

La logística comienza en las personas - A logistica começa nas pessoas

PROTAGONISTA

PUERTOS, LOGÍSTICA, TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR

Gerente General
ADMINISTRACIÓN
NACIONAL
DE PUERTOS
ANP
Cra. Susana
Pierri
URUGUAY



Director
DUAGA
Crecimiento
Estratégico
en Puertos
y Logística
Juan Duarte
COLOMBIA



SVP Sales
& General Manager
**ZEBRA
TECHNOLOGIES**
Vanderlei Ferreira
BRASIL



Gerente
de relaciones
institucionales
**KATOEN
NATIE**
Fernando
Correa
URUGUAY



PRESENTES EN ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, CEE, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, EEUU, MÉXICO, PANAMÁ, PARAGUAY, PERÚ Y URUGUAY



Socio Gerente
PRSL
Martin Persol
ARGENTINA



Director
GDx CARGO LOGISTICS
Thiers Gondim
BRASIL



Directora
AGENCIA SALLUSTRO
Lic. Cecilia Sallustro
PARAGUAY



Ministro de Transportes
y Obras Públicas
MTOB
José Luis Falero
URUGUAY



Gerente General
del INALOG
Lic. Emilio Rivero
URUGUAY

La industria de la logística, los puertos, el transporte y el comercio exterior está en constante evolución. Desde la digitalización y la automatización, hasta los desafíos en cuanto a la sostenibilidad y la gestión de la cadena de suministro global, el sector enfrenta constantes cambios que exigen adaptabilidad e innovación por parte de todos los actores involucrados.

En este contexto, es fundamental mantener el enfoque en lo que realmente importa: aportar valor a nuestros clientes y usuarios. En la edición número 51 de nuestra revista, seguimos comprometidos en poner en contacto a los verdaderos protagonistas de esta industria, aquellos que día a día enfrentan los desafíos y buscan soluciones para mejorar la eficiencia y la competitividad.

En esta edición, presentamos entrevistas y perfiles de líderes y expertos en el sector, que comparten sus experiencias, opiniones y visiones sobre los temas más relevantes. Desde la gestión de riesgos en la cadena de suministro, hasta las oportunidades de crecimiento en el comercio electrónico transfronterizo, pasando por los desafíos en cuanto a la seguridad y la trazabilidad de los productos, encontrará una variedad de enfoques que buscan aportar nuevos conocimientos y perspectivas.

Además, le ofrecemos un recorrido por algunas de las novedades tecnológicas y tendencias disruptivas que están transformando la forma en que se gestionan los procesos logísticos, así como la presentación de algunas iniciativas y proyectos innovadores que buscan mejorar la sostenibilidad y la responsabilidad social del sector.

Por último, no podemos dejar de mencionar la importancia de los encuentros y eventos que nos permiten conectarnos con los demás actores de la industria, compartir conocimientos y experiencias, y fortalecer nuestras redes y alianzas. Este año, en la agenda de TodoLOGÍSTICA & Comercio Exterior, destacan los Encuentros de Protagonistas que se realizarán en diferentes sedes de la región.

A indústria de logística, portos, transportes e comércio exterior está em constante evolução. Da digitalização e automação aos desafios relacionados à sustentabilidade e ao gerenciamento da cadeia de suprimentos global, o setor enfrenta mudanças constantes que exigem adaptabilidade e inovação de todas as partes interessadas.

Nesse contexto, é fundamental manter o foco no que realmente importa: agregar valor aos nossos clientes e usuários. Na 51ª edição da nossa revista, continuamos empenhados em reunir os verdadeiros protagonistas desta indústria, aqueles que enfrentam desafios todos os dias e buscam soluções para melhorar a eficiência e a competitividade.

Nesta edição, apresentamos entrevistas e perfis de líderes e especialistas do setor, que compartilham suas experiências, opiniões e visões sobre os temas mais relevantes. Do gerenciamento de riscos da cadeia de suprimentos às oportunidades de crescimento no comércio eletrônico internacional e aos desafios relacionados à segurança e rastreabilidade do produto, você encontrará uma variedade de abordagens que buscam trazer novos insights e perspectivas.

Além disso, oferecemos um passeio por algumas das inovações tecnológicas e tendências disruptivas que estão transformando a forma como os processos logísticos são gerenciados, bem como a apresentação de algumas iniciativas e projetos inovadores que buscam melhorar a sustentabilidade e a responsabilidade social do setor.

Por fim, não podemos deixar de mencionar a importância dos encontros e eventos que nos permitem nos conectar com outros players do setor, compartilhar conhecimentos e experiências e fortalecer nossas redes e alianças. Este ano, na agenda do TodoLOGÍSTICA & Comercio Exterior, destacam-se os Encontros Protagonistas que serão realizados em diferentes localidades da região.



Ing. Mario Alonso
Fundador Grupo Todologista

Editores de las publicaciones:
Guía Logística y Revista Protagonista.
Organizadores de los eventos:
Encuentro de Protagonistas y U-Hub País Logístico
Productores de los medios digitales:
Power Meeting y TodologistaNEWS

WhatsApp: +598 93 870 150
Correo electrónico: mario@todologista.com



CONNECTING SOUTH AMERICA



BBC Chartering leads the industry with the world's largest fleet of more than 140 multipurpose and heavy-lift vessels ranging from 4,325 to 56,800 dwt, able to lift up to 800 metric tons. With ten of our offices located in the region, we stay committed to our valued clients and the market in South America.

bbc-chartering.com



La logística comienza en las personas

A logística começa com as pessoas



CONTENIDO / CONTEÚDO

Gadgets: o futuro já está aqui	8
Ministro de Transportes y Obras Públicas URUGUAY - José Luis Falero	12
Director de Transporte Ferroviario - Uruguay Graña	16
Asesor del MTOP URUGUAY - Luis Ceiter	18
Presidente de la Administración Nacional de Puertos ANP - Dr. Juan Curbelo	24
Gerente General de la Administración Nacional de Puertos ANP - Cra. Susana Pierri	32
Gerente de relaciones institucionales de Katoen Natie - Fernando Correa	38
Interborders continúa su crecimiento por Latinoamérica	44
Director - DUAGA - COLOMBIA - Juan Duarte	48
Gerente General del INALOG - URUGUAY - Lic. Emilio Rivero	52
Consejero del INALOG por la Cámara de Comercio y Servicios del Uruguay - Dr. Daniel Olaizola	58
Consejera del INALOG por el Ministerio de Economía y Finanzas - Cra. Carina Camarano	60
Consejero del INALOG por la Asociación de Despachante de Aduana del UY - Leonardo Couto	62
CEO de Azucarlito Miguel Fraschini	64
La logística del futuro está en los robots	68
Cómo el Metaverso beneficiará a los retailers	70
¿Qué es el fulfillment en la logística?	72
4 ventajas de contar con logística inversa eficiente	74
Importante acuerdo entre ASP-B y la ANP	76
Socio Gerente PRSL persol - Martín Perassolo	78
FADEEAC	84
Director Comercial Nicolás Trambauer - ALISTRA URUGUAY	88
Gerencia Logística TIRAPU - Andrés Rojas	94
5 beneficios de las zonas francas	98
Gerente Ejecutivo Corporativo BROU - Cra. Gabriela Fernández	100
Agencia Sallustro: en primera persona	106
Grupo Todologista en acción	108

ANUNCIANTES

AGENCIA SALLUSTRO	107
ANP	37
ASSEKURANSA	5
ASTIRLLERO RIO PARANA SUR	51
BBC CHARTERING	3
BRAMORIM	97
BRASIL TERMINAL PORTUARIO	42
BROU	103
CYSA - YAGUARETE	67
DUAGA	49
ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS	115
EXPOLOGISTICA PARAGUAY	77
FADEEAC	85
FEDERAL JUSTINTIME	104
FTP	86
GDX	105
GUIA LOGISTICA	91
INALOG	55
LOGISTIQUE	45
NAVEGISTIC	65
PERSOL	77
POWER MEETING	93
PUERTO SEGURO	47
PYD - PERFUME	9
STARFIP	81
TAMIBEL	29
TCP KATOEN NATIE	41
TGM	33
TODOLOGISTICANEWS	19
UPM	15
UTILAJE	27



LA SOLUCIÓN PARA ESTAR
BIEN ASEGURADOS
 TRANSPORTE DE MERCANCIAS - CAUCIONES Y GARANTÍAS IATA.

www.assekuransa.com +54 11 52545254

Revista Protagonista del Sector Puertos, Logística, Transporte y Comercio Exterior es un producto de Grupo TodoLOGÍSTICA

A Revista Protagonista do Setor de Portos, Logística, Transporte e Comércio Exterior é um produto da TodoLOGÍSTICA Group



Director / Editor
 Diretor / Editor.
 Mario Alonso
 mario@todologista.com

Diseño / Publicidad
 Design / Publicidade.
 Alvaro Alonso
 alvaro@todologista.com

Coordinador de Contenidos
 Coordenador de conteúdo.
 Damián Miranda

Administración
 Administração.
 Valentina Alonso
 valonso@mercosoft.com

Periodistas / Asistentes
 Jornalistas / Assistentes.
 Laura González
 Macarena Alonso

Esclarecimento
 As opiniões expressas nos artigos assinados não têm necessariamente de ser partilhadas; nem pelos anunciantes nem pela equipa editorial da Revista Protagonista, apenas mostram o ponto de vista pessoal do autor.

Equipo comercial
 Equipe comercial.
 Juan Lessa | jlessa@mercosoft.com
 Rafael Pereira | rafael@todologicanews.com
 Luciano Delle Ville | luciano@todologista.com
 Alvaro Sienna | alvaro.sienra@revistaprotagonista.com

Traducción
 Tradução.
 Lilian Magri | Luciano Delle Ville

Aclaración
 Las opiniones vertidas en los artículos firmados, no tienen por que ser necesariamente compartidas; ni por los anunciantes, ni por el equipo editorial de Revista Protagonista, sólo muestran el punto de vista personal del autor.



M4

BMW Serie 4 2022 ha sido rediseñado y prosigue ofreciendo desempeño, conducción y comodidad esperada de autos lujos. Cuenta con dos niveles de equipamiento: estilo popular M440i Coupe RWD, con motor I6 Turbo de 3.0 L y tracción trasera. Obtiene 25 mpg en ciudad y 24 mpg en carretera. Aceleración rápida, frenos potentes y suspensión flexible. Coupé convertible.

O BMW Série 4 2022 foi redesenhado e continua oferecendo excelente desempenho, condução e conforto esperados de carros de luxo. Ele possui dois níveis de equipamento: o popular estilo M440i Coupe RWD, com motor I6 Turbo de 3,0 L e tração traseira. Ele faz 25 mpg na cidade e 24 mpg na estrada. Aceleração rápida, freios potentes e suspensão flexível. Coupé conversível.

GADGETS: EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

GADGETS: O FUTURO JÁ ESTÁ AQUI

Cuando se trata de los últimos lanzamientos tecnológicos, los dispositivos más geniales siempre lo detendrán en seco. Te encuentras deseándolos a todos, incluso si sospechas que no los necesitas absolutamente. Aún así, es bueno darse un capricho de vez en cuando, y los mejores dispositivos realmente pueden facilitarle la vida.



Quando se trata dos últimos lançamentos tecnológicos, os gadgets mais legais sempre vão te surpreender. Você se vê querendo todos eles, mesmo que suspeite que não precisa absolutamente deles. Ainda assim, é bom se deliciar de vez em quando, e os melhores gadgets podem realmente facilitar sua vida.

SOPORTE PARA TELÉFONO CELULAR CON ALTA VOZ BLUETOOTH

SUPORTE PARA CELULAR COM ALTO-FALANTE BLUETOOTH



Soporte de telefone de ângulo ajustável: vários ângulos podem ser ajustados para atender às suas diferentes demandas de visualização. Deixa você com as mãos livres para desfrutar de seus jogos, vídeos e Facetime.

Soporte para teléfono de ángulo ajustable: se pueden ajustar múltiples ángulos para satisfacer tus diferentes demandas de visualización. Te hace manos libres para disfrutar de tus juegos, videos y Facetime.

Estable y antideslizante: la almohadilla trasera y la parte inferior de este soporte para teléfono celular están totalmente cubiertas por silicona antideslizante, que puede proporcionar la máxima protección para tu dispositivo contra arañazos y deslizamientos.

Estável e antiderrapante: a almofada traseira e a parte inferior deste suporte para celular são totalmente cobertas por silicone antiderrapante, que pode fornecer proteção máxima para o seu dispositivo contra arranhões e escorregões.

AURICULARES PARA DORMIR BLUETOOTH 5.2

FONES DE OUVIDO BLUETOOTH 5.2 PARA DORMIR

Auriculares Bluetooth para dormir con sonido estéreo HD: los auriculares MUSICOZY 3D Sleep tienen la última tecnología Bluetooth y altavoces actualizados, que se pueden conectar a larga distancia y traer estéreo HD con una excelente calidad de sonido. Puede reducir el ruido circundante sin usar tapones para los oídos dolorosos y caídos. La máscara de dormir Bluetooth se puede emparejar con cualquier smartphone o tableta habilitado para Bluetooth más rápido y fácilmente dentro de 33 pies.

Fones de ouvido Bluetooth para dormir com som estéreo HD: os fones de ouvido MUSICOZY 3D Sleep têm a mais recente tecnologia Bluetooth e alto-falantes atualizados, que podem ser conectados a longa distância e oferecem estéreo HD com excelente qualidade de som. Você pode reduzir o ruído ao redor sem usar tampões de ouvido caídos e dolorosos. A máscara de dormir Bluetooth pode ser emparelhada com qualquer smartphone ou tablet habilitado para Bluetooth de forma mais rápida e fácil dentro de 33 pés.



BARRA ESTABILIZADORA PARA SMARTPHONES

BARRA ESTABILIZADORA PARA SMARTPHONES

Estabilizador de cardán portátil y de tamaño de palma para smartphones: DJI OM 5 es una herramienta ligera y versátil que desbloquea todo el potencial de tu smartphone. Disfruta de selfies impecables, video súper suave, seguimiento automático y mucho más con este cardán de teléfono DJI.

Portátil, estabilizador de cardán do tamanho da palma da mão para smartphones: DJI OM 5 é uma ferramenta leve e versátil que desbloqueia todo o potencial do seu smartphone. Desfrute de selfies perfeitas, vídeo super suave, rastreamento automático e muito mais com este gimbal para telefone DJI.



U-HUB

PAIS LOGISTICO

El ferrocarril como apoyo a la cadena logística intermodal

La Cámara de Logística del Uruguay (CALOG) y el Grupo Todológica organizan en forma conjunta un ciclo de eventos denominados U-HUB País Logístico, buscando aportar valor a la comunidad logística.

Miércoles 23 de Noviembre de 2022

Auditorio Mario Benedetti
Complejo Torre de las Telecomunicaciones de ANTEL



“EL FERROCARRIL LLEGÓ PARA QUEDARSE EN URUGUAY”

“A FERROVIA VEIO PARA FICAR NO URUGUAI”

El desarrollo del ferrocarril representa un desafío para Uruguay y es una política nacional que llegó para quedarse y formar parte del crecimiento de una nación que tiene mucho para ofrecer al mundo.

Durante el evento “El ferrocarril como apoyo a la cadena logística intermodal”, el ministro de Transporte de Uruguay, José Luís Falero; expresó que el país atraviesa un momento interesante y que sin dudas no podía seguir desarrollándose si se le amputaba la posibilidad de que el desarrollo ferroviario forme parte de ese crecimiento. Por tal motivo, se trata de una política nacional que llegó para quedarse porque existen proyectos para la actualidad, pero también para un futuro cercano.



Ministro de Transportes y Obras Públicas

José Luís Falero
URUGUAY

“Esa sin duda es la gran tarea que tenemos quienes estamos transitoriamente dirigiendo el gobierno y el Ministerio de Transporte, este proceso ha llevado a que más allá de lo que está en marcha que es la construcción de la red ferroviaria central en casi 280 km desde Montevideo a Paso de Los Toros tenemos la responsabilidad de mirar que sucederá después”, señaló.

Asimismo, el ministro afirmó que estiman que la ejecución de la obra en la red ferroviaria sea concluida a mediados del próximo año; con el objetivo que para el segundo semestre ya haya transporte ferroviario circulando en Uruguay y que esto les permita cumplir con los compromisos asumidos por los inversores.

Sin embargo, expresó que también se encuentran trabajando con otros inversores que han mostrado interés en ser parte del transporte ferroviario de Uruguay para no limitarse a esta obra; sino proyectar el próximo paso porque visualizan el ferrocarril como una posibilidad de transporte intermodal.

O desenvolvimento da ferrovia representa um desafio para o Uruguai e é uma política nacional que veio para ficar e fazer parte do crescimento de uma nação que tem muito a oferecer ao mundo.

Durante o evento “A ferrovia como suporte da cadeia logística intermodal”, o Ministro dos Transportes do Uruguai, José Luís Falero; Ele expressou que o país vive um momento interessante e que sem dúvida não poderia continuar se desenvolvendo se fosse amputada a possibilidade do desenvolvimento ferroviário fazer parte desse crescimento. Por isso, é uma política nacional que veio para ficar porque há projetos para o presente, mas também para o futuro próximo.

“Essa é sem dúvida a grande tarefa que temos nós que dirigimos temporariamente o governo e o Ministério dos Transportes, esse processo levou a que para além do que está em curso, que é a construção da rede ferroviária central em quase 280 km de Montevideú a Paso de Los Toros, temos a responsabilidade de ver o que acontecerá a seguir”, afirmou.

Igualmente, o ministro afirmou que estimam que a execução das obras da rede ferroviária esteja concluída em meados do próximo ano; com o objetivo de que no segundo semestre já haja transporte ferroviário circulando no Uruguai e que isso lhes permita cumprir os compromissos assumidos pelos investidores.

No entanto, afirmou que também estão trabalhando com outros investidores que demonstraram interesse em fazer parte do transporte ferroviário do Uruguai para não se limitar a este trabalho; mas projetam o próximo passo porque visualizam a ferrovia como uma possibilidade de transporte intermodal.



Por lo cual ya están trabajando en la posibilidad de que esta obra civil sirva para habilitar otros ramales que apoyen a la producción nacional en el transporte de mercancías.

“El gobierno uruguayo ha apostado fuerte a la interconectividad que debemos tener para ofrecer todas las opciones y que esto repercuta en la disminución de costos y ser competitivos como país en los mercados mundiales; pero para que esto suceda el estado uruguayo debe aportar las condiciones para que las distintas modalidades de transporte se den con la seguridad que deben tener y es en lo que estamos trabajando”.

Assim, já estão a trabalhar a possibilidade desta obra civil servir para viabilizar outros ramos que apoiam a produção nacional no transporte de mercadorias.

“O governo uruguaio apostou fortemente na interconectividade que devemos ter para oferecer todas as opções e que isso tem impacto na redução de custos e na competitividade do país nos mercados mundiais; mas para que isso aconteça, o Estado uruguaio deve dar as condições para que os diferentes modais de transporte tenham a segurança que devem ter, e é nisso que estamos trabalhando”.

Transporte fluvial y terrestre

Por otra parte, el ministro afirmó que Uruguay también está avanzando en cuanto a transporte fluvial y se están realizando dragados para que barcos con mayor calado puedan acceder. También mencionó que es necesario actualizar las vías para suplir las necesidades que tiene el transporte terrestre; los cuales junto con la red ferroviaria permitirán brindar nuevas opciones.

La autoridad de transporte dijo que existen varias opciones de crecimiento, sin embargo, lo principal es la puesta en marcha de los compromisos asumidos y que el ferrocarril circule con equipamiento de tecnología de última generación y con una seguridad que le permita el ingreso al puerto de Montevideo en las mejores condiciones. Y, esto a su vez permitirá reactivar ramales ferroviarios antiguos que se habilitarán para poner en funcionamiento. “Estamos trabajando también en la posibilidad de conectar el litoral de nuestro país con una red ferroviaria a Salto”.

Falero reveló que en días recientes junto al equipo asesor y la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) no descartan la posibilidad de conectar la zona de Algorta con el puerto de Fray Bentos. “Creemos que puede ser un lugar de embarque para mejorar el dragado y calado hacia ese puerto y tener donde transportar la mercadería para llevarla al resto del mundo”.

El ministro auguró que, si se abren las puertas, Uruguay debe estar preparado para cumplir con las expectativas que tienen los inversores; ya que el gobierno ha sido claro en respetar los contratos con los inversionistas anteriores, pero también debe proyectar lo que será el día después.

“En esa tarea nos encontramos y pretendemos preparar a Uruguay con las condiciones adecuadas para que los involucrados en el transporte de mercancías vean el país con entusiasmo; lo vean como un país serio, con reglas claras, con proyecciones viables y estamos dando los pasos de la forma correcta”. Añadió Falero; quien además admitió que todo el sistema político uruguayo ha entendido que más allá de las diferencias, los temas centrales no tienen discusión y cuentan con la unanimidad porque el desarrollo de un país no tiene color político y tiene la obligación de brindar las mejores condiciones para los que están en el mundo apostando a la inversión miren a Uruguay con mucho cariño y sepan que es el país donde deben invertir.

Finalizó manifestando que para que esto suceda, todos tienen que tener su cuota de responsabilidad, conectividad, logística, transporte y contar con las mejores condiciones para suplir las necesidades en este ámbito. ●

Transporte fluvial e terrestre

Por outro lado, o ministro afirmou que o Uruguai também avança no transporte fluvial e realiza dragagens para que navios com maior calado possam acessá-lo. Ele também mencionou que é necessário atualizar as estradas para atender às necessidades de transporte terrestre; que juntamente com a rede ferroviária permitirá oferecer novas opções.

A autoridade de transporte disse que existem várias opções de crescimento, no entanto, o principal é a implementação dos compromissos assumidos e que a ferrovia circule com equipamentos de última geração e com segurança que permita entrar no porto de Montevideu nas melhores condições. E, por sua vez, isso permitirá reativar antigos ramais ferroviários que estarão habilitados para entrar em operação. “Também estamos trabalhando na possibilidade de conectar a costa de nosso país com uma rede ferroviária a Salto.”

Falero revelou que nos últimos dias, junto com a assessoria e a Administração Ferroviária do Estado (AFE), não descartaram a possibilidade de ligar a área de Algorta com o porto de Fray Bentos. “Acreditamos que poderia ser um ponto de embarque para melhorar a dragagem e a dragagem até aquele porto e ter um local para transportar a mercadoria para levar para o resto do mundo”.

O ministro garantiu que, se as portas forem abertas, o Uruguai deve estar preparado para atender às expectativas dos investidores; já que o governo tem sido claro em respeitar os contratos com os investidores anteriores, mas também deve projetar o que será no dia seguinte.

“Nesta tarefa nos encontramos e pretendemos preparar o Uruguai com as condições adequadas para que os envolvidos no transporte de mercadorias vejam o país com entusiasmo; eles o veem como um país sério, com regras claras, com projeções viáveis e estamos dando os passos no caminho certo”. Adicionado Falero; que também admitiu que todo o sistema político uruguiaio entendeu que além das diferenças, os temas centrais não se discutem e têm unanimidade porque o desenvolvimento de um país não tem cor política e tem a obrigação de oferecer as melhores condições para os que estão em o mundo que aposta em investimentos olha para o Uruguai com muito carinho e sabe que é o país onde deve investir.

Terminou afirmando que para tal acontecer todos têm de ter a sua quota de responsabilidade, conectividade, logística, transporte e ter as melhores condições para responder às necessidades nesta área. ●

UPM URUGUAY



PRODUCIMOS
FUTURO

www.upm.uy

“YO CREO QUE EL TRANSPORTE FERROVIARIO ES BUENO POR NATURALEZA Y ESO ES LO QUE TENEMOS QUE APROVECHAR”

“ACREDITO QUE O TRANSPORTE FERROVIÁRIO É BOM POR NATUREZA E É ISSO O QUE TEMOS QUE APROVEITAR”

De esta manera abrió su ponencia el director de Transporte Ferroviario, Uruguay Graña, durante el evento «El ferrocarril como apoyo a la cadena logística intermodal». Quien además relató que el país hace uso del modo ferroviario desde fines del siglo 19 y principios del siglo 20. En principio solo se utilizaba para el transporte de materias primas y luego para los productos elaborados en el país; siempre pensando en enlazar con el Puerto de Montevideo. Se da a consecuencia del incremento de la producción económica y el esfuerzo en diversificar su producción. Uruguay creció a lo largo y ancho del ferrocarril».

Sin embargo, expresó que, “nos hemos desacostumbrado, lamentablemente a que el ferrocarril pase cerca de nuestro domicilio. Esto hace que tengamos temor, pero se debe recordar que es 40 veces más seguro que cualquier medio de transporte y por eso hay que aprovechar esta situación que está viviendo el país con respecto a esta tendencia mundial”.

El director de Transporte Ferroviario dijo que, sin duda, Europa ha recorrido ese camino por aproximadamente tres décadas y sigue perfeccionándose y a eso le apunta Uruguay. “Si bien no partimos de la misma base que en Europa, tenemos y hemos iniciado un proceso de reestructuración del sector”.

Admitió que, en lo personal, los objetivos fundamentales han sido complementar con los distintos modos de transporte y potenciar a Uruguay como receptor de la producción nacional. Así como también, considerar los aspectos legales. “Vamos agregando y vamos actualizando este proceso que ha iniciado la República Oriental del Uruguay en cuanto a la inversión en construcción, rehabilitación, mantenimiento y recuperación del material. Además de la incorporación del nuevo material rodante”.



Director de Transporte Ferroviario
Uruguay Graña
URUGUAY

Desta forma, o diretor de Transporte Ferroviário, Uruguay Graña, abriu a sua apresentação durante o evento “A ferrovia como suporte para a cadeia logística intermodal”. Quem também relatou que o país utiliza a ferrovia desde o final do século 19 e início do século 20. No início era usado apenas para o transporte de matérias-primas e depois para produtos fabricados no país; sempre pressionando a conexão com o Porto de Montevideo. Ocorre como consequência do aumento da produção econômica e do esforço para diversificar sua produção. O Uruguai cresceu ao longo da ferrovia.

No entanto, afirmou que “infelizmente, desacostumamo-nos com o facto de a linha férrea passar perto da nossa casa. Isso nos dá medo, mas devemos lembrar que é 40 vezes mais seguro que qualquer meio de transporte e por isso devemos aproveitar essa situação que o país vive em relação a essa tendência mundial”.

O diretor de Transporte Ferroviário disse que, sem dúvida, a Europa percorreu esse caminho por cerca de três décadas e continua melhorando e é isso que o Uruguai almeja. “Embora não partamos da mesma base que na Europa, temos e iniciamos um processo de reestruturação do setor.”

Ele admitiu que, pessoalmente, os objetivos fundamentais têm sido complementar os diferentes modais de transporte e promover o Uruguai como receptor da produção nacional. Bem como, considere os aspectos legais. “Estamos agregando e atualizando este processo que a República Oriental do Uruguai iniciou em termos de investimento em construção, reabilitação, manutenção e recuperação de material. Além da incorporação do novo material rodante”.



Aspectos legales

Añadió que para el establecimiento del ferrocarril hay aspectos legales que se han generado desde el año 2011; por la ley 18834 se crea la dirección Nacional de Transporte Ferroviario con el objetivo de asesorar a el Poder Ejecutivo con todo lo concerniente a este modo de transporte. En el año 2018 se decreta el 280/18, con los principios de la reglamentación ferroviaria, es como la columna vertebral o la biblia para nosotros. Por supuesto que si hay una reglamentación vigente tiene que haber también un régimen de sanciones y también está desde el año 2019.

también relató que en el año 2020 se crea el Órgano Investigador de Incidentes y Accidentes Ferroviarios. Compuesto por técnicos de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y por técnicos también de la Facultad de Ingeniería. Asimismo, se ha generado también un Reglamento de homologación de material rodante para elevar los estándares con lo que está accionando el modo ferroviario, los estándares de los vagones.

En cuanto a la creación del registro ferroviario, dijo que tienen una base de datos tanto de los conductores como del material rodante, de las toneladas transportadas y todo lo que pueda ser de información para ir previendo el desarrollo.

Graña destacó que también cuentan con la guía para la obtención del certificado de seguridad, requisitos de pólizas de seguros, habilitación del personal de conducción, entre otros. “Un reglamento que para nosotros fue todo un desafío tenemos que elevar la preparación de los conductores. Tenemos que tener conductores aptos y mejor preparados para poderse trasladar en toda la red nacional».

Aspectos legais

Ele acrescentou que para o estabelecimento da ferrovia existem aspectos legais que foram gerados desde 2011; Pela lei 18.834, foi criada a Direção Nacional de Transporte Ferroviário com o objetivo de assessorar o Poder Executivo em tudo relacionado a esse meio de transporte. Em 2018 foi decretado o 280/18, com os princípios do regulamento ferroviário, é como a espinha dorsal ou a biblia para nós. Claro que, se há regulamentação em vigor, também deve haver um regime de sanções e também está em vigor desde 2019.

Informou ainda que em 2020 foi criado o Órgão de Investigação de Incidentes e Acidentes Ferroviários. Composto por técnicos da Direção Nacional de Transportes Ferroviários e técnicos também da Faculdade de Engenharia. Da mesma forma, um Regulamento para a homologação de material rodante também foi gerado para elevar os padrões com os quais o modal ferroviário está ativando, os padrões dos vagões.

Sobre a criação do cadastro ferroviário, disse que tem uma base de dados tanto dos maquinistas como do material rodante, das toneladas transportadas e tudo o que possa ser informação para antecipar o desenvolvimento.

Graña destacou que eles também contam com o guia para obter o certificado de segurança, requisitos de apólice de seguro, autorização de motorista, entre outros. “Um regulamento que para nós foi um grande desafio, temos que aumentar a preparação dos pilotos. Temos de ter motoristas aptos e mais bem preparados para poder circular em toda a rede nacional.”



El ferrocarril como apoyo a la cadena logística intermodal

“SOMOS OPTIMISTAS ANTE EL MODO FERROVIARIO”

“ESTAMOS OTIMISTAS COM O MODAL FERROVIÁRIO”

Luis Ceiter, asesor del MTOP, dijo durante su participación en U-HUB, “El ferrocarril como apoyo a la cadena logística intermodal”, que afortunadamente lograron tener una asignatura específica sobre transporte ferroviario y maestrías en ferrocarriles. Sin embargo, acotó que el problema actual no es la carrera, ni los profesores, sino los alumnos.

Afirmó que tras la pandemia cayeron estrepitosamente los números de los alumnos en el sector transporte. Afirmó que de un promedio de 12 estudiantes bajaron a cinco. “Estamos tratando de trabajar en eso para incentivar un poco el interés porque obviamente el ferrocarril va generar un campo nuevo en el país y esto requiere que tengamos un campo de formación de una masa crítica que pueda acompañar los procesos de cambio”.

Ceiter puntualizó que es un andamiaje complejo desde el punto de vista institucional, donde el titular es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Así como la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y la Corporación Ferroviaria del Uruguay, que es la supervisora de la obra del ferrocarril central y brinda su servicio al Estado Uruguayo.

Anunció que contarán con una autoridad independiente de seguridad ferroviaria, el cual será el órgano de investigación de accidentes; y que también por mandato legal debe capacitar al personal porque el país no cuenta con experiencia en ese campo, ni tampoco la Facultad de Ingeniería. Ceiter argumentó que son desafíos que tienen por delante, en los cuales se encuentran trabajando.

Con relación a la institucionalidad del proyecto ferrocarril central, el contratante es el Estado Uruguayo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de mecanismos de participación público-privada. “Existe un contrato de participación público-privada y otro contrato de obras adicionales lo que obliga a que tengamos dos entidades, hay un comité de dirección y un órgano de control que supervisa el contrato”.



Asesor del MTOP
Luis Ceiter
URUGUAY

Luis Ceiter, conselheiro do MTOP, disse durante a sua participação no U-HUB, “O caminho-de-ferro como suporte da cadeia logística intermodal”, que felizmente conseguiram ter uma disciplina específica sobre transporte ferroviário e mestrados em caminhos-de-ferro. No entanto, ele observou que o problema atual não é a carreira, nem os professores, mas os alunos.

Ele afirmou que depois da pandemia o número de alunos no setor de transporte caiu drasticamente. Ele afirmou que de uma média de 12 alunos caíram para cinco. “Estamos tentando trabalhar nisso para estimular um pouco o interesse porque obviamente a ferrovia vai gerar um novo campo no país e isso exige que tenhamos um campo de formação de uma massa crítica que possa acompanhar os processos de mudança.”

Ceiter salientou que se trata de um andaime complexo do ponto de vista institucional, onde o proprietário é o Ministério dos Transportes e Obras Públicas. Assim como a Direção Nacional de Transporte Ferroviário e a Corporação Ferroviária Uruguia, que supervisiona a obra da ferrovia central e presta seu serviço ao Estado uruguaio.

Ele anunciou que eles terão uma autoridade de segurança ferroviária independente, que será o órgão de investigação de acidentes; e que também por mandato legal deve formar pessoal porque o país não tem experiência neste campo, nem a Faculdade de Engenharia. Ceiter argumentou que esses são desafios futuros, nos quais eles estão trabalhando.

Quanto à institucionalidade do projeto ferroviário central, o contratante é o Estado uruguaio por meio do Ministério de Transportes e Obras Públicas, por meio de mecanismos de participação público-privada. “Existe um contrato de parceria público-privada e outro contrato de obras complementares, que nos obriga a termos duas entidades, existe uma comissão de gestão e um órgão de controle que fiscaliza a empreitada.”

Ahora sus clientes se informan gracias a usted. Incluya un banner de su empresa.

BOLETÍN ELECTRONICO PERSONALIZADO PARA SU COMUNIDAD



TodOLOGÍSTICA newsletter **TodOLOGÍSTICA** email marketing

TodOLOGÍSTICA news

MEDIO EMPRESARIAL DE REFERENCIA
ACTIVO 24/7 DESDE 1998

GRUPO
Todologística
A COMERCIO EXTERIOR

www.todologisticanews.com



Sin embargo, explicó que por estar todo en el marco de un proceso de participación público-privada y participación también del Ministerio de Economía y Finanzas para emitir el presupuesto y el Ministerio de ambiente a través de la Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental y los organismos financiadores. El proyecto tiene más de 100 contratos de financiamiento, lo cual lo hace muy complejo.

El proyecto de ferrocarril central tiene como objeto la construcción, rehabilitación y mantenimiento, durante un periodo largo de tiempo de la línea férrea que une el puerto de Montevideo con Paso de los Toros y un desvío hacia la zona franca dónde está la planta en construcción de UPM. Este proyecto tendrá una capacidad de soportar aproximadamente la operación de 15 trenes por día en cada sentido; tres de carga y nueve de pasajeros.

En cuanto a la proyección a futuro, Ceiter manifestó que son optimistas ante el mensaje que quieren dar. "Tenemos la mayor disposición para avanzar en cualquier tipo de proyecto que implique el uso del modo ferroviario que aportará opciones de negocio, para el crecimiento y bienestar de nuestra gente".

Dijo que el ferrocarril estaba en un proceso de extinción, pero que sin lugar a dudas habrá un rápido crecimiento del transporte ferroviario. Habrá la aparición de negocios asociados al uso del modo ferroviario negocios y en la logística que van a demandar decisiones importantes en el corto plazo.

"Yo veo que de aquí a 20 años más o menos la entrada Montevideo a requerir otra línea porque no se va a dar abasto, la interacción con la ciudad más la aparición de pasajeros harán que la vía llegue a plena capacidad. Somos optimistas y el mensaje queremos dejarles es que tenemos la mayor disposición para para avanzar en cualquier tipo de proyecto que implique el uso el modo ferroviario". finalizó. ●

No entanto, explicou que como tudo se enquadra num processo de participação público-privada e também a participação do Ministério da Economia e Finanças na emissão do orçamento e do Ministério do Ambiente através da Direção Nacional de Qualidade e Avaliação Ambiental e as agências financiadoras. O projeto possui mais de 100 contratos de financiamento, o que o torna bastante complexo.

O objetivo do projeto ferroviário central é a construção, reabilitação e manutenção, por um longo período de tempo, da linha férrea que liga o porto de Montevideu a Paso de los Toros e um desvio para a zona franca onde está a planta em construção da UPM. Este projeto terá capacidade para suportar aproximadamente a operação de 15 trens por dia em cada sentido; três de carga e nove passageiros.

Quanto à projeção futura, Ceiter afirmou estar otimista quanto à mensagem que pretende passar. "Temos a maior disposição para avançar em qualquer tipo de projeto que implique a utilização do modal ferroviário que proporcione opções de negócios, para o crescimento e bem-estar do nosso povo".

Ele disse que a ferrovia está em processo de extinção, mas que sem dúvida haverá um rápido crescimento do transporte ferroviário. Surgirão negócios associados ao uso do modal ferroviário e na logística que vão demandar decisões importantes no curto prazo.

"Vejo que daqui a 20 anos a entrada de Montevideu exigirá outra linha porque não será suficiente, a interação com a cidade mais a aparência dos passageiros farão com que a via atinja sua capacidade total. Estamos otimistas e a mensagem que queremos deixar é que temos a maior disposição para avançar em qualquer tipo de projeto que envolva o uso do modal ferroviário", terminou. ●



ASÍ FUE AAPA LATINO 2022
ASSIM FOI AAPA LATINO 2022





Encuentro de Protagonistas

Conozca a algunos de los protagonistas
del Encuentro de Protagonistas
que compartimos en San Pablo en 2022



Diretor-Geral
ANTAQ
DR. EDUARDO NERY
BRASIL



Diretor Superintendente
Administrativo
PORTONAVE
OSMARI DE CASTILHO
PORTOS - BRASIL



Encontro de Protagonistas

Conheça alguns dos protagonistas do
Encontro de Protagonistas
compartilhado em São Paulo em 2022



SVP Sales & General Manager
Zebra Technologies
VANDERLEI FERREIRA
BRASIL



Diretor
GDx CARGO LOGISTICS
THIERS GONDIM
BRASIL



www.encuentrodeprotagonistas.com



GRUPO
Todológica
A COMERCIO EXTERIOR



Presidente
de la Administración
Nacional de Puertos
ANP

Dr. Juan Curbelo
URUGUAY

LA MEJOR TEMPORADA DE CRUCEROS EN LOS ÚLTIMOS OCHO AÑOS

A MELHOR TEMPORADA DE CRUZEIROS DOS ÚLTIMOS OITO ANOS

Estamos muy conformes y muy contentos por esta temporada de verano aquí en Uruguay.

Por el impacto que ocasiona, tanto en los puertos comerciales como en los deportivos, así como en las terminales de pasajeros, tanto de Montevideo como Colonia.

Colonia es la principal terminal fluvio marítima del país. Por allí ingresa el mayor volumen de turistas al Uruguay. Los datos que hemos recabado en la primera quincena de enero. Nos muestran que estamos un 227% por encima de la primera quincena anterior. Esto genera un impacto muy positivo para el desarrollo de la actividad propiamente dicha de la terminal marítima de ANP. El ingreso y el egreso es una muestra objetiva de que estos primeros 15 días han sido muy buenos para el turismo.

Lo mismo ocurre en la terminal de pasajeros de Montevideo, donde el movimiento ha aumentado de forma muy importante con respecto al 2022. Lo mismo ocurre en las terminales deportivas, tanto en Colonia como en Piriápolis, el número de barcos y veleros que han ingresado en nuestro país y que están en nuestros puertos es muy importante.

Esto hace que nuestra visión sea muy positiva para el desarrollo de las políticas portuarias. Este mes de enero y el mes de diciembre han sido muy buenos. Y creemos que se va a seguir en esa misma línea. Y eso nos hace pensar en una temporada de turismo, muy interesante para la actividad comercial en todo el país.

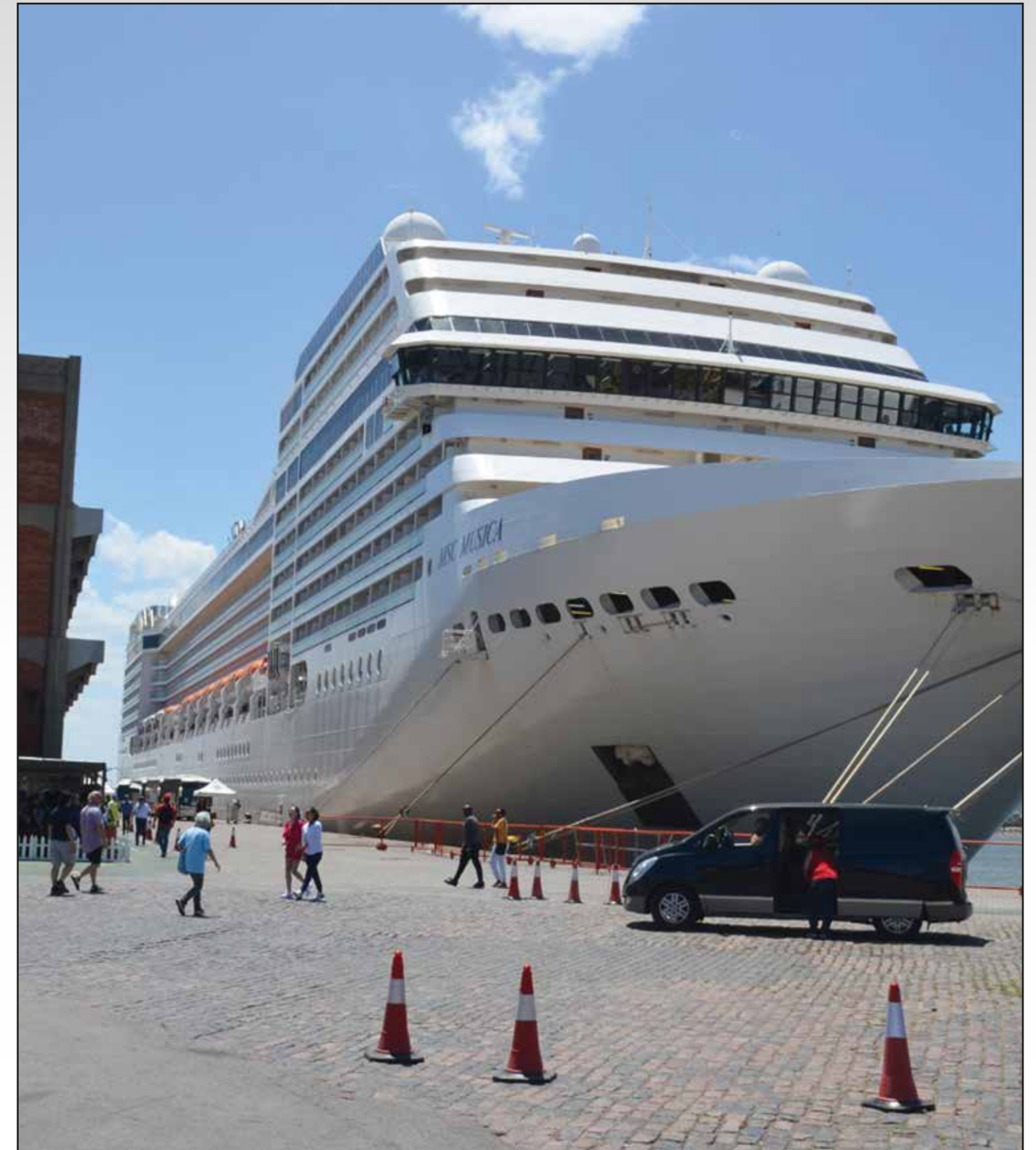
Estamos muito satisfeitos e muito felizes por esta temporada de verão aqui no Uruguai.

Pelo impacto que causa, tanto nos portos comerciais e esportivos, quanto nos terminais de passageiros, tanto em Montevideu quanto em Colônia.

Colônia é o principal terminal fluvio-marítimo do país. É por lá que entra o maior volume de turistas no Uruguai. Os dados que coletamos na primeira quinzena de janeiro. Eles nos mostram que estamos 227% acima da primeira quinzena anterior. Isso gera um impacto muito positivo para o desenvolvimento da própria atividade do terminal marítimo da ANP. A entrada e saída é uma amostra objetiva de que esses primeiros 15 dias foram muito bons para o turismo.

O mesmo ocorre no terminal de passageiros de Montevideu, onde o movimento aumentou significativamente em relação a 2022. O mesmo ocorre nos terminais esportivos, tanto em Colônia quanto em Piriápolis, o número de navios e veleiros que entraram em nosso país e que estão em nossos portos é muito importante.

Isso torna a nossa visão muito positiva para o desenvolvimento das políticas portuárias. Esses meses de janeiro e dezembro foram muito bons. E acreditamos que continuará na mesma linha. E isso faz-nos pensar numa época turística, muito interessante para a atividade comercial em todo o país.





Terminal de pasajeros de Colonia

En esta administración hemos decidido hacer muchas inversiones en lo que tiene que ver con la infraestructura portuaria.

Acabamos de inaugurar una segunda etapa de mangas en lo que tiene que ver con la Terminal de Colonia.

Una inversión mayor a los 3 millones de dólares que fue inaugurada el mes de diciembre.

Y en ese mismo día adjudicamos una obra marítima, también una nueva manga y una nueva pasarela. Hablamos de inversiones en el entorno de los 20 millones de dólares. Obras que van a finalizar en septiembre u octubre del 2024.

Con estas prestaciones y volumen de infraestructura, el Puerto de Colonia se va a posicionar como una terminal de primer nivel en Sudamérica. Estamos muy conformes con lo que se hizo y con las inversiones que estamos llevando adelante.

Terminal de passageiros de Colônia

Nesta gestão decidimos fazer muitos investimentos no que diz respeito à infraestrutura portuária.

Acabamos de inaugurar uma segunda etapa de mangas no que diz respeito ao Terminal de Colonia.

Um investimento superior a 3 milhões de dólares que foi inaugurado em dezembro.

E nesse mesmo dia premiamos uma obra marítima, também uma nova manga e um novo passadiço. Estamos falando de investimentos na ordem de 20 milhões de dólares. Obras que terminarão em setembro ou outubro de 2024.

Com esses benefícios e volume de infraestrutura, o Porto de Colônia vai se posicionar como um terminal de primeiro nível na América do Sul. Estamos muito satisfeitos com o que foi feito e com os investimentos que estamos realizando.



Nueva Palmira

En Nueva Palmira, tenemos proyectado para este primer semestre, licitar obras por un valor también en el entorno de los 20 millones de dólares.

Nueva Palmira

Em Nueva Palmira, projetamos para este primeiro semestre, licitar obras no valor aproximado de 20 milhões de dólares.

- Operador Multipropósito, servicios de carga y descarga de buques portacontenedores, graneles, cargas de proyecto y demás cargas generales que arriben a todos los Puertos del País.
- Mano de obra especializada para el manejo de todas las cargas (estibadores / supervisores).
- Consultoría Logística y Portuaria.
- Servicios de consolidado, desconsolidado, trasiego, almacenaje, fraccionamiento y manejos de stock de mercaderías.
- Transportes Especiales / Cargas de Proyecto.
- Transporte de cargas Nacionales e Internacionales.
- Alquiler de equipos y materiales para movimiento de cargas contenedorizadas, graneles y de proyecto.

UTILAJE
OPERADOR PORTUARIO Y LOGÍSTICO

LSQA
qualityindustria
SISTEMA CERTIFICADO

SERVICIOS PORTUARIOS | SERVICIOS LOGÍSTICOS | CARGAS DE PROYECTO

Acceso Muelle C – Terminal y Depósito
Puerto de Montevideo – Uruguay
Tel: (+598) 2908 8994 - utilaje@utilaje.com.uy

www.utilaje.com.uy



Viaducto en la rambla portuaria

Acabamos de inaugurar el viaducto, una inversión de 140 millones de dólares financiada en su totalidad por la Administración Nacional de Puertos.

Terminal pesquera de Capurro

En este año 2023, vamos a estar inaugurando lo que tiene que ver con la terminal de pesca en Capurro. Hablamos de una inversión de 100 millones de dólares. Una obra que mejorará lo concerniente a la pesca nacional e internacional, por tratarse de un puerto específicamente diseñado para la pesca. Y además nos va a mejorar las condiciones que tienen que ver con el uso de los muelles públicos, aquí en el puerto de Montevideo. Tenemos cruceros prácticamente todos los días, algunos días con dos cruceros, otros con tres y en algunos casos hemos tenido y vamos a tener en el mes de febrero, marzo con cuatro cruceros atracados a la vez.

Y tenemos que subrayarlo, las decisiones que se han tomado, tienen mucho que ver con la disponibilidad de los muelles.

Un uso inteligente de la infraestructura portuaria nos ha permitido y permite que los muelles públicos sean verdaderamente muelles multipropósito.

Viaduto na avenida do porto

Acabamos de inaugurar o viaduto, um investimento de 140.000.000 dólares financiado integralmente pela Administração Nacional dos Portos.

Terminal pesquera de Capurro

Neste ano de 2023 estaremos inaugurando o que tem a ver com o terminal pesqueiro de Capurro. Estamos falando de um investimento de 100 milhões de dólares. Uma obra que vai melhorar no que diz respeito à pesca nacional e internacional, por se tratar de um porto especificamente vocacionado para a pesca. E também vai melhorar as condições de uso dos cais públicos, aqui no porto de Montevideo. Temos cruzeiros praticamente todos os dias, alguns dias com dois cruzeiros, outros com três, e em alguns casos tivemos e teremos quatro cruzeiros atracados ao mesmo tempo em fevereiro ou março.

E temos de sublinhar, as decisões que têm sido tomadas têm muito a ver com a disponibilidade das docas.

Uma utilização inteligente da infraestrutura portuária permitiu-nos e permite que as docas públicas sejam verdadeiras docas polivalentes.



TAMIBEL GROUP

Port - Shipping - Logistic

**MIRAR CADA VEZ MÁS LEJOS.
ESFORZARNOS DÍA A DÍA.
SUMAR CALIDAD EN CADA PASO.
SIEMPRE SEGUIR AVANZANDO.**



📍 Dirección: 25 de Mayo 491 / Piso 6 Torre 58 - C.P. 11000
📞 Tel fax: (598) 2915 9665* 📠 Central de operaciones: 2924-6920
✉ comercial@tamibel.com.uy 📍 Montevideo - Uruguay / www.tamibel.com.uy



Dragado

No nos podemos olvidar de mencionar una obra de infraestructura bajo el agua. Me refiero a la profundización. En el 2022 logramos un hito muy importante que tiene que ver con los 13 metros de profundidad en el canal de acceso al puerto de Montevideo.

Eso permite que más barcos, con mayor calado y mayor capacidad, elijan y vengan al Puerto de Montevideo. De modo que el puerto Montevideo siga siendo el puerto receptor de la carga de la región. La carga de la región viene a Montevideo y de Montevideo sale al mundo en esos barcos. De mayor calado significa que pueden cargar más contenedores.

Esto se logra con mejor infraestructura, con mejores accesos, con una mejor conectividad y con mayor profundidad.

Vemos estos números con mucha alegría porque es una industria que genera mucho trabajo.

Se reparte mucho el dinero. En la Ciudad Vieja, en el Mercado del Puerto y en distintos lugares históricos de Montevideo y en Punta del Este, todos los días hay miles de turistas, Esto tiene un impacto muy positivo para las distintas comunidades y para el turismo general.

La temporada dura hasta Abril. Pero ya estamos trabajando y planificando la próxima temporada que va a ser muy auspiciosa.

Dragagem

Não podemos deixar de mencionar uma obra de infraestrutura subaquática. Quero dizer o aprofundamento. Em 2022 atingimos um marco muito importante que tem a ver com a profundidade de 13 metros no canal de acesso ao porto de Montevideú.

Isso permite que mais navios, com maior calado e maior capacidade, escolham e cheguem ao Porto de Montevideú. Para que o porto de Montevideú continue sendo o porto de recebimento das cargas da região. A carga da região chega a Montevideú e de Montevideú sai para o mundo nesses navios. Calado mais profundo significa que eles podem carregar mais contêineres.

Isso se consegue com melhor infraestrutura, com melhor acesso, com melhor conectividade e com maior profundidade.

Vemos esses números com muita alegria porque é uma indústria que gera muito trabalho.

O dinheiro é muito distribuído. Na Cidade Velha, no Mercado do Porto e em diferentes lugares históricos de Montevideú e Punta del Este, todos os dias chegam milhares de turistas, o que tem um impacto muito positivo para as diferentes comunidades e para o turismo em geral.

A temporada vai até abril. Mas já estamos trabalhando e planejando a próxima temporada, que vai ser muito auspiciosa.

**“Es la mejor temporada de cruceros de los últimos ocho años.
Recibimos más de 160 cruceros en Montevideo
y 60 en Punta del Este.”**

**“É a melhor temporada de cruzeiros dos últimos oito anos.
Recebemos mais de 160 cruzeiros em Montevideú
e 60 em Punta del Este.”**

Movimiento de Contenedores

En el puerto de Montevideo en diciembre se logró un hito histórico importante que es llegar al millón de teus de movimiento; el número logrado no solamente significa haber cumplido con una visión que teníamos a partir de un trabajo que venimos desarrollando los últimos años, no es solamente una mejora a nuestras exportaciones y en nuestras importaciones, sino que trabajamos de forma mancomunada, de forma permanente. Porque las inquietudes son las mismas en cuanto a ser cada vez más competitivos cada vez más eficientes y tratar de que nuestra producción puede salir a competir al mundo en las mejores condiciones posibles; pero no solamente estamos hablando de nuestra carga sino la carga la región y en ese sentido nosotros apostamos a definitivamente lograr posicionarnos como los principales puertos de salida de la carga del sur de Argentina la carga paraguaya y la carga boliviana, cosa que venimos cumpliendo.

Intermodalidad con el Ferrocarril

A partir de la concreción del Ferrocarril Central se abren un sinnúmero de oportunidades que tenemos que aprovechar; y tenemos que decir que en el puerto de Montevideo y en los distintos puertos estamos trabajando para aprovechar esa sinergia positiva que se está construyendo, a partir de esta decisión de volver a potenciar el modo ferroviario como uno de los modos principales de movimiento de nuestra carga y de la carga que se mueve por nuestros puertos de la región, que eso también es bien importante.

El puerto de Montevideo no solamente tiene que ver con la carga de UPM; carga importante pero no la única. Es una inversión de todos los uruguayos y por lo tanto es una inversión que no solamente tiene que ver con la carga celulosa sino que la queremos potenciar para otro tipo de cargas por eso es que estamos pensando y hemos definido tener un ramal hacia la terminal especializada de granos, tener un ramal hacia la terminal especializada de contenedores y estamos trabajando fuertemente con una iniciativa privada que fue presentada en este año que también tendrá un ramal y que estará dentro del recinto portuario.

Por otro lado, estamos muy entusiasmados con la decisión que han tomado desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que tiene que ver con la conectividad con Salto; desde Salto hacia el puerto Montevideo y apostar al crecimiento del puerto de Fray. Hoy estamos Prácticamente la totalidad de la carga de Paraguay se mueve por nuestros puertos, obviamente en el modo fluvial, a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay nosotros apostamos y, estamos trabajando para que un porcentaje de esa carga pueda venir a través del modo ferroviario y para eso va a ser muy importante la conectividad de Salto. ●

Movimentação de Contêineres

Um importante marco histórico foi alcançado no porto de Montevideú em dezembro, que está chegando a um milhão de TEUs de movimentação; o número alcançado não significa apenas ter cumprido uma visão que tínhamos com base no trabalho que temos vindo a desenvolver nos últimos anos, não é apenas uma melhoria nas nossas exportações e nas nossas importações, mas que trabalhamos juntos, permanentemente. Porque as preocupações são as mesmas em termos de ser cada vez mais competitivos, cada vez mais eficientes e tentar fazer com que a nossa produção possa sair e competir no mundo nas melhores condições possíveis; mas não estamos falando apenas da nossa carga, mas também da carga da região e, nesse sentido, estamos empenhados em nos posicionar definitivamente como os principais portos de saída de cargas do sul da Argentina, cargas paraguaias e cargas bolivianas, o que temos cumprido.

Intermodalidade com a Ferrovia

Desde a conclusão da Estrada de Ferro Central, inúmeras oportunidades se abriram e temos que aproveitá-las; e devemos dizer que no porto de Montevideú e nos diferentes portos estamos trabalhando para aproveitar esta sinergia positiva que está sendo construída, a partir desta decisão de fortalecer mais uma vez o modal ferroviário como um dos principais modos de movimento da nossa carga e da carga que passa pelos nossos portos da região, que também é muito importante.

O porto de Montevideú não se preocupa apenas com cargas da UPM; carga importante, mas não a única. É um investimento para todos os uruguaios e, portanto, é um investimento que não tem a ver apenas com a carga de celulose, mas queremos promovê-la para outros tipos de carga, por isso estamos pensando e definimos ter uma filial especializada de grãos, ter uma filial para o terminal especializado de contêineres e estamos trabalhando muito com uma iniciativa privada que foi apresentada este ano que também terá uma filial e que ficará dentro da área portuária.

Por outro lado, estamos muito entusiasmados com a decisão do Ministério dos Transportes e Obras Públicas sobre a conectividade com Salto; de Salto ao porto de Montevideú e investir no crescimento do porto de Fray. Hoje praticamente toda a movimentação de cargas do Paraguai passa pelos nossos portos, obviamente no modal fluvial, pela Hidrovía Paraná-Paraguai, estamos comprometidos e estamos trabalhando para que um percentual dessa carga possa vir pelo modal ferroviário e para isso a conectividade de Salto será muito importante. ●



Gerente General
de la Administración
Nacional de Puertos
ANP

Cra. Susana Pierri
URUGUAY

“EL DESAFÍO DE TODOS LOS DÍAS: PREGUNTARME SI HAY UNA MEJOR FORMA DE CUMPLIR LOS OBJETIVOS”

“O DESAFIO DE CADA DIA: QUESTIONAR-ME SE
EXISTE UMA FORMA MELHOR DE CUMPRIR OS
OBJETIVOS”

REVISTA PROTAGONISTA CONVERSÓ CON LA GERENTE GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS, CRA SUSANA PIERRI

A REVISTA PROTAGONISTA CONVERSOU COM A GERENTE GERAL DA ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DOS PORTOS, CRA SUSANA PIERRI

¿Hace cuánto tiempo que estás trabajando en el puerto y cómo ha sido tu llegada a esta institución?

Há quanto tempo trabalha no porto e como foi a sua chegada em esta instituição?

En el puerto estoy desde hace más de cuatro décadas, ingresé de estudiante, soy Contadora- Licenciada en Administración, y por mi formación he desempeñado distintas tareas en ANP. Durante algunos años estuve al frente del Departamento de Racionalización Administrativa, posteriormente me encargué de elaborar los Presupuestos, y más tarde me desempeñé como Subjefe del Departamento Financiero Contable. Y a partir del año 2020 cumpla la función de Gerente General por una designación que realiza el Directorio de la Administración.

Estou no porto há mais de quatro décadas, entrei como estudante, sou Contador-Administrador de Empresas, e devido a minha formação desempenhei diversas funções na ANP. Durante alguns anos fui responsável pelo Departamento de Racionalização Administrativa, depois fui responsável pela preparação dos Orçamentos, e mais tarde fui Subchefe do Departamento Financeiro de Contabilidade. E a partir do ano de 2020 exerceo a função de Gerente Geral por designação feita pelo Conselho de Administração.

Elegiste dedicar tu vida al sector portuario. ¿Qué te ha atrapado de este sector?

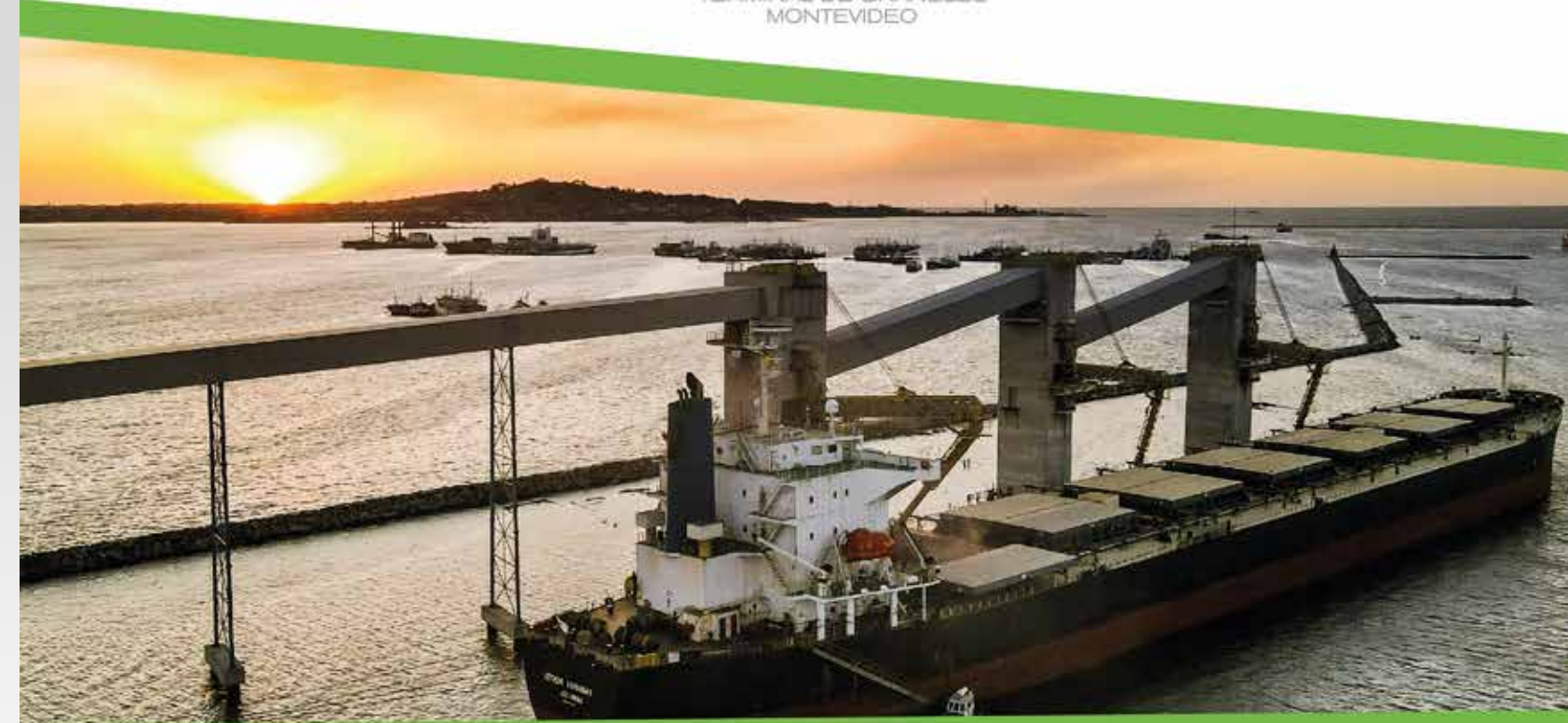
Você escolheu dedicar a sua vida ao setor portuário. O que te prendeu neste setor?

Creo que lo que me atrapó fue el desafío que mis distintas funciones me plantearon todos los días; y la convicción de que podía aportar para una mejor forma de gestión en la función pública.

Acho que o que me pegou foi o desafio dos meus vários papéis colocados para mim assumir todos os dias; e a convicção de que poderia contribuir para uma melhor forma de gestão no serviço público.

Recuerdo que cuando ingresé en la administración una de las cosas que más me impresionaba viendo a las personas que ya trabajaban en la administración, es que muchos se conformaban con la forma en que realizaban su trabajo, eso de “siempre se hizo así”, para mí era y es inaceptable.

Lembro que quando entrei na administração, uma das coisas que mais me impressionou quando vi pessoas que já trabalhavam na administração, é que muitos ficavam satisfeitos com a forma como faziam o trabalho, que “sempre foi feito assim”, para mim foi e é inaceitável.



LA TERMINAL DE GRANELES MÁS MODERNA DEL URUGUAY

- Capacidad de operar buques Panamax y PostPanamax
- Control de calidad asegurando los estándares internacionales
- Balanzas propias autorizadas y certificadas DNA y ANP
- Capacidad de carga de buques a 1200 toneladas por hora
- Seguimiento online de mercaderías en tiempo real

Cuando asumí la Dirección de Racionalización Administrativa, recién egresada de la facultad, y muy joven, implicó para mí asumir la responsabilidad de un proceso de cambio en la empresa, cambio de procedimientos e incorporación de la tecnología a distintas tareas. Este fue un gran desafío, por ese entonces ya me atrapó el sector portuario. Fue una muy buena experiencia que me permitió conocer diversos temas tanto de áreas operativas como administrativas, formarme y crecer.

Yo siempre digo que, si no haces nada diferente, el resultado ya lo conoces, así que si uno quiere cambiarlo debe buscar otra forma de hacer las cosas.

Esto es lo que me fue llevando durante tantos años a trabajar y permanecer en la administración pública.

La administración pública es muy burocrática, debemos trabajar todos los días para mejorar eso, y en definitiva lograr la mejor gestión.



A transformação é muito grande, e fundamentalmente a Lei dos Portos de 1992, marcou um antes e um depois. Esta lei modernizou o porto, permitindo-nos ser mais eficientes, tornando o porto mais dinâmico e competitivo, tornando-o operacional 365 dias por ano, 24 horas por dia, estabelecendo o regime de Porto Livre que permite maior agilidade na movimentação de cargas e negócios com isenções fiscais.

Além da infraestrutura, a lei mudou a gestão portuária, potencializando o que é hoje a atividade portuária, com associação entre atividade pública e privada. O Estado regula, define as estratégias, investe em infraestrutura, e a iniciativa privada investe e opera.

Atualmente operando no Porto de Montevideú, por exemplo, um Terminal de Celulose, um Terminal de Granéis, ambos administrados pela iniciativa privada, um Terminal de Contêineres que é uma empresa mista (capital público e privado, com percentual de 20% sendo acionista da

El Puerto, hace varias décadas atrás era muy diferente, ¿Cómo ha cambiado? ¿Qué le contarías a la audiencia de los grandes cambios que ocurrieron en estas últimas décadas en el puerto?

La transformación es muy grande, y fundamentalmente la Ley de Puertos de 1992, marcó un antes y un después. Esta ley modernizó el puerto, permitiendo que fuéramos más eficientes, volviendo más dinámico y competitivo el puerto, haciéndolo operativo los 365 días del año las 24 horas del día, estableciéndose el régimen de Puerto Libre que permite mayor flexibilidad en el manejo de cargas y negocios con exoneraciones impositivas.

Además de la infraestructura, la ley cambió la gestión portuaria, impulsó lo que es hoy la actividad portuaria, existiendo una asociación entre la actividad pública y privada. El Estado regula, define las estrategias, invierte en infraestructura, y el sector privado invierte y opera.

Actualmente funcionan en el Puerto de Montevideo por ejemplo una Terminal celulosa, una Terminal granelera ambas gestionadas por el sector privado, una Terminal de Contenedores que es una sociedad mixta (capitales públicos y privados, en un porcentaje del 20% es accionista la ANP), así como también cuenta con una terminal

Quando assumi o Gabinete de Racionalização Administrativa, recém-licenciado, e muito jovem, implicou-me assumir a responsabilidade por um processo de mudança na empresa, mudança de procedimentos e incorporação da tecnologia às diferentes funções. Esse foi um grande desafio, naquela época o setor portuário já me gostava. Foi uma experiência muito boa que me permitiu aprender sobre vários temas tanto na área operacional como administrativa, treinar e crescer.

Eu sempre digo que se você não fizer nada diferente, você já sabe o resultado, então se você quiser mudar, você tem que encontrar outra forma de fazer as coisas.

Foi isso que me levou por tantos anos a trabalhar e permanecer na administração pública.

A administração pública é muito burocrática, temos que trabalhar todos os dias para melhorar isso, e no final conseguir a melhor gestão.

O Porto, há várias décadas, era muito diferente, como mudou? O que você diria ao público sobre as grandes mudanças ocorridas nestas últimas décadas no porto?

pública administrada por ANP. Asimismo, se trabaja en la expansión del Puerto de Montevideo, integrando el Puerto logístico de Sayago que permite ampliar la capacidad de infraestructura portuaria con el objetivo de mejorar la eficiencia logística.

Se profundizó el canal de acceso al puerto de Montevideo a 13 metros y se está trabajando para llegar a los 14 metros, lo que permitirá que lleguen buques de mayor porte, mejorando la competitividad del principal puerto del país.

Creo que este es el camino.

Hoy el desafío es posicionar a Uruguay como nodo logístico entre la región y el mundo.

¿Cómo describirías qué es la actividad de un Gerente General de un puerto? Contanos cómo es la semana de un Gerente General.

Yo diría que es compleja, dinámica, debiendo resolver variados temas, usando el tiempo de la forma más eficiente posible y estableciendo prioridades. Evaluar, analizar, planificar, es una tarea permanente, así como mantener un diálogo directo con los distintos actores del sector.

ANP), bem como também possui um terminal público administrado pela ANP. Da mesma forma, trabalha-se na ampliação do Porto de Montevideú, integrando o porto logístico de Sayago, o que permite ampliar a capacidade da infraestrutura portuária com o objetivo de melhorar a eficiência logística.

O canal de acesso ao porto de Montevideú foi aprofundado para 13 metros e estão em andamento obras para chegar a 14 metros, o que permitirá a chegada de navios de maior porte, melhorando a competitividade do principal porto do país.

Eu acho que este é o caminho.

Hoje o desafio é posicionar o Uruguai como um nó logístico entre a região e o mundo.

Como você descreveria as atividades de um Gerente Geral de um porto? Conta para pessoas como a semana de um Gerente Geral.

Eu diria que é complexo, dinâmico, tendo que resolver as mais diversas questões, usando o tempo da forma mais eficiente possível e estabelecendo prioridades. Avaliar, analisar, planejar é uma tarefa permanente, assim como manter um diálogo direto com os diferentes



En este marco, se proponen los proyectos de resolución de temas que pasan a consideración del Directorio; y en la misma forma se trabaja para considerar los temas que son de resolución por parte de Gerencia General.

Trabajo pensando cual es la mejor forma de administrar los recursos humanos, materiales y financieros de la empresa para alcanzar los objetivos propuestos.

Trabajo en equipo, con transparencia y apego a las normas, esta es mi forma de trabajar.

El puerto tiene, obviamente, una buena mirada hacia la región de servicios en particular. ¿Qué nos puedes decir del vínculo con Paraguay? Sé que el puerto ahora está pasando por un momento de decisiones.

Uruguay está interesado en avanzar en la Hidrovía Paraná- Paraguay y en esa dinámica, es que ahora hay una delegación que integra el presidente de la ANP; Juan Curbelo, junto con el subsecretario de Transporte, Juan José Olaizola y esta es una señal de los vínculos que se quieren generar. Para incursionar y darle más potencialidad a la Hidrovía Paraná- Paraguay, es que se escuchan algunas demandas que ha hecho Paraguay y se trata de dar respuesta. En este sentido, se generó una zona de fondeo como una alternativa de corto plazo, ya que se está proyectando una terminal pesquera que va a estar operativa hacia junio de 2023, que permitirá que se liberen muelles dentro Puerto de Montevideo, dotando de mayor disponibilidad de muelle para atender buques paraguayos. Uruguay está trabajando poniendo foco en Paraguay, como origen y destino de nuevos negocios. ●

atores do setor. Neste âmbito, são propostos projetos de resolução de questões para apreciação do Conselho de Administração; e da mesma forma, trabalha-se para considerar os assuntos que devem ser resolvidos pela Direção Geral.

Trabalho pensando na melhor forma de administrar os recursos humanos, materiais e financeiros da empresa para atingir os objetivos propostos.

Trabalho em equipe, com transparência e cumprimento das regras, essa é a minha forma de trabalhar.

O porto obviamente tem uma boa visão da região de serviço em particular. O que você pode nos dizer sobre a ligação com o Paraguai? Sei que o porto está passando por um momento de decisões.

O Uruguai tem interesse em avançar na Hidrovia Paraná-Paraguai e nessa dinâmica já conta com uma delegação formada pelo presidente da ANP; Juan Curbelo, juntamente com o Subsecretário de Transporte, Juan José Olaizola, e isso é um sinal dos vínculos que querem gerar. Para avançar e potencializar a Hidrovia Paraná-Paraguai, ouvem-se algumas demandas do Paraguai e tenta-se atendê-las. Nesse sentido, foi criada uma área de fondeio como alternativa de curto prazo, já que está sendo projetado um terminal de pesca que estará operacional até junho de 2023, o que permitirá a liberação dos cais dentro do Porto de Montevideú, proporcionando maior disponibilidade para servir navios paraguaios. O Uruguai está trabalhando com foco no Paraguai, como origem e destino de novos negócios. ●



PUERTO DE MONTEVIDEO DRAGADO CANAL DE ACCESO

-13

METROS DE PROFUNDIDAD

AVANCES, EMPLEOS Y SUSTENTABILIDAD EN TCP

AVANÇOS, EMPREGOS E SUSTENTABILIDADE NA TCP

Tras una entrevista realizada al gerente de Relaciones Institucionales de la Terminal Cuenca del Plata, Fernando Correa se pudo conocer no sólo los datos actuales que implican la ampliación del puerto, sino también los aspectos personales que le permiten ejercer su rol actual.



Gerente de relaciones institucionales de Katoen Natie

Fernando Correa
URUGUAY

Durante la entrevista afirmó que su experiencia en la empresa familiar fue enriquecedora, incluso logró exportar sus productos, para lo cual creó el Departamento de Comercio Exterior. Logrando importantes exportaciones de cueros y lanas.

Con relación al funcionamiento que tenía el puerto en ese momento, y las diferencias entre la experiencia de ser exportador y ahora trabajar allí, dijo que son dos mundos paralelos. "El mundo portuario tiene sus propias lógicas y sus propias formas de actuar que a veces desde una empresa pequeña nos costaba comprender".

Explicó que los tiempos en una empresa son importantes y que cada minuto cuenta durante la preparación de un embarque, mientras que la línea marítima necesita las informaciones con anticipación y siempre tenían apuro que generaba fricciones y mucha demanda.

Após uma entrevista com o gerente de Relações Institucionais do Terminal Cuenca del Plata, Fernando Correa, conseguimos conhecer não apenas os dados atuais que implicam a expansão do porto, mas também os aspectos pessoais que lhe permitem exercer sua função atual.

Fernando Correa nos contou que nasceu na cidade de Libertad, departamento de San José, há 47 anos. Trabalhou desde os 16 anos nos negócios da família. Uma cabana de couro e lã de propriedade de seu pai. Isso lhe permitiu percorrer o interior do país, aprender a classificar o couro, entender o que é a classificação da lã e, principalmente, conhecer muita gente. Então, aos 25 anos, concluiu seus estudos de ensino médio noturno. E continuou com esse impulso até se licenciar em Negócios Internacionais e Integração Econômica. Em 2007 ingressou no Terminal de Cuenca del Plata, onde desempenhou diversas funções. Desde 2012 foi transferido para os Estados Unidos, mas mantém a responsabilidade pelas relações institucionais do terminal.

Durante a entrevista, ele afirmou que sua experiência nos negócios da família foi enriquecedora e chegou a conseguir exportar seus produtos, para o que criou o Departamento de Comércio Exterior. Alcançando importantes exportações de couro e lã.

Sobre o funcionamento do porto naquela época e as diferenças entre a experiência de ser exportador e a de trabalhar lá, ele disse que são dois mundos paralelos. "O mundo portuário tem uma lógica e uma forma de agir próprias que às vezes como uma pequena empresa era difícil para nós entendermos."

Ele explicou que os tempos em uma empresa são importantes e que cada minuto conta na preparação de um embarque, enquanto a linha marítima precisa de informações com antecedência e sempre estavam com pressa o que gerava atrito e muita demanda.



No obstante, cuenta que ahora, que está del otro lado del mostrador, empezó a comprender cómo funciona el sistema y las necesidades de preparación con anticipación.

"Hoy hemos avanzado mucho en la calidad de la información, lo cual permite una planificación mucho más certera que en aquella época, cuando era mucho más artesanal". Expresó en cuanto a las diferencias entre la comunicación de los años 90's que se hacía a través de un fax y la velocidad de la modernidad.

Uruguay y Bélgica no son tan diferentes

La empresa belga Katoen Natie es propietaria del 80% de la terminal y pudiera cuestionarse, cómo funcionan las diferentes idiosincrasias en un mismo lugar. Al respecto, Correa explicó que tienen mucho en común, aunque no parezca. "Como, por ejemplo, al ser un país ubicado en medio de dos potencias se convierte en un punto facilitador en términos logísticos pensando de la misma manera y pasando por las mismas dificultades históricas. Entonces yo diría que si bien somos muy distintos en la forma de procesar la información y de entender culturalmente las cosas; creo que no hay grandes diferencias en cómo se encarar los trabajos, en brindarles soluciones a la mercadería, en el ambiente que nos movemos y en el negocio que trabajamos tenemos muchos en común y mucho para aportar de ambos", puntualizó.

Porém, ele conta que agora que está do outro lado do balcão, começou a entender com antecedência como funciona o sistema e as necessidades de preparo.

"Hoje avançamos muito na qualidade das informações, o que permite um planejamento muito mais preciso do que naquela época, quando era muito mais artesanal." Ele expressou as diferenças entre a comunicação dos anos 90 que era feita por fax e a velocidade da modernidade.

O Uruguai e a Bélgica não são tão diferentes

A empresa belga Katoen Natie detém 80% do terminal e pode questionar como funcionam as diferentes idiosincrasias no mesmo local. A esse respeito, Correa explicou que eles têm muito em comum, embora possa não parecer. "Como, por exemplo, ser um país situado no meio de duas potências torna-se um ponto facilitador em termos logísticos, pensando da mesma forma e passando pelas mesmas dificuldades históricas. Então eu diria que embora sejamos muito diferentes na forma como processamos informações e entendemos as coisas culturalmente; Não creio que existam grandes diferenças na forma como os trabalhos são abordados, na oferta de soluções para a mercaderia, no ambiente em que nos movemos e no negócio em que atuamos, temos muito em comum e muito a contribuir de ambos", apontou.

“TCP es una de las terminales con mayor avanzada e infraestructura de Latinoamérica”. Afirmó Correa, quien a su vez desglosó que “contamos con un puerto de atraque de 350 metros, dragado a 14 metros. Y tenemos unos 280 metros, del muelle original con el que comenzamos la concesión, que hoy tiene 10 metros y medio.

En materia portuaria, nosotros tenemos que estar planificando cuáles serán las necesidades de la industria marítima en el mediano y largo plazo”.

Detalló que en la infraestructura portuaria se requiere adelantarse por lo menos entre siete y diez años, antes que esas necesidades se hagan realidad. “Eso nos obliga a planificar permanentemente y a estar pensando cuáles son las necesidades. Estamos en un negocio que ha tenido fuertes cambios en las últimas décadas, los cuales han obligado a las infraestructuras portuarias a trabajar intensamente en brindarles soluciones a los requerimientos de la industria marítima”.

Correa dijo que en la primera etapa de la ampliación se busca atender barcos de 13 metros, con la intención de incrementar el calado en la medida que sea necesario llegar a mayor profundidad. “Lo que nos motivó a tomar esta decisión fue que los creadores de la infraestructura portuaria hace 100 años diseñaron los muelles a 10 metros, cuando en aquella época los barcos eran de entre seis y siete metros. Si esos ingenieros no hubiesen tenido aquella visión tal vez hoy no tendríamos puerto”.

Al inicio del contrato con el gobierno TCP generaba 450 empleos directos, sin embargo, este año se han incorporado más de 100 personas. Es decir que los empleos directos rondan los 560. Además anunció que para el próximo año iniciarán el entrenamiento del personal que trabajará en la primera parte de la obra que será entregada en 2024. Para lo cual serán incorporadas unas 200 personas y estiman que cuando la terminal esté completa contarán con 1.500 trabajadores.

Sustentabilidad

El puerto tiene un compromiso internacional y es que la terminal portuaria brindará la electricidad necesaria al buque para que mientras esté atracado operando las cargas o descargas pueda permanecer con los motores apagados, reduciendo la emisión de gases de efecto contaminante. “Este es un proceso nuevo y hemos tomado la decisión en esta obra de transformar a TCP en proveedora del sistema cold ironing”. Con esta medida el puerto aporta tres grandes beneficios: ayuda a cumplir los objetivos de porcentaje de reducción de emisiones, ser más competitivo y disminuir la contaminación para que cambie el aire en la ciudad. ●

“O TCP é um dos terminais e infra-estrutura mais avançados da América Latina.” Afirmou Correa, que por sua vez detalhou que “temos um porto de atracação de 350 metros, dragado a 14 metros. E temos cerca de 280 metros do cais original com o qual iniciamos a concessão, que hoje tem 10 metros e meio.

Em questões portuárias, temos que estar planejando quais serão as necessidades da indústria marítima a médio e longo prazo”.

Ele explicou que na infraestrutura portuária é preciso antecipar pelo menos entre sete e dez anos, antes que essas necessidades se tornem realidade. “Isso obriga-nos a planejar permanentemente e a pensar nas necessidades. Estamos num negócio que sofreu fortes mudanças nas últimas décadas, que obrigaram as infraestruturas portuárias a trabalhar arduamente para dar soluções às exigências da indústria marítima”.

Correa disse que, na primeira fase da expansão, o objetivo é atender embarcações de 13 metros, com a intenção de aumentar o calado conforme necessário para atingir maiores profundidades. “O que nos motivou a tomar esta decisão foi que os idealizadores da infraestrutura portuária há 100 anos projetaram as docas a 10 metros, quando naquela época os navios tinham entre seis e sete metros. Se aqueles engenheiros não tivessem essa visão, talvez hoje não tivéssemos um porto”.

No início do contrato com o governo, a TCP gerava 450 empregos diretos, porém, este ano já aderiram mais de 100 pessoas. Ou seja, os empregos diretos giram em torno de 560. Ele também anunciou que no próximo ano começará a treinar o pessoal que trabalhará na primeira parte da obra que será entregue em 2024. Para a qual serão incorporadas cerca de 200 pessoas e estimam que quando o terminal estiver pronto terá 1.500 trabalhadores.

Sustentabilidade

O porto tem um compromisso internacional que é que o terminal portuário fornecerá a energia elétrica necessária ao navio para que enquanto ele estiver atracado, carregando ou descarregando, ele possa permanecer com os motores desligados, reduzindo a emissão de gases poluentes. “Este é um processo novo e tomamos a decisão neste projeto de transformar a TCP em fornecedora do sistema de engomar a frio.” Com essa medida, o porto traz três grandes benefícios: ajuda a cumprir as metas de redução percentual de emissões, a ser mais competitivo e a diminuir a poluição para que mude o ar da cidade. ●

Oportunidad

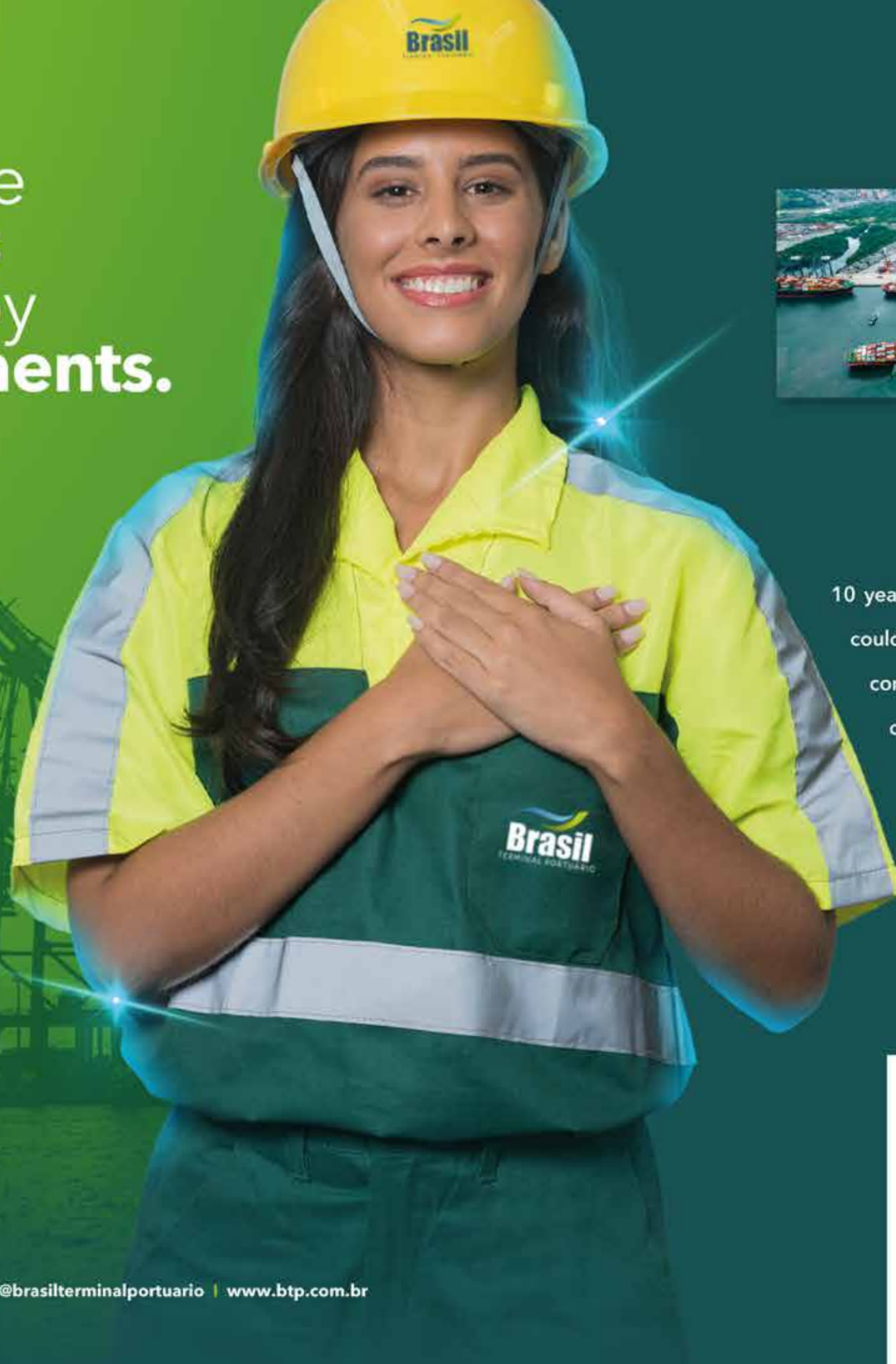
/Del latín op 'hacia' y portus 'puerto'./

Hacia el puerto van las oportunidades y desde ahí llegan a todos. Como la de ampliar la Terminal Cuenca del Plata y mejorar su infraestructura, duplicando el tamaño de los muelles y sumando hectáreas de área de gestión, y ser la única terminal especializada de contenedores integrada con un depósito de logística acorde a las exigencias del comercio internacional. Las inigualables condiciones geográficas del puerto de Montevideo, combinadas con la experiencia y conocimiento de Katoen Natie en más de 30 países, nos dan la oportunidad de ser la terminal más productiva de la región.


TERMINAL CUENCA DEL PLATA



We are made
of **dreams**
and driven by
achievements.



10 years ago, we believed in the dream of creating a company that could make a difference. Today, we are proud to be the largest container terminal in South America and we want to renew our commitment to the high quality of our services, the safety awareness of our people and operations, the innovation and sustainability of our business. For all who share these values with us, and for more decades of activity in the Port of Santos, we remain determined, with our feet firmly in the present and our eyes attentive to the future.

 @brasilterminalportuario | www.btp.com.br


Brasil
TERMINAL PORTUÁRIO
Believe and Innovate


10 YEARS

INTERBORDERS CONTINÚA SU CRECIMIENTO POR LATINOAMÉRICA

INTERBORDERS CONTINUA CRESCENDO NA AMÉRICA LATINA



Interborders cierra el año inaugurando sus oficinas en Ycuá Satí

La compañía especializada en Comercio Exterior termina el año 2022 abriendo una nueva filial en Asunción, Paraguay. Es la tercera sede de la empresa, después de Miami y Montevideo.

Como parte de su proyección anual de expansión, Interborders cierra el año inaugurando sus oficinas en Ycuá Satí, el barrio reconocido por ser el Centro de Negocios de Asunción. En línea con los objetivos cumplidos, el Director de la compañía manifestó que "todo fue gracias a un excelente trabajo en conjunto que permitió el crecimiento exponencial de la organización".

Interborders fecha o ano inaugurando seu escritório em Ycuá Satí

El Freight Forwarder líder en Argentina es también una de las empresas con más desarrollo en la región: con tan solo 6 años en el mercado ha podido desarrollar el incremento de las operaciones de comercio exterior durante la pandemia y eso los incentivó a continuar llegando a diferentes mercados brindando servicios especializados para cada necesidad.

A empresa especializada em Comércio Exterior encerra o ano de 2022 com a abertura de uma nova filial em Assunção, no Paraguai. É a terceira sede da empresa, depois de Miami e Montevideo.

Como parte de sua projeção anual de expansão, a Interborders fecha o ano inaugurando seu escritório em Ycuá Satí, bairro reconhecido como o Centro Empresarial de Assunção. Em linha com os objetivos alcançados, o Administrador da empresa afirmou que "tudo se deveu a um excelente trabalho conjunto que permitiu o crescimento exponencial da organização".

O Freight Forwarder líder na Argentina também é uma das empresas mais desenvolvidas da região: com apenas 6 anos no mercado, conseguiu desenvolver o aumento das operações de comércio exterior durante a pandemia e isso os incentivou a continuar alcançando diferentes mercados oferecendo serviços especializados para cada necessidade.

LOGISTIQUE
Novas conexões logísticas

22^a
24
de agosto de 2023

**MAIOR EVENTO
LOGÍSTICO NO
SUL DO BRASIL**

www.logistique.com.br

**Pavilhões da Expoville
Joinville, Santa Catarina**

“Inaugurar finalmente nuestras oficinas en Paraguay es el resultado de un año de arduo trabajo y dedicación por parte de la División de Comercio Exterior y el equipo de Growing Strategy, quienes asumieron el gran desafío de continuar brindando servicios personalizados en toda América Latina”



“Finalmente inaugurar nossos escritórios no Paraguai é o resultado de um ano de muito trabalho e dedicação da Divisão de Comércio Exterior e da equipe da Growing Strategy, que assumiram o grande desafio de continuar oferecendo serviços em toda a América Latina”

Lucas Bianchi, CEO de Interborders expresó al respecto: “Inaugurar finalmente nuestras oficinas en Paraguay es el resultado de un año de arduo trabajo y dedicación por parte de la División de Comercio Exterior y el equipo de Growing Strategy, quienes asumieron el gran desafío de continuar brindando servicios personalizados en toda América Latina”. Y agregó: “Nuestro objetivo a largo plazo es crecer progresivamente y llegar a tener oficinas comerciales y operativas en las principales ciudades de Europa y Asia”.

La compañía argentina brinda servicios integrales de comercio exterior y se especializa en la gestión de todo tipo de cargas destinadas a la importación y exportación desde y hacia cualquier parte del mundo. Asimismo, su valor diferencial se basa en servicios de alta calidad a valores competitivos y la atención personalizada al cliente, características que han colaborado en su crecimiento y expansión.

Interborders hace ya algunos años gestiona operaciones en Paraguay, pero con la apertura de esta nueva sede, harán sus trabajos de forma directa. En este sentido, desde la empresa observan un beneficioso avance en la importación de productos y la intención de muchos sectores industriales de ampliar su comercio hacia la exportación. De esta manera, la compañía argentina podrá acompañar el crecimiento de la industria desde el lugar de origen. ●

Para conocer más sobre la empresa, ingresa en www.interborders.com

Lucas Bianchi, CEO da Interborders expressou a esse respeito: “Finalmente inaugurar nossos escritórios no Paraguai é o resultado de um ano de muito trabalho e dedicação da Divisão de Comércio Exterior e da equipe da Growing Strategy, que assumiram o grande desafio de continuar oferecendo serviços em toda a América Latina”. E acrescentou: “Nossa meta de longo prazo é crescer progressivamente e ter escritórios comerciais e operacionais nas principais cidades da Europa e Ásia”.

A empresa argentina presta serviços integrais de comércio exterior e é especializada na gestão de todo tipo de carga para importação e exportação de e para qualquer parte do mundo. Da mesma forma, o seu valor diferencial assenta em serviços de elevada qualidade a valores competitivos e atendimento personalizado ao cliente, características que têm contribuído para o seu crescimento e expansão.

A Interborders gerencia operações no Paraguai há alguns anos, mas com a abertura desta nova sede, eles farão seu trabalho diretamente. Nesse sentido, observam da empresa um avanço benéfico na importação de produtos e a intenção de muitos setores industriais de expandir seu comércio para a exportação. Dessa forma, a empresa argentina poderá acompanhar o crescimento da indústria desde o local de origem. ●

Para saber mais sobre a empresa, visite www.interborders.com

PROTAGONISTA
PUERTOS, LOGÍSTICA, TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR

MANUEL GALÁN

External Relations Manager Puerto de Barcelona



- PORT DE BARCELONA
- ESPAÑA
- AUTORIDAD PORTUARIA
- PUERTOS

EL PUERTO DE BARCELONA ES UN PUERTO TOTALMENTE DIVERSIFICADO, PRESENTA TODO TIPO DE TERMINALES PARA PODER MOVER CUALQUIER TIPO DE CARGA. TERMINALES DE CONTENEDORES, DE AUTOMÓVILES, CARGA RODADA, DE GRANELES LÍQUIDOS, SÓLIDOS, TERMINALES MULTIPROPÓSITO PARA CARGAS ESPECIALES Y MÁS.

THE PORT OF BARCELONA IS A TOTALLY DIVERSIFIED PORT, IT HAS ALL KINDS OF TERMINALS TO BE ABLE TO MOVE ANY TYPE OF CARGO. CONTAINER TERMINALS, OF AUTOMOBILES, RO-RO CARGO, LIQUID AND SOLID BULK, MULTIPURPOSE TERMINALS FOR SPECIAL CARGO AND MORE.

O PORTO DE BARCELONA É UM PORTO TOTALMENTE DIVERSIFICADO, TEM TODO O TIPO DE TERMINAIS PARA PODER MOVIMENTAR QUALQUER TIPO DE CARGA. TERMINAIS DE CONTENTORES, DE AUTOMÓVEIS, CARGA RO-RO, GRANÉIS LÍQUIDOS E SÓLIDOS, TERMINAIS POLIVALENTES PARA CARGAS ESPECIAIS E MUITO MAIS.

“Somos el primer puerto de España en valor de la mercancía y somos el primer puerto en facturación de todo el sistema portuario nacional. Por delante de los puertos de Valencia y Algeciras, que a nivel internacional son más conocidos.”

“We are the first port in Spain in terms of merchandise value and we are the first port in billing of the entire national port system. Ahead of the ports of Valencia and Algeciras, which are better known internationally.”

Somos o primeiro porto da Espanha em valor de mercaderia e o primeiro porto em faturamento de todo o sistema portuário nacional. À frente dos portos de Valência e Algeciras, mais conhecidos internacionalmente.

“Estamos a canalizar um valor superior a 78 mil milhões de euros, em termos de mercadorias, o que representa cerca de 1,7 do produto interno bruto da Catalunha, gerando mais de 41 mil empregos diretos e indiretos.”

“Estamos canalizando por valor de más de 78 mil millones de euros, en cuanto a mercancías y esto supone aproximadamente un 1,7 del producto interno bruto de Cataluña, generando más de 41 mil puestos de trabajo directos como indirectos.”

“We are channeling a value of more than 78 billion euros, in terms of merchandise and this represents approximately 1.7 of the gross domestic product of Catalonia, generating more than 41 thousand direct and indirect jobs.”

Expertos en logística fluvial y terrestre

PUERTO SEGURO FLUVIAL

Ruta PY19 Villeta - PILAR, KM 4,5
Villeta - Paraguay

comercial@psf.com.py

+59521 238 1627

www.puertosegurofluvial.com

PUERTO SEGURO SOLUCIÓN LOGÍSTICA S.A.

Mcal. Estigarribia esq. Paseo de Fátima,
Mariano Roque Alonso - Paraguay

comercial@puertoseguro.com.py

+595 21 238 1646

www.puertoseguro.com.py

PANORAMA 2023: ECONOMÍA Y FINANCIAMIENTO INTERNACIONAL, LO QUE USTED DEBE SABER

PANORAMA 2023: ECONOMIA E FINANCIAMENTO INTERNACIONAL, O QUE VOCÊ DEVE SABER

El año 2023 inicia con varios retos en materia económica y financiera. La economía global mantiene una alta inflación generalizada, un sobre endeudamiento público en los mercados emergentes, una revaluación de la calificación del riesgo de los países, aumento en las tasas de interés, escasez de materias primas, cuellos de botella logísticos en nodos estratégicos de carga, los elocuentes anuncios de una crisis internacional en el sector inmobiliario – que aunque no lo haya visto, podrá terminar impactando más de lo que usted cree – y el inicio de periodos de recesión en varias de las principales potencias mundiales.

Cifras del más reciente informe del FMI, muestran que más del 43% del output económico mundial entrará en recesión durante por lo menos 2 trimestres consecutivos en 2023. El PIB global crecerá tan solo un 2% para los años 2024 – 2029, y las regiones que encabezarán la desaceleración serán Asia Oriental y el Pacífico, Estados Unidos, América Latina y el Caribe y el Sur de África.



Director – DUAGA
Crecimiento Estratégico
en Puertos y Logística

Juan Duarte
COLOMBIA

O ano de 2023 começa com vários desafios em matéria econômica e financeira. A economia global mantém alta inflação generalizada, superendividamento público nos mercados emergentes, reavaliação da classificação de risco dos países, aumento das taxas de juros, escassez de matérias-primas e gargalos logísticos em nós estratégicos de carga. , os eloquentes anúncios de uma crise internacional no setor imobiliário – que, mesmo que você não tenha visto, pode acabar tendo um impacto maior do que você imagina – e o início de períodos de recessão em várias das principais potências mundiais.

Os números do relatório mais recente do FMI mostram que mais de 43% da produção econômica mundial entrará em recessão por pelo menos 2 trimestres consecutivos em 2023. O PIB global crescerá apenas 2% nos anos 2024-2029, e as regiões líderes a desaceleração será Ásia Oriental e Pacífico, Estados Unidos, América Latina e Caribe e África Austral.

ACTUALIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA CORRENTE ECONÔMICA E FINANCEIRA

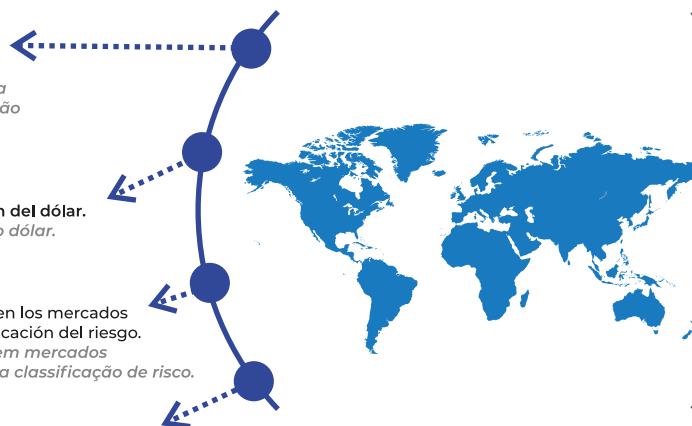
REPORTE SOBRE LA DINÁMICA MACROECONÓMICA MUNDIAL Y EL COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO MARÍTIMO Y PORTUARIO
RELATÓRIO SOBRE A DINÂMICA MACROECONÔMICA MUNDIAL E O COMÉRCIO MARÍTIMO E PORTUÁRIO

Alta inflación impulsada por oferta y demanda, situación que genera aumento de tasas.
Inflação elevada impulsionada pela oferta e demanda, situação que gera aumento das taxas.

Fuerte apreciación y cotización del dólar.
Forte valorização e cotação do dólar.

Sobreendeudamiento público en los mercados emergentes y rebaja en la calificación del riesgo.
Superendividamento público em mercados emergentes e rebaixamento da classificação de risco.

Aumento en impuestos especialmente en Latinoamérica.
Aumento de impostos especialmente na América Latina.



Por primera vez aumento de la pobreza a nivel mundial.
Pela primeira vez, a pobreza aumentou em todo o mundo.

El sector inmobiliario está debilitándose con rapidez, debido a la implementación de la política COVID Cero.
O setor imobiliário está se enfraquecendo rapidamente, devido à implementação da política COVID Zero.

La escasez de materias primas, contenedores y transportistas, han ocasionado la disrupción en las cadenas de suministro.
A escassez de matérias-primas, contêineres e transportadoras causou interrupções nas cadeias de suprimentos.

El sector financiero y el acceso a financiamiento internacional arriban con un panorama muy diferente al de hace 12 meses. Las tasas de referencia internacional SOFR y Libor han aumentado sus niveles, haciendo más costoso el acceso a deuda. Las dificultades del panorama económico internacional, incrementa la aversión al riesgo y la exigencia de covenants más estrictos entre colaterales e índices de desempeño.

La expansión inmobiliaria en varios mercados ha sido acelerada después del COVID. Cada vez vemos como el costo de la financiación sube, las altas tasas de interés obligan a los tenedores de inmuebles recurrir a sus ahorros para mantener los altos costos de las cuotas de financiación que adquirieron para ampliar su oferta, y por supuesto, un camino para acceder imprudentemente a deudas adicionales no planeadas. En el primer trimestre de 2023, se estima que ese ahorro se agote en varias economías, se inicie una venta masiva, seguida por una caída de precios, aumento de abandonos, etc.

¿Cómo nos afecta esto? De forma sobre simplificada: La crisis se aumenta por el decrecimiento en el consumo de los hogares y empresas, la inflación y tasas se mantienen altas por un periodo, las economías entran en recesión, el impacto en el consumo naturalmente afecta el comercio exterior y la bola rueda....

O setor financeiro e o acesso ao financiamento internacional chegam com um panorama bem diferente do de 12 meses atrás. As taxas de referência internacional SOFR e Libor aumentaram os seus níveis, encarecendo o acesso ao endividamento. As dificuldades do panorama econômico internacional aumentam a aversão ao risco e a exigência de covenants mais rígidos entre colaterais e índices de performance.

A expansão imobiliária em vários mercados foi acelerada pós-COVID. Cada vez que vemos como o custo do financiamento sobe, as altas taxas de juros obrigam os proprietários a recorrer à poupança para manter os altos custos das cotas de financiamento que adquiriram para expandir sua oferta e, claro, uma forma de acessar de forma imprudente adicionais não planejados dívidas. No primeiro trimestre de 2023, espera-se que essa poupança se esgote em várias economias, inicia-se uma venda masiva seguido de queda de preços, aumento do abandonos, etc.

Como isso nos afeta? De forma simplificada: A crise é agravada pela queda do consumo das famílias e das empresas, a inflação e as taxas permanecem altas por um período, as economias entram em recessão, o impacto no consumo naturalmente afeta o comércio exterior e a bola rola....



WWW.DUAGA.COM

Consultora especializada en el sector portuario y logístico, dedicada al **Crecimiento Estratégico** y la **Financiación Internacional**

+12 PAÍSES
EM DONDE HEMOS REALIZADO PROYECTOS EXITOSOS

+50 PROCESOS
DE CONSULTORIA EXITOSOS

+10 AÑOS
DE EXPERIENCIA

NUESTROS SERVICIOS

-  **CRECIMIENTO ESTRATÉGICO**
-  **PREPARACIÓN PARA LA FINANCIACIÓN**

La pregunta entonces es ¿qué hacer?

Desde DUAGA, expertos en crecimiento estratégico y financiación internacional, hemos elaborado una serie de recomendaciones que pueden resultar útiles para su organización:

1. Es momento de organizar la casa, la planeación será fundamental. Busque optimizaciones operativas y financieras para cuidar sus márgenes.
2. Revise su planeación estratégica y su plan maestro o de crecimiento.
3. Aumente su capacidad de monitoreo. Siga sus indicadores de la forma más precisa posible. Considere el uso de tecnología y tome datos en tiempo real.
4. Flujo de Caja: Priorice decisiones que cuiden su flujo de caja y aseguren el flujo estable y conocido en el mediano y largo plazo.
5. Provisión: De ser posible, haga una provisión mensual para estar sólido financieramente si la crisis llega a su puerta.
6. Organice y desapalanque sus activos: lo último que usted y su banco quieren en estos momentos a la hora de financiar, es encontrar una empresa sobre apalancada.
7. Busque mecanismos de financiación de corto plazo, mantenga un control de caja saludable y genere una estrategia para reperfilar su deuda – tenga cuidado con los plazos y costos en la situación actual-.
8. Estructure cómodamente sus inversiones: Entienda la diferencia de ir al banco y decir: "Necesito Dinero" a decir "Necesito dinero, y puedo pagarlo de esta forma".
9. Acérquese a sus clientes y profundice las opciones de generación de valor. Explore beneficios mutuos.
10. Esté muy atento al mercado, no solo local, sino regional e internacional. Monitoree, retroalimente, y genere planes de acción. Haga seguimiento de los KPI de estos planes.
11. Índices de rentabilidad: Además de su café cada mañana, esto es lo siguiente que no podrá faltar.
12. Fortalezca la cultura organizacional, evalúe, retroalimente y cuide de su capital humano.
13. Prepárese y aproveche las opciones del mercado de M&A en este 2023. Si su empresa es sólida y está organizada, será un gran jugador para absorber a otros competidores, o, que otro más grande le haga una atractiva oferta.

Las oportunidades existen y las crisis son un gran escenario. Posiciónese estratégicamente y saque el mayor provecho, mientras que otros intentan pescar en río revuelto. ●

A questão então é o que fazer?

Desde a DUAGA, especialistas em crescimento estratégico e financiamento internacional, desenvolvemos uma série de recomendações que podem ser úteis para a sua organização:

1. É hora de organizar a casa, o planejamento será essencial. Busque otimizações operacionais e financeiras para cuidar de suas margens.
2. Revise seu planejamento estratégico e plano mestre ou de crescimento.
3. Aumente sua capacidade de monitoramento. Siga seus indicadores com a maior precisão possível. Considere o uso de tecnologia e obtenha dados em tempo real.
4. Fluxo de Caixa: Priorize decisões que cuidem do seu fluxo de caixa e garantam um fluxo estável e conhecido no médio e longo prazo.
5. Provisão: Se possível, faça uma provisão mensal para estar financeiramente saudável se a crise bater à sua porta.
6. Organize e desapalanche seus ativos: a última coisa que você e seu banco desejam agora quando se trata de financiamento é encontrar uma empresa superalavancada.
7. Busque mecanismos de financiamento de curto prazo, mantenha um controle de caixa saudável e gere uma estratégia para reformular sua dívida – tenha cuidado com prazos e custos na conjuntura atual.
8. Estructure seus investimentos confortavelmente: Entenda a diferença entre ir ao banco e dizer: "Preciso de dinheiro" e dizer "Preciso de dinheiro e posso pagar assim".
9. Aproxime-se de seus clientes e aprofunde as opções de geração de valor. Explore benefícios mútuos.
10. Esteja muito atento ao mercado, não só local, mas regional e internacional. Monitore, forneça feedback e gere planos de ação. Acompanhe os KPIs desses planos.
11. Índices de Rentabilidade: Além do cafezinho de todas as manhãs, esta é a próxima coisa que você não pode perder.
12. Fortaleça a cultura organizacional, avalie, dê feedback e cuide do seu capital humano.
13. Prepare-se e aproveite as opções do mercado de M&A em 2023. Se sua empresa for sólida e organizada, será um ótimo player para absorver outros concorrentes, ou que um maior lhe faça uma oferta atraente.

As oportunidades existem e as crises são um grande cenário. Posicione-se estrategicamente e aproveite ao máximo, enquanto outros tentam pescar em rios agitados. ●

INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA

al servicio de la
actividad
naval



Astillero Río Paraná Sur

Productividad y calidad
Tecnología de última generación



(+54) 221 471 6805 / 6807 / 6857
(Líneas rotativas)



info@astillero-paranasur.com



Camino Florencio Atucha s/n,
(2805) Lima, Buenos Aires, Argentina.
Coordenadas GPS 33° 58' 37'' S y 59° 10' 47'' O



www.astillero-paranasur.com



INALOG
INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA



www.inalog.org.uy

INALOG IMPULSA LA DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO

O INALOG PROMOVE A DIGITALIZAÇÃO DO SETOR LOGÍSTICO URUGUAIO

EMILIO RIVERO, GERENTE GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA DE URUGUAY CONCEDIÓ UNA ENTREVISTA EXCLUSIVA A LA REVISTA PROTAGONISTA, EN LA CUAL HABLÓ SOBRE LAS DISTINTAS ACCIONES QUE SE HAN REALIZADO PARA CONTINUAR IMPULSANDO LA DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO.

¿Cuál es la visión del INALOG con respecto a la tendencia hacia la digitalización en el sector logístico?

El Instituto Nacional de Logística (INALOG) tiene como uno de sus objetivos promover la profesionalización y la eficiencia del sector logístico. La búsqueda de una mejora continua en el sector a través de la incorporación de nuevas tecnologías y una mayor digitalización en los procesos beneficia al sector logístico y al país como hub logístico regional.

¿Qué iniciativas se han impulsado desde el INALOG al respecto de esta tendencia?

En este sentido y tomando como ejemplo los nodos portuarios, el instituto ha implementado acciones a favor del desarrollo de un Smart Port en el Puerto de Montevideo. Considerando que ello mejora aún más los atributos de dicho nodo marítimo-fluvial, fortaleciendo así, el posicionamiento de puerto hub en la costa atlántica de Sudamérica.

INALOG desde el año 2020 comenzó a trabajar en la búsqueda del desarrollo de un Smart Port, integrando a distintos actores del sector público a través de un proyecto interinstitucional, dado que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos

EMILIO RIVERO, GERENTE GERAL DO INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA DO URUGUAI, CONCEDEU UMA ENTREVISTA EXCLUSIVA À REVISTA PROTAGONISTA, NA QUAL FALOU SOBRE AS DIFERENTES AÇÕES REALIZADAS PARA CONTINUAR PROMOVEDO A DIGITALIZAÇÃO DO SETOR LOGÍSTICO.

Como é que o INALOG vê a questão da digitalização no setor da logística?

O Instituto Nacional de Logística (INALOG) tem como um dos seus objetivos promover a profissionalização e eficiência do setor logístico. A busca pela melhoria contínua do setor por meio da incorporação de novas tecnologias e maior digitalização nos processos beneficia o setor logístico e o país como hub logístico regional.

Especificamente nesse sentido, em que vocês trabalharam nos últimos anos?

Nesse sentido, e tomando como exemplo os nodos portuários, o instituto tem implementado ações em prol do desenvolvimento de um Porto Inteligente no Porto de Montevideu. Considerando que isso melhora ainda mais os atributos do referido nó marítimo-fluvial, fortalecendo assim a posição de um porto hub na costa atlântica da América do Sul.

Desde 2020, o INALOG começou a trabalhar na procura do desenvolvimento de um Porto Inteligente, integrando diferentes atores do setor público através de um projeto interinstitucional, dado que o Ministério dos Transportes e Obras Públicas e a Administração Nacional dos Portos



Gerente General del INALOG
Lic. Emilio Rivero

URUGUAY



Gerente del Instituto Nacional de Logística INALOG

Lic. Emilio Rivero

URUGUAY



Lanzamiento del curso de Gestión Moderna de Puertos del Programa de Gestión Portuaria de la UNCTAD

le solicitaron la colaboración al Instituto para desarrollar dicho sistema. Por lo cual el INALOG integró un grupo de trabajo con técnicos de la ANP, buscando impulsar un proyecto interinstitucional que abarque todos los componentes de la gestión portuaria y el comercio exterior.

Avanzado en dicho proyecto y viendo la necesidad de buscar viabilizar la concreción del mismo a través de fuentes de financiamiento internacional, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas gestionó ante el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) una cooperación técnica no reembolsable para elaborar una hoja de ruta para la implantación de un puerto inteligente en el Puerto de Montevideo.

El BID seleccionó a la Fundación Valencia Port (FVP) para llevar a cabo la mencionada hoja de ruta. La FVP realizó un diagnóstico a partir del cual, definió el Plan de Puerto Inteligente para su aplicación en los organismos públicos del Puerto de Montevideo. Dicho plan comprende distintos proyectos y actuaciones para un período de 5 años, agrupados según los cuatro niveles de transformación digital definidos en el manual de puertos inteligentes del BID.

solicitaram a colaboraçao com o Instituto para desenvolver o referido sistema. Assim, o INALOG integrou um grupo de trabalho com técnicos da ANP, procurando promover um projeto interinstitucional que abranja todas as componentes da gestão portuária e do comércio exterior.

Com o andamento do referido projeto e vendo a necessidade de buscar viabilizá-lo através de fontes de financiamento internacionais, o Ministério dos Transportes e Obras Públicas negociou com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) uma cooperação técnica não reembolsável para a elaboração de uma rota para a implantação de um Porto Inteligente no Porto de Montevideú.

O BID selecionou a Fundação do Porto de Valência (FVP) para realizar o referido roteiro. A FVP realizou um diagnóstico a partir do qual definiu o Plano Porto Inteligente para sua aplicação nos órgãos públicos do Porto de Montevideú. Esse plano inclui diferentes projetos e ações por um período de 5 anos, agrupados de acordo com os quatro níveis de transformação digital definidos no manual de portos inteligentes do BID.

CURSO DE GESTIÓN MODERNA DE PUERTOS

CERTIFICADO  UNITED NATIONS UNCTAD

1º EDICIÓN EN URUGUAY

2023/2024



8 MÓDULOS EN 2 AÑOS

PROFESORES INTERNACIONALES

DEFENSA DE TRABAJO FINAL ANTE JURADO INTERNACIONAL



La UNCTAD cuenta con el “Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE”, que tiene como fin apoyar a las comunidades portuarias. El INALOG es ahora miembro de dicho programa. Dentro de este se encuentra el curso “Gestión Moderna de Puertos”, una instancia de capacitación para la comunidad portuaria respaldada y certificada por la UNCTAD. INALOG ha firmado un acuerdo con el CENNAVE para la implementación de dicho curso en Uruguay.

El objetivo del curso es transmitir a los participantes el conocimiento y herramientas de análisis para la gestión de un puerto, en una comunidad portuaria, introduciendo los diferentes aspectos de ámbito técnico, económico, comercial, operacional y financiero.

Por más información contactarse con Tayna Larzabal - tlarzabal@cennave.com.uy



Centro de Navegación
TRABAJANDO POR UN PAÍS DE CARA AL MAR



Gerente
del Instituto
Nacional de
Logística
INALOG

Lic. Emilio
Rivero

URUGUAY

Actualmente, luego de que se presentara la hoja de ruta a las distintas autoridades nacionales, las instituciones directamente vinculadas a esta temática se encuentran abocadas primariamente a intensificar mejoras en sus sistemas internos de información, de forma que a futuro se puedan integrar a un sistema integral que abarque todos los componentes de la gestión portuaria y el comercio exterior.

Adicionalmente a lo comentado con relación al Smart Port ¿Qué otras acciones se han realizado para poner el tema de la digitalización sobre la mesa?

INALOG ha venido llevando a cabo acciones relacionadas a la profesionalización, capacitación y fortalecimiento del sector. Para lo cual ha organizado conferencias, a cargo de expertos en las temáticas de: Smart Port, digitalización y cambios tecnológicos en el sector; a su vez, se encuentra implementando la primera edición del curso "Gestión Moderna de Puertos" certificada por la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo).

Las primeras conferencias realizadas fueron "Digitalización del Transporte Marítimo" y "Cambio tecnológico: nunca será tan lento como hoy" a cargo del experto Jan Hoffmann, Jefe de Logística Comercial en la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD, en las cual trató las tendencias de la digitalización en la logística y el comercio, vinculadas a las medidas de facilitación de comercio, aludiendo que los cambios serán cada vez más rápidos.

Luego, se realizó la conferencia "Smart Ports: qué son y por qué" a cargo de la experta Krista Lucenti, Especialista en Integración y Comercio del Banco Interamericano de Desarrollo. En dicha conferencia se contextualizó y desarrolló la importancia de implementar un Smart Port y los beneficios que brinda realizar ese salto tecnológico.

Complementando la conferencia anterior, se realizó la presentación "Smart Port Community - Experiencia en la comunidad portuaria de Israel" a cargo del experto Gadi Benmoshe, ex CIO de Israel Ports Company, (compañía estatal que se dedica al desarrollo de la infraestructura física y digital de los puertos marítimos de Israel). Benmoshe presentó el "Israel Ports Community System", destacando la cantidad de empresas que actualmente son parte del sistema, e indicando que hace cinco años, eran menos de la mitad.

Con relación a la digitalización, mencionabas que están en el proceso de implementación del curso de Gestión Moderna de Puertos de la UNCTAD ¿Qué objetivos se persiguen con esta iniciativa?

En 2022, INALOG se integró como miembro del Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la UNCTAD, que tiene como objetivo apoyar a las comunidades portuarias en su búsqueda de servicios eficientes y competitivos.

Atualmente, após a apresentação do roteiro às diferentes autoridades nacionais, as instituições diretamente ligadas a esta temática estão sobretudo empenhadas em intensificar as melhorias nos seus sistemas de informação internos, para que no futuro possam ser integrados num sistema integral que abranja todos os componentes da gestão portuária e do comércio exterior.

Além do que foi dito em relação ao Smart Port, que outras ações foram realizadas para colocar a questão da digitalização na mesa?

O INALOG tem vindo a desenvolver ações relacionadas com a profissionalização, formação e fortalecimento do setor. Para o qual organizou conferências, por especialistas, sobre os temas: Smart Port, digitalização e mudanças tecnológicas no setor; Paralelamente, está implementando a primeira edição do curso "Modern Port Management" certificado pela UNCTAD (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento).

As primeiras conferências realizadas foram "Digitalização do Transporte Marítimo" e "Mudança Tecnológica: nunca será tão lenta como hoje" pelo especialista Jan Hoffmann, Chefe de Logística Comercial da Divisão de Tecnologia e Logística da UNCTAD, nas quais discutiu a digitalização tendências em logística e comércio, ligadas a medidas de facilitação do comércio, aludindo que as mudanças serão cada vez mais rápidas.

Em seguida, a conferência "Portos Inteligentes: o que são e por que" foi realizada pela especialista Krista Lucenti, Especialista em Integração e Comércio do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Na referida conferência, foi contextualizada e desenvolvida a importância da implementação de um Smart Port e os benefícios de dar este salto tecnológico.

Complementando a conferência anterior, a apresentação "Smart Port Community - Experiência na comunidade portuária de Israel" foi feita pelo especialista Gadi Benmoshe, ex-CIO da Israel Ports Company, (empresa estatal dedicada ao desenvolvimento de infraestrutura física e digital da indústria de Israel portos marítimos). Benmoshe apresentou o "Sistema Comunitário de Portos de Israel", destacando o número de empresas que atualmente fazem parte do sistema, e indicando que há cinco anos, eram menos da metade.

Na resposta anterior, você mencionou em relação à digitalização, que está em processo de implantação do Curso de Gestão Portuária Moderna, com qual objetivo?

Em 2022, o INALOG tornou-se membro do Programa TRAINFORTRADE/Gestão Portuária da UNCTAD, que visa apoiar as comunidades portuárias na busca por serviços eficientes e competitivos.



La incorporación del Instituto a dicho Programa, así como un acuerdo con el Centro de Navegación (CENNAVE), permitió realizar el lanzamiento de la primera edición en Uruguay del Curso de Gestión Moderna de Puertos. El curso está certificado por la UNCTAD y se desarrolla con profesores internacionales. El mismo se llevará a cabo en los años 2023 y 2024, estando estructurado en 8 módulos y siendo una temática importante la Gestión Portuaria Digital.

¿A nivel internacional se puede destacar alguna acción que acompañe estas iniciativas?

Enmarcados en estas diversas acciones que buscaron y buscan impulsar la incorporación de tecnologías innovadoras en el sector y profundizar el camino de la digitalización de los distintos ecosistemas logísticos del país; el INALOG participó en el evento de la Organización Mundial de Aduana "WCO Technology Conference & Exhibition" realizada en Países Bajos en el presente año.

La delegación estuvo conformada por la Gerencia General del Instituto e integrantes de su Consejo de Dirección que representan tanto al sector público como al privado. Participaron con el objetivo de tomar conocimiento principalmente de las nuevas tendencias del sector logístico en lo relacionado a la facilitación del comercio. En dicha instancia la delegación tuvo la oportunidad de intercambiar experiencias con distintas instituciones y expertos a nivel internacional. ●

“La búsqueda de una mejora continua en el sector a través de la incorporación de nuevas tecnologías y una mayor digitalización en los procesos beneficia al sector logístico y al país como hub logístico regional”

“A busca pela melhoria contínua do setor por meio da incorporação de novas tecnologias e maior digitalização nos processos beneficia o setor logístico e o país como hub logístico regional.”

A incorporação do Instituto ao referido Programa, bem como um convênio com o Centro de Navegação (CENNAVE), permitiu o lançamento da primeira edição no Uruguai do Curso de Gestão Portuária Moderna. O curso é certificado pela UNCTAD e é desenvolvido com professores internacionais. Será realizado nos anos de 2023 e 2024, sendo estruturado em 8 módulos e sendo a Gestão Portuária Digital um tema importante.

Dada a relevância e importância dada a este tema, o que mais gostaria de mencionar?

Enquadrada nestas diversas ações que procuraram e procuram promover a incorporação de tecnologias inovadoras no setor e aprofundar o caminho da digitalização dos diferentes ecosistemas logísticos do país; A INALOG participou do evento da Organização Mundial de Alfândegas "WCO Technology Conference & Exhibition" realizado na Holanda este ano.

A comitiva, composta pela Direção Geral do Instituto e membros de sua Diretoria que representam os setores público e privado. Participou com o objetivo de conhecer principalmente as novas tendências do setor logístico em relação à facilitação do comércio. Neste caso, a delegação teve a oportunidade de trocar experiências com diferentes instituições e especialistas em nível internacional. ●





CONFERENCIA DE TECNOLOGÍA DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

CONFERÊNCIA DE TECNOLOGIA DA ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE ALFÂNDEGAS

DR. DANIEL OLAIZOLA
CONSEJERO DEL INALOG POR LA CÁMARA DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

DR. DANIEL OLAIZOLA
CONSELHEIRO DO INALOG PELA CÁMARA DE COMÉRCIO E SERVIÇOS DO URUGUAI

INALOG organizó en octubre de este año, un viaje a Maastricht, Países Bajos, para participar de esta conferencia. Es un evento en el que las Aduanas del mundo y distintos actores del sector logístico y aduanero (tanto público como privado) exponen acerca de las novedades tecnológicas, el cambio en los procedimientos aplicables a los controles aduaneros y donde se analizan también diversas situaciones que plantean desafíos en el comercio transfronterizo de bienes.

Participar en un evento de este tipo, para un país como Uruguay, es ganar-ganar. Permite ver hacia dónde va el mundo y ubicar luego a Uruguay en ese contexto.

El primer diagnóstico que hicimos quienes participamos en el evento es que Uruguay está en el rumbo correcto.

Por supuesto que hay mucho para mejorar y avanzar, pero la implementación de tecnología a los controles aduaneros es un proceso que acumula ya varias décadas, y que no interrumpe su avance a pesar los cambios de gobierno operados en los últimos años.



Consejero
del INALOG por
la Cámara de
Comercio y
Servicios del
Uruguay

**Dr. Daniel
Olaizola**

URUGUAY

O INALOG organizou em Outubro deste ano, uma viagem a Maastricht, Holanda, para participar nesta conferência. É um evento no qual as Alfândegas do mundo e diferentes atores do setor logístico e alfandegário (públicos e privados) expõem sobre as inovações tecnológicas, a mudança nos procedimentos aplicáveis aos controles aduaneros e onde diversas situações que colocam desafios no cross-border comércio de mercadorias.

Participar de um evento desse tipo, para um país como o Uruguai, é um ganha-ganha. Permite-nos ver para onde vai o mundo e depois situar o Uruguai nesse contexto.

O primeiro diagnóstico feito por nós que participamos do evento é que o Uruguai está no caminho certo.

Claro que há muito a melhorar e avançar, mas a implementação de tecnologia aos controles aduaneros é um processo que se acumula há várias décadas, e que não interrompe seu andamento apesar das mudanças de governo ocorridas nos últimos anos.

Esto debe enorgullecernos. La incorporación de tecnología a este nivel es hoy una política de Estado y debe seguir siéndolo.

Otorga seguridad a los operadores, que enfrentan controles previsibles en sus operaciones, con un marco jurídico claro. Países Bajos sigue considerando como piedra angular de su sistema de controles a la información de calidad recibida de operadores profesionales y confiables ("one single liable person") quién será en definitiva responsable de cada operación que se tramite ante ella.



Delegación del INALOG junto a Mr. Frank Heijmann, Head of Trade Relations, The Netherlands Customs

Uruguay tiene en el sistema Lucía y en las declaraciones que adquieren el formato del Documento Único Aduanero (DUA) una fuente confiable y certera de información capaz que disparar desde ella los controles que permitan aplicar la tributación y permisos correspondientes a cada mercadería de acuerdo al régimen aduanero solicitado

Por otro lado, y viendo un panorama de la logística en su conjunto, pudimos ver que las autoridades de Países Bajos centralizan procesos que hoy nosotros todavía tenemos demasiado dispersos.

La ventanilla única no sólo funciona como satélite de procesos relacionados al comercio exterior sino que hay ventanilla única de logística portuaria, lo que permite unificar gestiones de manejo de cargas en terminales marítimas con gran eficiencia de tiempos.

Nosotros tenemos muchos procesos que se duplican en distintas plataformas controladas por diversos organismos. Entonces: las ideas buenas primero se celebran y luego se copian y se adaptan a las diferentes realidades. Estamos hablando de Países Bajos, como nosotros, un pequeño país entre gigantes y que sin embargo cuenta con el puerto de Rotterdam, principal terminal marítima de Europa y número once del mundo.

Si ellos pueden, ¿por qué no podríamos nosotros? ●

Isso deve nos deixar orgulhosos. A incorporacão de tecnologia a este nível é hoje uma política de Estado e deve continuar a sê-lo.

Dá segurança aos operadores, que enfrentam controles previsíveis em suas operações, com um marco legal claro. A Holanda continua a considerar a informação de qualidade recebida de operadores profissionais e confiáveis ("one single liable person") como a pedra angular de seu sistema de controle, que será responsável por cada operação que for processada antes dela.

O Uruguai tem no sistema Lucía e nas declarações que adquirem o formato do Documento Único Aduanero (DUA) uma fonte confiável e precisa de informação capaz de desencadear a partir dele os controles que permitem a aplicação da tributação e as autorizações correspondentes a cada mercadoria de acordo ao regime solicitado alfândega.

Por outro lado, e olhando para um panorama da logística como um todo, pudemos constatar que as autoridades holandesas centralizam processos que hoje ainda temos demasiado dispersos.

O guichê único não funciona apenas como um satélite para os processos relacionados ao comércio exterior, mas é um guichê único para a logística portuária, o que permite unificar os esforços de movimentação de cargas nos terminais marítimos com grande eficiência de tempo.

Temos muitos processos duplicados em diferentes plataformas controladas por vários órgãos. Assim: as boas ideias são primeiro celebradas e depois copiadas e adaptadas a diferentes realidades. Estamos falando da Holanda, como nós, um pequeno país entre gigantes e ainda assim possui o porto de Roterdã, principal terminal marítimo da Europa e número onze do mundo.

Se eles podem, por que nós não podemos? ●



LA VISIÓN DE LA ADUANA ANTE EL USO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

A VISÃO DAS ALFÂNDEGAS SOBRE O USO DE NOVAS TECNOLOGIAS

CRA. CARINA CAMARANO
CONSEJERA DEL INALOG POR EL
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS.

Desde el año 2010, la Dirección Nacional de Aduanas (en adelante DNA) se ha encontrado inmersa en un proceso constante de modernización, acompañando e impulsando proyectos que contribuyen a la competitividad del país y facilitación del comercio, según las recomendaciones internacionales impartidas por la OMA, entre otros.

En los últimos años, el organismo ha definido diversos proyectos institucionales, algunos operativos y otros de carácter estratégico para la organización, cuya concreción implica una continua actualización de las tendencias mundiales sobre mejores prácticas en materia de comercio exterior, buscando el deseado equilibrio entre control y facilitación del comercio.

Uno de los proyectos estratégicos que ha adoptado un rol protagónico en la actualidad, guarda relación directa con la nueva forma de control impulsada por la lucha contra el narcotráfico.

En este sentido, un caso de éxito ha sido el resultado obtenido en las incautaciones de mercadería ilícita a raíz de los cambios implementados, incorporando de forma exhaustiva el uso de herramientas de control no intrusivo en las exportaciones en el Puerto de Montevideo.



Consejera
del INALOG por
el Ministerio
de Economía
y Finanzas

**Cra. Carina
Camarano**

URUGUAY

CRA. CARINA CAMARANO
CONSELHEIRA DO INALOG PELO MINISTÉRIO
DA ECONOMIA E FINANÇAS

Desde 2010, a Direção Nacional das Alfândegas (doravante DNA) está imersa num processo de modernização constante, acompanhando e promovendo projectos que contribuem para a competitividade do país e facilitação do comércio, de acordo com as recomendações internacionais emanadas da OMA, entre outros.

Nos últimos anos, a organização definiu diversos projetos institucionais, alguns operacionais e outros de carácter estratégico para a organização, cuja realização implica uma atualização contínua das tendências mundiais sobre as melhores práticas de comércio exterior, buscando o equilíbrio desejado entre controle e comércio facilitação.

Um dos projetos estratégicos que hoje assume protagonismo está diretamente relacionado à nova forma de controle promovida pelo combate ao narcotráfico.

Nesse sentido, uma história de sucesso foi o resultado obtido nas apreensões de mercadorias ilícitas como resultado das mudanças implementadas, incorporando exhaustivamente o uso de ferramentas de controle não intrusivas nas exportações no Porto de Montevideú.

“Si bien la DNA, se encuentra posicionada de forma favorable ante el uso de los avances tecnológicos, es necesario continuar actualizando constantemente el knowhow de la organización en pos de una mejora continua en el cumplimiento de nuestros cometidos institucionales.”

“Embora a DNA esteja posicionada favoravelmente no uso dos avanços tecnológicos, é necessário atualizar constantemente o know-how da organização em busca da melhoria contínua no cumprimento de nossas tarefas institucionais.”

El uso de las técnicas de tratamiento de datos, criterios de identificación y evaluación de los riesgos, ha fortalecido y permitido el abordaje del ciclo de riesgo en su totalidad para toda la carga aduanera, logrando intervenir únicamente las operaciones de alto riesgo, y asegurando transparencia, objetividad y eficiencia de las decisiones de control de la DNA.

En octubre 2022, se llevó a cabo el evento WCO Technology Conference and Exhibition en la ciudad de Maastricht – Países Bajos, organizado por la OMA del cual participé en misión por parte de INALOG junto con otros Consejeros y su Gerente General, donde distintas empresas de desarrollo expusieron acerca de las novedades tecnológicas con las que podrían contar las aduanas. Asimismo, el evento permitió el intercambio de experiencias con otras aduanas del mundo, así como con actores del sector público/privado.

Si bien la DNA, se encuentra posicionada de forma favorable ante el uso de los avances tecnológicos, es necesario continuar actualizando constantemente el knowhow de la organización en pos de una mejora continua en el cumplimiento de nuestros cometidos institucionales.

En este sentido, la DNA se encuentra comprometida en la búsqueda de nuevas herramientas que permitan posicionarse como motor de cambio para la comunidad de comercio exterior.

La aplicación de nuevas tecnologías a la función aduanera y su uso inteligente, que colaboren en la implementación de procesos de inspección y análisis de datos más asertivos, es uno de los grandes desafíos que la DNA tiene por delante. ●

A utilização de técnicas de processamento de dados, identificação de riscos e critérios de avaliação, veio reforçar e permitir a abordagem do ciclo de risco na sua totalidade para todas as cargas aduaneiras, conseguindo intervir apenas operações de alto risco, e garantindo transparência, objetividade e eficiência da DNA decisões de controle.

m outubro de 2022, foi realizado o evento WCO Technology Conference and Exhibition na cidade de Maastricht - Holanda, organizado pela OMA no qual participei de uma missão em nome da INALOG juntamente com outros Diretores e seu Gerente Geral, onde diferentes empresas de desenvolvimento falou sobre as inovações tecnológicas com as quais as alfândegas poderiam contar. Da mesma forma, o evento permitiu a troca de experiências com outros costumes ao redor do mundo, bem como com atores do setor público/privado.

Embora a DNA esteja posicionada favoravelmente no uso dos avanços tecnológicos, é necessário atualizar constantemente o know-how da organização em busca da melhoria contínua no cumprimento de nossas tarefas institucionais.

Neste sentido, a DNA aposta na procura de novas ferramentas que lhe permitam posicionar-se como um motor de mudança para a comunidade do comércio exterior.

A aplicação de novas tecnologias à função aduaneira e seu uso inteligente, que colaborem na implantação de processos de fiscalização e análises de dados mais assertivas, é um dos grandes desafios que a DNA enfrenta. ●





DECLARACIONES ADUANERAS DISRUPCIÓN TECNOLÓGICA

DECLARAÇÕES ADUANEIRAS DISRUPÇÃO TECNOLÓGICA

SR. LEONARDO COUTO
CONSEJERO DEL INALOG POR LA ASOCIACIÓN
DE DESPACHANTES DE ADUANA DEL URUGUAY.

SR. LEONARDO COUTO CONSELHEIRO
DO INALOG PELA ASSOCIAÇÃO DE
DESPACHANTES ADUANEIROS DO URUGUAI

Las declaraciones aduaneras se han visto impactadas severamente por el advenimiento de la tecnología. Empujadas por el crecimiento global en el intercambio de bienes, las Aduanas del mundo han debido actualizar sus sistemas de controles, tipos de declaraciones, y sistemas de percepción de tributos. Por allí podemos ver el incremento en prácticas de controles en base a parámetros de riesgo aplicados a las declaraciones, aumento en la interoperabilidad entre plataformas, así como incremento de operadores sumados a la red de intercambio de datos.

Las declaraciones hoy deben soportar, entre muchas otras prestaciones:

- Liquidación de tributación simplificada sin la aplicación de ningún tipo de excepción.
- Control de requerimientos de certificados de organismos.
- Servicios de interconexión a las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (aún en desarrollo en algunos países).
- Despachos simplificados.



Consejero
del INALOG por
la Asociación de
Despachante de
Aduana del
Uruguay

**Leonardo
Couto**

URUGUAY

As declarações alfandegárias foram severamente afetadas pelo advento da tecnologia. Impulsionadas pelo crescimento global do intercâmbio de mercadorias, as alfândegas do mundo tiveram que atualizar seus sistemas de controle, tipos de declarações e sistemas de cobrança de impostos. Nela podemos observar o aumento das práticas de controle com base nos parâmetros de risco aplicados às declarações, o aumento da interoperabilidade entre as plataformas, bem como o aumento de operadoras agregadas à rede de troca de dados.

As declarações hoje devem suportar, entre muitos outros benefícios:

- *Liquidação fiscal simplificada sem a aplicação de qualquer tipo de exceção.*
- *Controle de requisitos para certificados de agências.*
- *Serviços de interligação a Janelas Únicas de Comércio Exterior (ainda em desenvolvimento em alguns países).*
- *Escritórios simplificados.*

La incorporación de las capacidades API (*) "application programming interface" son un medio simplificado para conectar las infraestructuras propias de las Aduanas, a través del desarrollo de aplicaciones nativas de la nube, pero también le permiten compartir sus datos con operadores y otros usuarios externos. Las API públicas aportan un valor comercial único porque simplifican y amplían sus conexiones con otros "socios" de la misma administración pública.

Finalmente los procesos de digitalización fueron "la estrella" durante la pandemia de 2020 y 2021, poniendo a prueba todas las capacidades de infraestructura y conocimiento de los recursos humanos en esta área de operación.

El Modelo de Datos de la OMA, se advierte como un motor de estandarización para el futuro de todas las declaraciones aduaneras de occidente; así como un "interfase" con los demás operadores declarantes ante las distintas administraciones aduaneras del mundo.

Todo ello implica un reto para los operadores, que deben estar a la altura de la evolución que está teniendo el negocio. En nuestro caso desde ADAU, hemos realizado inversiones fuertes en tecnología a nivel gremial, promoviendo la actualización entre los asociados, formando capacidades "duras" y "blandas" con el fin de poder acompañar la revolución que está teniendo el negocio. Y estamos abiertos a todos los cambios que mejoren los procesos de control y declaraciones aduaneras, facilitando y reduciendo costos en la cadena de abastecimiento.

Los Despachantes de Aduana, como integrantes de las cadenas de suministro, integramos un eslabón que interactúa con el sector público y el privado en igual grado de actividad. Por lo tanto el desafío es doble, en poder compatibilizar las diferencias de desarrollo que en ciertos casos existen en ambas actividades. Vemos un futuro promisorio, y sentimos que estaremos a la altura de lo que el Comercio Exterior requiera para colaborar en facilitar nuestra tarea.

La concurrencia al evento de la Organización Mundial de Aduanas (WCO Technology Conference & Exhibition) en la ciudad de MAASTRICHT, junto a la delegación del INALOG; ha dejado marcado en todos nosotros que el camino de la tecnología aplicada a la logística y más precisamente a las declaraciones Aduaneras, es "un camino de ida". Toda la industria se encuentra en plena revisión de sus procesos, apuntando a mayor automatización de los mismos, mejorando sensiblemente los "lead times" de la cadena de suministros. ●

A incorporacão de capacidades API () "interface de programação de aplicações" são um meio simplificado para conectar as infraestruturas próprias das Alfândegas, através do desenvolvimento de aplicações cloud-native, mas também permitem partilhar os seus dados com operadores e outros utilizadores externos. As APIs públicas fornecem valor comercial exclusivo ao simplificar e estender suas conexões com outros "parceiros" dentro do mesmo governo.*

Por fim, os processos de digitalização foram "a estrela" durante a pandemia de 2020 e 2021, testando todas as capacidades de infraestrutura e conhecimentos dos recursos humanos nesta área de atuação.

O Modelo de Dados WCO é visto como um mecanismo de padronização para o futuro de todas as declarações alfandegárias ocidentais; bem como uma "interface" com os demais operadores declarantes perante as diferentes administrações aduaneiras do mundo.

Tudo isto implica um desafio para os operadores, que devem acompanhar a evolução que o negócio vai tendo. No nosso caso, da ADAU, temos feito fortes investimentos em tecnologia a nível sindical, promovendo atualização entre os associados, formando habilidades "hard" e "soft" para poder acompanhar a revolução que o negócio está tendo. E estamos abertos a todas as mudanças que melhorem os processos de controle e declarações aduaneiras, facilitando e reduzindo custos na cadeia de abastecimento.

Os Despachantes Aduaneiros, como integrantes das cadeias produtivas, integram um elo que interage com os setores público e privado com o mesmo grau de atuação. Portanto, o desafio é duplo, em conseguir conciliar as diferenças de desenvolvimento que em certos casos existem em ambas as atividades. Vemos um futuro promissor e sentimos que estaremos à altura do que o Comércio Exterior exige para colaborar na facilitação de nossa tarefa.

A presença no evento da Organização Mundial das Alfândegas (WCO Technology Conference & Exhibition) na cidade de MAASTRICHT, juntamente com a delegação do INALOG; tem marcado em todos nós que o caminho da tecnologia aplicada à logística e mais precisamente às declarações aduaneiras, é "um caminho sem volta". Toda a indústria está em plena revisão de seus processos, visando maior automatização dos mesmos, melhorando significativamente os "lead times" da cadeia de suprimentos. ●



() Una API o interfaz de programación de aplicaciones es un conjunto de definiciones y protocolos que se usa para diseñar e integrar el software de las aplicaciones.*

() Uma API ou interface de programação de aplicação é um conjunto de definições e protocolos usados para projetar e integrar software de aplicação.*



LA LLAVE DE HACER UN NEGOCIO RENTABLE ES DOMINAR LA LOGÍSTICA

A CHAVE PARA TORNAR UM NEGÓCIO LUCRATIVO É DOMINAR A LOGÍSTICA

MIGUEL FRASCHINI, CEO DE AZUCARLITO, DURANTE UNA ENTREVISTA EXCLUSIVA A TODOLOGISTICA, HABLÓ SOBRE LO IMPORTANTE QUE HA SIDO EL DESARROLLO LOGÍSTICO PARA EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE URUGUAY Y CÓMO LA LOGÍSTICA SE HA CONVERTIDO EN LA LLAVE PARA QUE LOS NEGOCIOS SEAN RENTABLES.



CEO de Azucarlito

Miguel Fraschini
URUGUAY

El ingeniero narró su experiencia personal al provenir de una familia productora de Paysandú, ligada a Azucarlito y Azucitrus. Grupo que tiene más de 100 años en la industria. Refirió que a principio de los años 90's, como ingeniero civil se encargó de la obra de construcción de un frigorífico en el área portuaria de Nueva Palmira que era Frigofrut, un terminal refrigerado para acopio de las exportaciones de cítricos de Uruguay. Inicialmente se trataba de un trabajo puntual, dirigir la obra y construir el frigorífico, pero después lo cautivó la actividad portuaria y cuando buscaron un gerente para la terminal levantó la mano y decidió quedarse donde permaneció 18 años. Posteriormente asumió las riendas de la empresa familiar

Fraschini dijo que es necesario soñar y hacerlo en grande, pero que después hay que ser muy cabeza dura para llevarlo a la realidad. También admitió que, aunque la historia se cuente rapidísimo, fueron años de esfuerzo desde empezar a cargar los barcos en Nueva Palmira en un muelle público hasta construir su propio muelle. "Pasaron casi 10 años de soñar con hacer un muelle y tratar de hacerlo viable. Frustración tras frustración, era una cosa de nunca acabar. Así que para cumplir los sueños hay que ser muy cabezadura. Hay que ser muy tenaz, no darse por vencido nunca".

MIGUEL FRASCHINI, CEO DA AZUCARLITO, EM ENTREVISTA EXCLUSIVA COM A TODOLOGISTICA, FALOU SOBRE A IMPORTÂNCIA DO DESENVOLVIMENTO LOGÍSTICO PARA O CRESCIMENTO ECONÔMICO DO URUGUAI E COMO A LOGÍSTICA SE TORNOU A CHAVE PARA A LUCRATIVIDADE DOS NEGÓCIOS.

O engenheiro narrou sua experiência pessoal por vir de uma família de produtores de Paysandú, ligada a Azucarlito e Azucitrus. Grupo que tem mais de 100 anos no setor. Ele disse que no início dos anos 1990, como engenheiro civil, foi responsável pela construção de um frigorífico na zona portuária de Nueva Palmira, que era o Frigofrut, um terminal frigorífico para a coleta de frutas cítricas exportadas do Uruguai. Inicialmente foi um trabalho pontual, dirigindo a obra e construindo o frigorífico, mas depois foi cativado pela atividade portuária e quando procuraram um gerente para o terminal, levantou a mão e decidiu ficar onde ficou por 18 anos. Mais tarde, ele assumiu as rédeas dos negócios da família.

Fraschini disse que é preciso sonhar e fazer grande, mas depois tem que ter muita cabeça para fazer acontecer. Ele também admitiu que, embora a história seja contada muito rapidamente, foram anos de esforço desde começar a carregar os navios em Nueva Palmira em um pequeno cais público até construir seu próprio cais. "Eles ficaram quase 10 anos sonhando em fazer um pier e tentando viabilizar. Frustração após frustração, era uma coisa sem fim. Então para realizar sonhos é preciso ser muito teimoso. Você tem que ser muito tenaz, nunca desistir".

1ª Edição

NAVEGISTIC

MANAUS

INT'L TRADE SHOW 2023

EXPOSIÇÕES E CONFERÊNCIAS
PRESENÇA DA MARCA - TREINAMENTOS
STUDIO 5 - CENTRO DE CONVENÇÕES

ENTRADA GRATUITA
FREE ENTRANCE

DE 15 A 21 HS
FROM 15:00 TO 21:00 HS

16,17,18 DE MAIO
MANAUS / BRASIL

¡Reserve seu espaço!
Book Now!

LOGÍSTICA INTERMODAL - TRANSPORTES - PORTOS - ESTALEIROS - NAVEGAÇÃO COMERCIAL E DE RECREIO - ESPORTES NÁUTICOS - COMÉRCIO INTERNACIONAL - ENERGIA - AGRONEGÓCIOS

www.navegistic.com



Como productor, señaló que cree que Uruguay está avanzando en materia de infraestructura, admite que viaja con frecuencia a Nueva Palmira y se maravilla del enorme desarrollo que hay de infraestructura intra portuaria y extra portuaria. Actualmente en ese lugar hay tres terminales consolidadas que ofrecen un abanico de facilidades operativas para los diferentes commodities que exporta Uruguay y también hay mucho crecimiento fuera del puerto, muchas plantas de acopio de granos muchos galpones y el Estado también ha hecho su esfuerzo y ha mejorado los accesos a la ciudad de Nueva Palmira. “En 20 años el país pegó un salto gigantesco en materia de infraestructura y logística y eso ha permitido también crecer mucho en los productos que se exportan”.

Como produtor, destacou que acredita que o Uruguai está avançando em termos de infraestrutura, admite que viaja com frequência a Nueva Palmira e se maravilha com o enorme desenvolvimento da infraestrutura intraportuária e extraportuária. Atualmente existem três terminais consolidados naquele local que oferecem uma gama de facilidades operacionais para as diferentes commodities que o Uruguai exporta e também há muito crescimento fora do porto, muitas plantas de armazenamento de grãos, muitos galpões e o Estado também tem feito seu esforço e melhorou os acessos à cidade de Nueva Palmira. “Em 20 anos o país deu um salto gigantesco em termos de infraestrutura e logística e isso também permitiu muito crescimento nos produtos que são exportados.”

NUNCA SE TERMINA DE APRENDER

El ingeniero destacó que en logística nunca se termina de aprender y tampoco se termina de encontrar alguna nueva oportunidad. “Considero que los productores de commodities sigan aprendiendo logística. Sigam entendiendo que en un commodity la logística tiene un peso muy relevante. La llave de hacer un negocio rentable es dominar la logística y creo que hay mucho por hacer todavía”.

Otro dato interesante aportado por el entrevistado fue que la rentabilidad se construye en la sumatoria de pequeños detalles. Hay que estar encima para seguir mejorando todos los días. “Yo personalmente en Azucarlito capitalizo muchísimo lo que aprendí de logística”.

Admitió que, de no ser por mantener una buena logística, Azucarlito no seguiría prosperando, al estar al lado de Brasil; “sobrevivir y poder agregar valor al azúcar, solamente es factible siendo muy bueno en logística y en lo que hacemos”.

NUNCA PARA DE APRENDER

O engenheiro destacou que na logística você nunca para de aprender e nunca para de encontrar uma nova oportunidade. “Acredito que os produtores de commodities continuam aprendendo logística. Continue entendendo que em uma commodity a logística tem um peso muito relevante. A chave para fazer um negócio lucrativo é dominar a logística e acredito que ainda há muito a ser feito”.

Otro dato interesante relatado pelo entrevistado foi que a rentabilidade se constrói com a soma de pequenos detalhes. Você tem que estar no topo para continuar melhorando a cada dia. “Pessoalmente na Azucarlito aproveito muito o que aprendi sobre logística.”

Ele admitiu que, se não fosse manter uma boa logística, Azucarlito não continuaria prosperando, estando ao lado do Brasil; “Sobreviver e poder agregar valor ao açúcar só é viável sendo muito bom na logística e no que fazemos.”

Dijo que mientras el mundo está en crisis después de la pandemia de Covid-19 y la guerra entre Rusia y Ucrania, “nosotros estamos disfrutando de refinar azúcar con residuos forestales y somos casi que la refinería más competitiva del mundo en costos de energía”.

“La crisis generada por el Covid-19 y la guerra nos han dado un tremendo aprendizaje, nos pegaron un sacudón bárbaro, pero nos dieron varias enseñanzas. Las cadenas de suministro parecían muy confiables y muy baratas y se podía traer de cualquier lugar del mundo a costos casi irrisorios. Entonces hoy tenemos que hacer el análisis de riesgo con elementos que son diferentes a los que existían antes de la crisis”. En cuanto a lo anterior, dijo que se ha pasado a valorar la cercanía de los proveedores locales, quienes resultaron fortalecidos.

El ingeniero mencionó que otro aspecto negativo han sido los costos de energía, los cuales se dispararon; sin embargo y gracias a que Uruguay ha crecido mucho en energías renovables, “somos soberanos e independiente de los hidrocarburos importados. Hoy somos mucho menos dependientes seguimos importando petróleo sobre todo para el transporte, pero para la energía eléctrica por ejemplo ya no importamos más petróleo”. Se han dado varios factores que hacen que Uruguay esté más cerca de vender de forma más competitiva al mundo. ●

Ele disse que enquanto o mundo está em crise após a pandemia de Covid-19 e a guerra entre a Rússia e a Ucrânia, “estamos gostando de refinar açúcar com resíduos florestais e somos quase a refinaria mais competitiva do mundo em termos de custos de energia”.

“A crise gerada pela Covid-19 e a guerra nos deram um aprendizado tremendo, nos deram um choque bárbaro, mas nos deram várias lições. As cadeias de suprimentos pareciam muito confiáveis e muito baratas e podiam ser trazidas de qualquer lugar do mundo a custos quase insignificantes. Então hoje temos que fazer a análise de risco com elementos diferentes dos que existiam antes da crise”. Quanto ao exposto, disse que tem sido valorizada a proximidade dos fornecedores locais, que foram reforçados.

O engenheiro mencionou que outro aspecto negativo foi o custo da energia, que disparou; No entanto, graças ao fato de que o Uruguai tem crescido muito em energia renovável, “somos soberanos e independentes de hidrocarbonetos importados. Hoje somos muito menos dependentes, continuamos importando petróleo, principalmente para transporte, mas para eletricidade, por exemplo, não importamos mais petróleo”. São vários os fatores que aproximam o Uruguai de vender de forma mais competitiva para o mundo. ●

**Para una logística exigente
¡EMBALAJES DE CARTÓN TODOTERRENO!**

Somos una empresa líder en la fabricación y comercialización de embalajes de cartón corrugado. Proveemos a empresas del mercado paraguayo que exigen la más alta calidad de cajas para transportar sus productos local o internacional. En Yaguarete Cartones nuestros productos están diseñados con las más altas exigencias y estándares internacionales, garantizando al cliente, un embalaje perfecto y con el cuidado del medio ambiente en toda la cadena de producción.

YAGUARETE
CARTONES

driven by care

ventas@cysa.com.py +595 21 659 9000

SGS YAGUARETE

LA LOGÍSTICA DEL FUTURO ESTÁ EN LOS ROBOTS

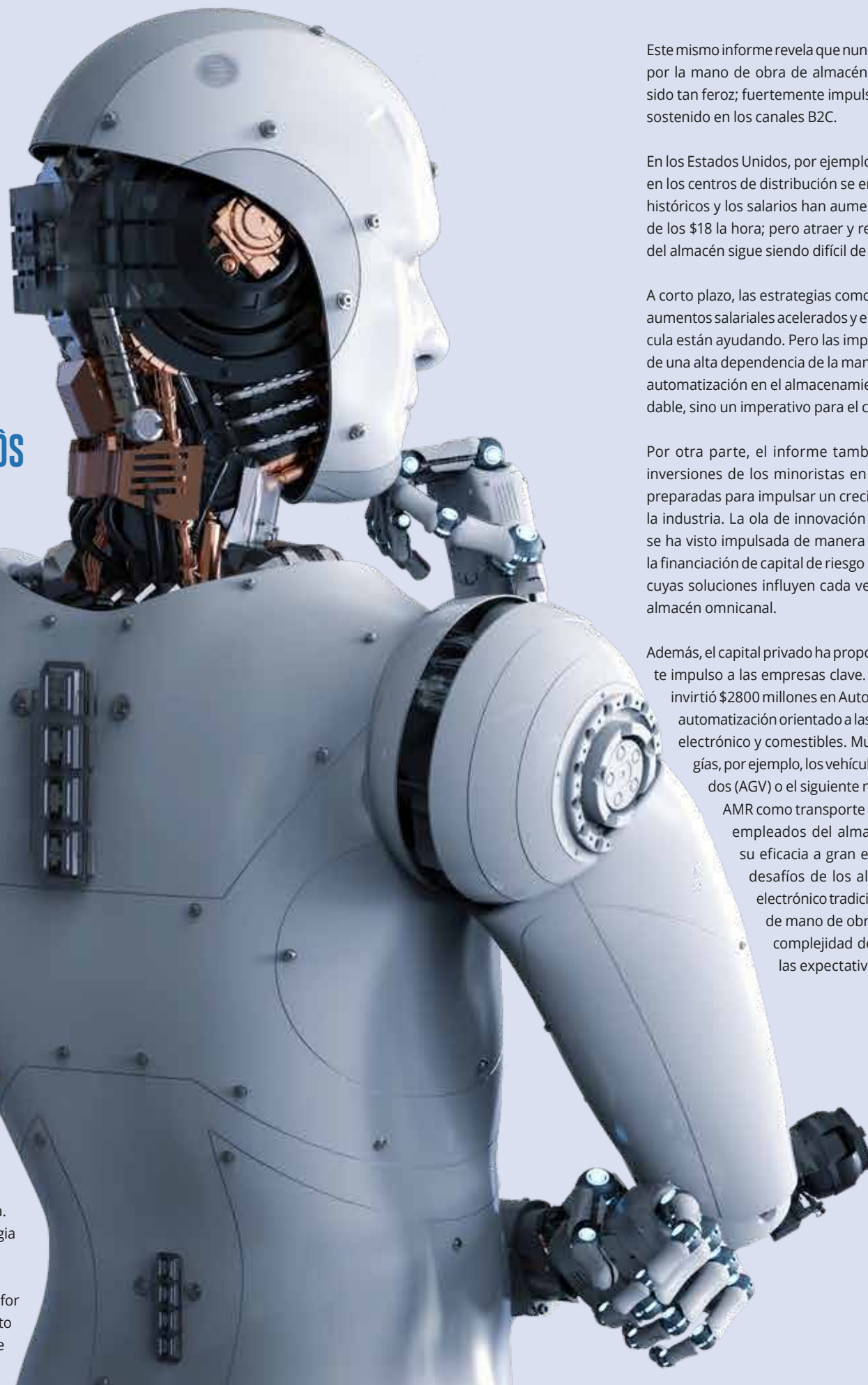
A LOGÍSTICA DO FUTURO ESTÁ NOS ROBÔS

Los robots en logística incluyen todos los sistemas o máquinas que son utilizadas para automatizar la movilización de mercancía, incrementar la seguridad y la productividad operativa dentro de un almacén.

La incursión de tecnologías en cualquiera de las áreas operativas de un almacén como por ejemplo la recepción, el almacenamiento, la gestión del inventario, entre otros, ha generado que los robots obtengan más protagonismo; ya que pueden aportar soluciones y operar con total autonomía.

La automatización ofrece una variedad de beneficios para los almacenes, desde aumentar la productividad hasta reducir el riesgo relacionado con la mano de obra. Para aprovechar todo su potencial, los minoristas deben desarrollar una estrategia de extremo a extremo.

Así lo expresa el estudio de McKinsey Automation has reached its tipping point for omnichannel warehouses del año 2021, que cifra en un 23% el ritmo de crecimiento anual de la automatización en almacenes: para 2030 el volumen de negocio de este sector alcanzará los 51,000 millones de dólares.



Este mismo informe revela que nunca antes la competencia por la mano de obra de almacén y cumplimiento había sido tan feroz; fuertemente impulsada por el crecimiento sostenido en los canales B2C.

En los Estados Unidos, por ejemplo, los niveles de empleo en los centros de distribución se encuentran en máximos históricos y los salarios han aumentado muy por encima de los \$18 la hora; pero atraer y retener a los empleados del almacén sigue siendo difícil de alcanzar.

A corto plazo, las estrategias como las bonificaciones, los aumentos salariales acelerados y el reembolso de la matrícula están ayudando. Pero las implicaciones a largo plazo de una alta dependencia de la mano de obra son claras: la automatización en el almacenamiento ya no es solo agradable, sino un imperativo para el crecimiento sostenible.

Por otra parte, el informe también establece que las inversiones de los minoristas en automatización están preparadas para impulsar un crecimiento significativo de la industria. La ola de innovación en el almacenamiento se ha visto impulsada de manera desproporcionada por la financiación de capital de riesgo para nuevas empresas, cuyas soluciones influyen cada vez más en el futuro del almacén omnicanal.

Además, el capital privado ha proporcionado un importante impulso a las empresas clave. Por ejemplo, SoftBank invirtió \$2800 millones en AutoStore, un proveedor de automatización orientado a las industrias de comercio electrónico y comestibles. Muchas de estas tecnologías, por ejemplo, los vehículos guiados automatizados (AGV) o el siguiente nivel de automatización AMR como transporte no tripulado junto a los empleados del almacén, han demostrado su eficacia a gran escala para abordar los desafíos de los almacenes de comercio electrónico tradicionales, como la escasez de mano de obra, el crecimiento de la complejidad de SKU y el aumento de las expectativas de servicio. ●

Os robôs na logística incluem todos os sistemas ou máquinas que são usados para automatizar a movimentação de mercadorias, aumentar a segurança e a produtividade operacional dentro de um armazém.

A incursão de tecnologias em qualquer uma das áreas operacionais de um armazém como a recepção, armazenamento, gestão de stocks, entre outras, fez com que os robôs ganhassem maior destaque; pois podem fornecer soluções e operar com total autonomia.

A automação oferece uma variedade de benefícios para armazéns, desde o aumento da produtividade até a redução de riscos relacionados à mão de obra. Para realizar todo o seu potencial, os varejistas devem desenvolver uma estratégia de ponta a ponta.

Isso é expresso no estudo da McKinsey Automation Chegou ao seu ponto de inflexão para armazéns omnichannel para o ano de 2021, que estima a taxa de crescimento anual da automação de armazéns em 23%: até 2030, o faturamento desse setor chegará a 51 bilhões de dólares.

Este mesmo relatório revela que nunca antes a competição por trabalho de depósito e atendimento foi tão acirrada; fortemente impulsionado pelo crescimento sustentado nos canais B2C. Nos Estados Unidos, por exemplo, os níveis de emprego nos centros de distribuição estão em alta e os salários subiram bem acima de US\$ 18 a hora; mas atrair e reter funcionários de depósitos ainda é uma tarefa difícil.

No curto prazo, estratégias como bônus, aumentos salariais acelerados e reembolso de mensalidades estão ajudando. Mas as implicações de longo prazo de uma alta dependência de mão de obra são claras: a automação no armazenamento não é mais apenas boa, mas um imperativo para o crescimento sustentável.

Por outro lado, o relatório também afirma que os investimentos dos varejistas em automação estão prestes a alimentar um crescimento significativo da indústria. A onda de inovação em armazenamento tem sido alimentada de forma desproporcional pelo financiamento de capital de risco para startups, cujas soluções estão influenciando cada vez mais o futuro do armazém omnicanal.

Além disso, o capital privado deu um impulso significativo às empresas-chave. Por exemplo, a SoftBank investiu US\$ 2,8 bilhões na AutoStore, uma fornecedora de automação voltada para os setores de comércio eletrônico e mercearia. Muitas dessas tecnologias, por exemplo, Veículos Guiados Automatizados (AGVs) ou o próximo nível de automação AMR, como transporte não tripulado junto com os funcionários do armazém, provaram ser eficazes em larga escala para enfrentar os desafios dos armazéns de comércio eletrônico tradicionais, como a escassez de mão de obra, o crescimento da complexidade dos SKUs e o aumento das expectativas de atendimento. ●

CÓMO EL METAVERSO BENEFICIARÁ A LOS RETAILERS

COMO O METAVERSO BENEFICIARÁ OS VAREJISTAS

El Metaverso es un nuevo mundo virtual e inmersivo que puede convertirse en una extensión de nuestra vida real y física.

Actualmente está evolucionando, lleno de posibilidades, predicciones y un futuro que promete logros sin precedentes, como su impacto en el comercio minorista. Se trata de una experiencia sensorial atractiva en 3D, combinada con un tipo de interacción diferente al que estamos acostumbrados con personas en línea o fuera de línea. Se cree que influirá y abrirá nuevas puertas para empresas, negocios, marcas e industrias.

Lo más parecido que se tiene actualmente son los videojuegos, ya que ya se pueden crear mundos virtuales, interactuar con cascos y realidad virtual, que proporciona a los usuarios una experiencia 3D. En este sentido, el Metaverso será una herramienta para que los consumidores descubran nuevas experiencias. Gracias a la tecnología podrán acudir a la tienda en el mundo virtual sin salir de casa, lo que supondrá una forma única de aumentar el número de visitantes, compras, negocio viable y valioso, en definitiva, convertir a los visitantes en clientes.

Se puede hablar de algunas ventajas del Metaverso sobre las redes sociales que actualmente dominan el mercado, pero una de ellas sería que las personas podrán interactuar como nunca lo hicieron en redes plataformas como TikTok o Instagram, y cuando eso suceda, podrán ser reemplazadas o trasladadas a un nuevo mundo virtual.

Teniendo presente que entre las posibilidades de esta tecnología se encuentra ingresar a través de la realidad virtual a tiendas y seleccionar uno a uno los productos de la misma forma como si se estuviera en un establecimiento físico, se proyecta que la experiencia del cliente será realmente significativa y personalizada, pero sobre todo en tiempo real.

O Metaverso é um novo mundo virtual e imersivo que pode se tornar uma extensão de nossas vidas reais e físicas.

Está em evolução, cheia de possibilidades, previsões e um futuro que promete conquistas inéditas, como seu impacto no varejo. É uma experiência sensorial 3D envolvente, combinada com um tipo de interação diferente do que estamos acostumados com pessoas online ou offline. Acredita-se que influenciará e abrirá novas portas para empresas, negócios, marcas e indústrias.

O mais próximo que você tem atualmente são os videogames, pois já é possível criar mundos virtuais, interagir com capacetes e a realidade virtual, que proporciona aos usuários uma experiência 3D. Nesse sentido, o Metaverso será uma ferramenta para que os consumidores descubram novas experiências. Graças à tecnologia, eles poderão ir à loja no mundo virtual sem sair de casa, o que será uma forma única de aumentar o número de visitantes, compras, negócios viáveis e valiosos, enfim, converter visitantes em clientes.

Podemos falar sobre algumas vantagens do Metaverso em relação às redes sociais que atualmente dominam o mercado, mas uma delas seria que as pessoas poderão interagir como nunca antes em plataformas sociais como TikTok ou Instagram e, quando isso acontecer, poderão ser substituídas ou movidas para um novo mundo virtual.

Tendo em vista que entre as possibilidades dessa tecnologia está entrar nas lojas através da realidade virtual e selecionar os produtos um a um da mesma forma como se estivesse em um estabelecimento físico, projeta-se que a experiência do cliente será realmente significativa e personalizada, mas sobretudo em tempo real.



La realidad aumentada combina elementos digitales con espacios físicos, mientras que la realidad virtual facilitará experiencias inmersivas, y mezclarlos creará una combinación de mundos. Los avatares no solo permiten a los clientes personalizar su apariencia, sino que también brindan a sus vendedores, especialistas en marketing y a cada miembro una estructura y apariencia únicas.

Por lo cual, los retailers que decidan formar parte de esta nueva tecnología (que promete ser generadora de muchos ingresos) deben invertir en el desarrollo de contenido digital, pues la idea es atraer a los espectadores a un mundo virtual. Definitivamente, debe ser un juego emocionante pero para llegar a esto es necesario crear un recorrido virtual que tenga la capacidad de cautivar clientes.

Sin embargo, las empresas deben ser transparentes y honestas, brindar el máximo toque humano en este mundo virtual y que ese producto que fue comprado a través del Metaverso no se trate solo de algún artículo a usarse en ese mundo. Sino que por el contrario se convierta en un artículo físico que llegue a la puerta del consumidor.

Las grandes cadenas de retail competirán entre sí por un espacio cada vez más atractivo e innovador en el mundo virtual, que dejará huella y alcanzará nuevos niveles de competencia y atracción para los clientes a medida que se acercan a sus sueños. Metaverso no es una moda, aunque algunos digan lo contrario, está ganando más poder cada día y es solo cuestión de tiempo antes de que más marcas y compañías más grandes comiencen a adoptarlo. ●

A realidade aumentada combina elementos digitais com espaços físicos, enquanto a realidade virtual facilitará experiências imersivas, e misturá-los criará uma combinação de mundos. Os avatares não apenas permitem que os clientes personalizem sua aparência, mas também dão aos seus vendedores, profissionais de marketing e a cada membro uma construção e aparência únicas.

Por isso, o lojista que decidir fazer parte dessa nova tecnologia (que promete gerar muita receita) deve investir no desenvolvimento de conteúdo digital, já que a ideia é atrair espectadores para um mundo virtual. Definitivamente, deve ser um jogo emocionante, mas para isso é necessário criar um tour virtual que tenha a capacidade de cativar os clientes.

No entanto, as empresas devem ser transparentes e honestas, dar o máximo de humanismo nesse mundo virtual e que o produto adquirido através do Metaverso não seja apenas um item para ser usado naquele mundo. Em vez disso, torna-se um item físico que chega à porta do consumidor.

As grandes redes varejistas disputarão entre si um espaço cada vez mais atraente e inovador no mundo virtual, que deixará sua marca e atingirá novos patamares de competição e atração de clientes à medida que se aproximam de seus sonhos. Metaverse não é uma moda passageira, embora alguns digam o contrário, está ganhando mais poder a cada dia e é apenas uma questão de tempo até que mais marcas e empresas maiores comecem a adotá-lo. ●

¿QUÉ ES EL FULFILLMENT EN LA LOGÍSTICA?

O QUE É FULFILLMENT NA LOGÍSTICA?

La palabra fulfillment puede ser traducida como “cumplimiento”; en logística se usa al cumplir con el pedido de un cliente que realizó una compra remotamente y desea que el producto llegue a su casa sin tener que ocuparse de nada.

En este sentido, los servicios que se ven implicados en el fulfillment son logísticos y para el manejar un pedido de esta clase se realizan pasos como planificación, recepción, almacenamiento, envío y distribución.

Es decir, se trata del proceso que las empresas deben hacer luego de haber vendido un producto. Es por eso que el fulfillment se encuentra vinculado al e-commerce, ya que este tipo de venta requiere hacer un envío. En este caso los usuarios toman en cuenta la calidad del fulfillment de una empresa y esto le aporta valor, si realiza la entrega de forma rápida y acertada.

Hay empresas con énfasis en el comercio virtual que han empezado a externalizar el proceso e incluso a crear un departamento interno encargado. Sin embargo, las empresas logísticas son contratadas mayormente para este fin, ya que ofrecen soluciones completas en almacén, embalaje, entregas y comunicaciones con clientes y vendedores.

El concepto de fulfillment fue introducido por Amazon, quienes desde el principio entendieron que se trataba de una área importante para sus compradores. Sus métodos hasta ahora han sido eficaces e innovadores; se destaca entre la competencia y logra la fidelidad de los clientes. Por lo que se puede decir que, se trata de una pieza indispensable en el rendimiento de las empresas, bien sea a través de compras en línea o presenciales

A palavra “fulfillment” pode ser traduzida como “cumprimento”; na logística é utilizado para atender o pedido de um cliente que fez uma compra remotamente e deseja que o produto chegue em sua casa sem ter que lidar com nada.

Nesse sentido, os serviços envolvidos no cumprimento são logísticos e para atender a um pedido dessa classe, são realizadas etapas como planejamento, recebimento, armazenamento, expedição e distribuição.

Ou seja, é o processo que as empresas devem fazer após terem vendido um produto. É por isso que o atendimento está atrelado ao e-commerce, já que esse tipo de venda exige a realização de um embarque. Nesse caso, os usuários levam em consideração a qualidade do atendimento de uma empresa e esta agrega valor, se entregar com rapidez e precisão.

Há empresas com ênfase no comércio virtual que começaram a terceirizar o processo e até criar um departamento interno responsável. No entanto, as empresas de logística são em sua maioria contratadas para esse fim, pois oferecem soluções completas em almoxarifado, embalagem, entregas e comunicação com clientes e fornecedores.

O conceito de atendimento foi introduzido pela Amazon, que entendeu desde o início que era uma área importante para seus compradores. Seus métodos até agora têm sido eficazes e inovadores; Destaque-se da concorrência e fidelize clientes. Pelo que se pode dizer, é uma peça essencial no desempenho das empresas, seja por meio de compras online ou presenciais.

Actualmente, debido al crecimiento del comercio electrónico, el fulfillment tiene una gran importancia. No sólo para aquellos que venden exclusivamente online, sino también para los negocios tradicionales con tiendas físicas. Desde el año 2019, las ventas en línea se incrementaron debido a las restricciones de circulación por el Covid-19; durante varios meses en muchos lugares del mundo fue la única forma de hacer compras. Entre las ventajas de contar con este servicio dentro de las empresas se encuentra, por ejemplo el aumento de la rentabilidad. Ya que una excelente logística puede aumentar las ganancias de la empresa; y, si es llevado a cabo de manera perfecta, se generará la fidelidad de los clientes y las recomendaciones orgánicas.

Indudablemente que contar con un servicio de calidad, generará satisfacción tanto para la empresa como para los clientes, se evitará daños en los productos y los pedidos serán completados de forma efectiva. Esto a su vez potenciará la imagen de calidad de la empresa. Es importante resaltar que un proceso logístico jamás debe verse como un gasto; ya que la eficacia atrae consumidores. Las empresas logísticas especializadas con operaciones grandes tienen un sistema ideado para ser más rentable. Se cumple la misma regla que con el consumo para mayoristas: se ahorra porque tienen grandes cantidades de transporte, almacenajes y operarios. ●

Atualmente, devido ao crescimento do comércio eletrônico, o atendimento é de grande importância. Não só para quem vende exclusivamente online, mas também para negócios tradicionais com lojas físicas. Desde 2019, as vendas online aumentaram devido às restrições de movimento devido ao Covid-19; por vários meses em muitas partes do mundo foi a única forma de fazer compras. Entre as vantagens de ter esse serviço dentro das empresas está, por exemplo, o aumento da lucratividade. Uma vez que uma logística excelente pode aumentar os lucros da empresa; E, se realizado com perfeição, gerará fidelização de clientes e recomendações orgânicas.

Sem dúvida, ter um atendimento de qualidade gerará satisfação tanto para a empresa quanto para os clientes, evitará danos aos produtos e os pedidos serão concluídos com eficácia. Isso, por sua vez, aumentará a imagem de qualidade da empresa. É importante ressaltar que um processo logístico nunca deve ser encarado como uma despesa; já que a eficiência atrai os consumidores. Empresas de logística especializada e com grandes operações possuem um sistema pensado para serem mais rentáveis. Cumpre-se a mesma regra do consumo para os grossistas: poupa-se porque têm grandes quantidades de transporte, armazenamento e operários. ●



4 VENTAJAS DE CONTAR CON LOGÍSTICA INVERSA EFICIENTE

4 VANTAGENS DE TER UMA LOGÍSTICA REVERSA EFICIENTE

Lo primero que se debe hacer al momento de hablar de logística inversa es definir que se trata del proceso de planificación y control de la devolución de productos, desde el usuario final hasta el fabricante o distribuidor, con la finalidad de recuperar, reparar, reciclar o eliminar.

Vale la pena mencionar las diferencias que existen entre una logística convencional que se ocupa de llevar la mercancía desde su origen hasta el cliente final, en este caso se trata de llevar ese producto, debido múltiples razones, desde ese cliente final hasta el origen.

Por lo cual, si es importante llevar los productos con las mejores características en tiempo y afectividad posible, lo es aun más considerar la logística inversa como un elemento de valor agregado y de respuesta a su cliente.

Una empresa que tenga políticas de logística inversa va a mejorar considerablemente su imagen en el mercado, ya que el cliente percibe que ha realizado la compra a una compañía con gran capacidad de gestión y respuesta. Por ende, también es necesario mostrar que este producto no se convertirá en un simple desecho que ya cumplió con su vida útil, sino que pasará a formar parte de una cadena de reciclaje o reutilización. Los usuarios percibirán un respeto y compromiso con el medio ambiente que cada vez es más valorado.

La logística inversa también exigirá un mayor despliegue de recursos para que el control sobre el inventario sea claro y ágil. Esta exigencia requiere mayor planificación y control, que además repercutirá posiblemente en un menor margen de error y costes innecesarios.

A primeira coisa a se fazer quando se fala em logística reversa é definir que é o processo de planejar e controlar o retorno dos produtos, desde o usuário final até o fabricante ou distribuidor, com o objetivo de recuperar, reparar, reciclar ou eliminar.

Vale ressaltar as diferenças que existem entre a logística convencional que trata de levar a mercadoria desde sua origem até o cliente final, neste caso trata-se de levar esse produto, por motivos múltiplos, desse cliente final até a origem.

Portanto, se é importante trazer os produtos com as melhores características no prazo e afetividade possíveis, é ainda mais importante considerar a logística reversa como elemento de agregação de valor e resposta ao seu cliente.

Uma empresa que possui políticas de logística reversa melhorará consideravelmente sua imagem no mercado, pois o cliente percebe que realizou a compra de uma empresa com grande capacidade de gestão e resposta. Portanto, também é preciso mostrar que esse produto não se tornará um simples resíduo que já completou sua vida útil, mas que passará a fazer parte de uma cadeia de reciclagem ou reaproveitamento. Os usuários perceberão um respeito e compromisso com o meio ambiente que cada vez é mais valorizado.

A logística reversa também exigirá um maior aporte de recursos para que o controle de estoque seja claro e ágil. Essa exigência exige maior planejamento e controle, o que possivelmente também resultará em menor margem de erro e custos desnecessários.

Cabe destacar que un mejor y mayor servicio al cliente hará que la empresa sea mejor valorada de acuerdo con su servicio. Eso puede ser un punto a favor al momento de atraer nuevos clientes y fidelizar a los ya existentes.

La logística inversa también permitirá a las empresas entender y conocer de una mejor manera al cliente, pero también lo hará con el producto que comercializa. Tener una mejor información permitirá entender dónde han ocurrido posibles fallas y de qué manera pueden ser corregidas.

También se hace necesario conocer los diferentes tipos de logística inversa que existen y en cuales momentos deben ser utilizadas. Como por ejemplo la logística inversa verde que ocurre cuando el producto devuelto no puede almacenarse o venderse de nuevo, sino que pasa a un proceso de reparación, reciclaje o eliminación de forma respetuosa con el medio ambiente y rentable para la empresa.

Por otra parte, la logística inversa de devolución es cuando el producto puede volver a formar parte del stock y estar en disposición de comercializarse nuevamente, como por ejemplo ropa o zapatos, cuyos cambios tienen que ver con tallas inadecuadas al momento de realizar la compra.

Ha sido el crecimiento del e-commerce lo que ha colocado en el tapete una experiencia de compra personalizada y con tiempos de entregas exigentes, que además da oportunidad a realizar las devoluciones de formas sencillas y sin limitaciones, por lo cual contar con una política de devoluciones ágil y fácil para el cliente hace que las empresas hayan tenido que integrar procesos de logística inversa dentro de su cadena de suministro, teniendo en cuenta todos los aspectos que participan en ese proceso: transporte, almacén o centro de distribución preparado para esa mercancía que realiza el camino inverso. ●

Vale ressaltar que um melhor e maior atendimento ao cliente fará com que a empresa seja mais valorizada de acordo com o seu atendimento. Isso pode ser um ponto a favor ao atrair novos clientes e reter os existentes.

A logística reversa também permitirá que as empresas entendam e conheçam melhor o cliente, mas também o fará com o produto que vendem. Ter melhores informações nos permitirá entender onde ocorreram possíveis falhas e como elas podem ser corrigidas.

Também é necessário conhecer os diferentes tipos de logística reversa que existem e quando devem ser utilizados. Por exemplo, a logística reversa verde, que ocorre quando o produto devolvido não pode ser armazenado ou vendido novamente, mas passa por um processo de reparo, reciclagem ou descarte de forma ambientalmente correta e rentável para a empresa.

Por outro lado, a logística reversa de retorno é quando o produto pode voltar a fazer parte do estoque e estar pronto para ser comercializado novamente, como roupas ou calçados, cujas alterações tenham a ver com tamanhos inadequados no momento da compra.

Tem sido o crescimento do e-commerce que tem colocado na mesa uma experiência de compra personalizada com prazos de entrega exigentes, que também dá a oportunidade de efetuar devoluções de forma simples e sem limitações, pelo que tendo uma política de Agile e devoluções facilitadas para o cliente significa que as empresas tiveram que integrar os processos de logística reversa em sua cadeia de abastecimento, levando em consideração todos os aspectos que participam desse processo: transporte, armazém ou centro de distribuição preparado para essa mercadoria que faz o caminho inverso. ●

IMPORTANTE ACUERDO ENTRE ASP-B Y LA ANP

ACORDO IMPORTANTE ENTRE A ASP-B E A ANP

La Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) suscribió este martes un convenio de cooperación portuaria interinstitucional con la Administración Nacional de Puertos (ANP) de la República Oriental del Uruguay para el movimiento de carga de exportación e importación boliviano por el puerto uruguayo de Fray Bentos.



A Administração de Serviços Portuários-Bolívia (ASP-B) assinou nesta terça-feira um acordo interinstitucional de cooperação portuária com a Administração Nacional de Portos (ANP) da República Oriental do Uruguai para a movimentação de cargas bolivianas de exportação e

El acto de suscripción entre las estatales ASP-B y ANP se desarrolló en el gobierno departamental de Río Negro, en la ciudad de Fray Bentos.

importação através do porto uruguaio de Fray Bentos.

Entre algunos aspectos del acuerdo, se menciona el almacenamiento para mercancías bolivianas, tomando en cuenta que la habilitación de Puerto Busch posibilitará el movimiento de diferentes tipos de carga a través de barcazas, la cuales llegarán al puerto de Fray Bentos, con la finalidad de tener un puerto contraparte con salida a ultramar a mercados del Océano Atlántico a través del Río Uruguay, que es la vía de salida que tiene Bolivia hacia este lado del mundo.

O ato de subscrição entre as empresas estatais ASP-B e ANP ocorreu na prefeitura de Río Negro, na cidade de Fray Bentos.

Entre alguns aspectos do acordo, menciona-se o armazenamento de mercadorias bolivianas, levando em conta que a autorização de Puerto Busch permitirá a movimentação de diferentes tipos de carga por meio de barcaças, que chegarão ao porto de Fray Bentos, para ter uma porto homólogo com acesso ultramarino aos mercados do Oceano Atlântico através do rio Uruguai, que é a rota de saída da Bolívia para este lado do mundo.

El gerente ejecutivo de la ASP-B, Dante Justiniano, manifestó que esta iniciativa contribuirá a generar un impulso a través del puerto de Fray Bentos, ya que el mismo podrá ser utilizado para carga de importación y exportación boliviana con preferencias tarifarias, de almacenamiento y uso de la infraestructura portuaria.

O gerente executivo da ASP-B, Dante Justiniano, afirmou que esta iniciativa contribuirá para gerar impulso através do porto de Fray Bentos, já que pode ser utilizado para cargas de importação e exportação bolivianas com preferências tarifárias, armazenamento e utilização da infraestrutura portuária.

Manifestó que la ASP-B desarrollará trabajos para articular la iniciativa "Puerto Busch Fray Bentos" como una opción de salida hacia ultramar.

Afirmou que a ASP-B vai desenvolver um trabalho de articulação da iniciativa "Puerto Busch Fray Bentos" como opção de saída para o estrangeiro.

Adelantó que Bolivia muy pronto poseerá un "heartland" o territorio clave de articulación entre los puertos de los océanos Pacífico y Atlántico, por su estratégica ubicación geográfica, menor distancia, posibilidades de crecimiento logístico y la potencial para conexión a otros territorios.

Adiantou que a Bolívia terá muito em breve um "heartland" ou território chave de articulação entre os portos dos oceanos Pacífico e Atlântico, por sua localização geográfica estratégica, menor distância, possibilidades de crescimento logístico e potencial de conexão com outros territórios.

A su vez, el presidente de la uruguaya ANP, Juan Curbelo, se comprometió a facilitar la utilización del muelle de ultramar para la carga/descarga de buques y muelle de cabotaje para la descarga/carga de barcazas con mercancías en tránsito desde y hacia Bolivia. ●

Por sua vez, o presidente da ANP uruguia, Juan Curbelo, prometeu facilitar a utilização do cais de ultramar para carga/descarga de navios e do cais de cabotagem para descarga/carregamento de barcaças com mercadorias em trânsito de e para a Bolívia. ●



EXPO
LOGÍSTICA
ASUNCIÓN 2023

FECHA DE ABORDAJE

MIE.07
JUE.08
0
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

HORARIO:
DE 16:00 a 22:30 HORAS

ZONA DE ACCESO

TALLEYRAND
COSTANERA
ASUNCIÓN 2023
(Complejo Barrail, Avda. Artigas)
ACCESO POR INVITACIÓN

#juntos

Market
Comunicaciones

<http://www.marketcomunicaciones.com>
marketcom@marketcomunicaciones.com
contacto: +595 971 285 228
informes: +595 971 180 533 (vía whatsapp)



PRSL PERSOL EN PRIMERA PERSONA

PRSL PERSOL EM PRIMEIRA PESSOA

MARTÍN PERASSOLO, METALÚRGICO DE TODA LA VIDA COMO SUS 2 GENERACIONES ANTECESORAS, LIDERA UN EQUIPO DE COLABORADORES QUE DESDE BARADERO (BS.AS., ARGENTINA) ATIENDE A UN SECTOR QUE DEMANDA DE SOLUCIONES, Y QUE CREEMOS ES IMPORTANTE DIVULGAR.

MARTÍN PERASSOLO, METALÚRGICO DE LONGA DATA COMO SUAS 2 GERAÇÕES ANTERIORES, LIDERA UMA EQUIPE DE COLABORADORES QUE DESDE BARADERO (BS.AS., ARGENTINA) ATIENDE A UM SETOR QUE DEMANDA SOLUÇÕES, E QUE ACREDITAMOS SER IMPORTANTE DIVULGAR.

PRSL Persol® es la marca con que la firma PRSL S.R.L. se desenvuelve en el mercado como metalúrgica diseñadora y fabricante de implementos para movimiento de cargas desde hace 20 años, desde Argentina, y para la región.



Socio Gerente
PRSL PERSOL

Martín Perassolo
ARGENTINA

Como es conocido en estas páginas, somos los fabricantes de la Rampa Móvil para ingreso con autoelevadores a containers sobre camión más utilizada en la región.

Con este alcance (Chile y Argentina) hoy estamos fabricando implementos para operaciones especiales con bobinas de aluminio consolidadas dentro de containers 20', como lo son una Zorra Electro Hidráulica de 13 Ton de capacidad, que junto a una plataforma (diseñada a partir de la experiencia en Rampas) permite operar los formatos en los que arriba el material tan utilizado de latas de gaseosas y cervezas.

Pero lo que nos trae hoy a Todo Logística es la necesaria divulgación de otro importante expertise que hemos logrado, y que es interesante a título informativo porque cuando se requieren de este tipo de servicios muchas veces no se conoce que hay pequeñas firmas dedicadas a la especialidad y con mucha experiencia en la adaptación de modelos con la flexibilidad que los distintos casos demandan.

Se trata del diseño y fabricación de Dispositivos de Izaje, que son los implementos que adaptan las características de un bulto o conjunto de cargas a izarse, con el medio elegido y todos los componentes afines.

Desde 2004, en que atendimos la fabricación de un par de equipos para Pasta Celulósica en las viejas operaciones de la ex Alto Paraná en Argentina, para la ahora llamada naviera G2 Ocean, comenzamos a atender distintos casos portuarios y/o industriales.

PRSL Persol® é a marca com a qual a empresa PRSL S.R.L. atua há 20 anos no mercado como metalúrgica projetista e fabricante de implementos para movimentação de cargas, desde a Argentina, e região.

Como é sabido nestas páginas, somos os fabricantes da Rampa Móvel mais utilizada na região para entrada de empilhadeiras em contêineres montados em caminhões.

Com este escopo (Chile e Argentina) fabricamos hoje implementos para operações especiais com bobinas de alumínio consolidadas dentro de contêineres de 20', como um Fox Eletro-Hidráulico de 13 Ton de capacidade, que junto com uma plataforma (desenhada a partir da experiência em Rampas) permite para operar os formatos em que chega o material amplamente utilizado de latas de refrigerantes e cervejas.

Mas o que nos traz hoje à Todo Logística é a necessária divulgação de outra importante expertise que conquistamos, e que é interessante para informação, pois quando são solicitados esses tipos de serviços, muitas vezes não se sabe que existem pequenas empresas dedicadas à especialidade e com muita experiência em adaptar modelos com a flexibilidade que os diferentes casos exigem.

É sobre projeto e fabricação de dispositivos de elevação, que são os implementos que adaptam as características de um pacote ou conjunto de cargas a serem içadas, com os meios escolhidos e todos os componentes relacionados.

Desde 2004, quando atendemos a fabricação de alguns equipamentos para Celulose nas antigas operações do antigo Alto Paraná na Argentina, para a agora denominada G2 Ocean shipping company, passamos a atender diversos casos portuários e/ou industriais.



Se releva el caso y analiza el alcance que el Cliente quiere darle, se proponen alternativas basadas en Normas, con todos los componentes certificados y ensayos no destructivos requeridos, se disponen pruebas de carga acorde a lo mencionado, y se entrega el herramental listo para utilizarse, con la documentación refrendada por el ente elegido para el caso.

É revisto o caso é analisado o âmbito que o Cliente pretende atribuir, são propostas alternativas baseadas em Normas, com todos os componentes certificados e testes não destrutivos necessários, são organizados testes de carga de acordo com o referido e é entregue o ferramental pronto para uso, com a documentação averbada pela entidade escolhida para o caso.

Cuidar la seguridad en el izaje optimiza los tiempos de producción, amplía la vida útil de las herramientas y por sobre todo garantiza el bienestar de los trabajadores.

EN PRSL PERSOL TODOS LOS IMPLEMENTOS DE IZAJE DE CARGAS TIENEN CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD. NOS ESPECIALIZAMOS EN PROYECTOS ESPECIALES.

info@prsl.com.ar

@prslpersol

+54 9 3329 60-6690

www.prsl.com.ar

Además de casos industriales para los usuales puentes grúa, quienes más asiduamente nos convocan son los departamentos de ingeniería, o si la relación ya es de otras experiencias, ya son los operativos los que nos citan la necesidad, pactamos los requerimientos y proponemos diseños y fabricaciones dentro del presupuesto con el que se disponga, y lo más importante: dentro del plazo con el que se cuente (varias veces nos ha sucedido que la firma que nos contrata toma un compromiso inminente, literalmente con "el buque en viaje hacia aquí!")

Mostrando en un pequeño banner alguna de sus soluciones, se acercó Ricardo Salomón (Grúas Salomón) y se interesó por un dispositivo para movimiento de rieles de ferrocarril. Resultado: en el lapso de 3 meses de haber contratado a Persol disponía en Montevideo de todos los elementos para las descargas de los buques en los que llegaron las 30.000 Ton de rieles polacos que movió junto a sus eventuales socios Quantum y Planir para la obra del Ferrocarril Central.

En estos días acompañamos con todos los implementos periféricos de armado e izaje de un innovador envase de varias toneladas de capacidad para graneles que se está ofreciendo en la región.

Habiendo conocido también en otros Encuentros de Protagonistas a la gente de MÓVIL UNO Uruguay, hoy nos encontramos realizando en conjunto un proyecto de izaje de pasta celulósica de 64 Ton. ●



Para além dos casos industriais para as habituais pontes rolantes, quem mais nos liga são os departamentos de engenharia, ou se a relação já for de outras experiências, já são os operários que citam a necessidade, acordamos os requisitos e propomos projetos e fabricação dentro do orçamento disponível, e o mais importante: dentro do prazo disponível (várias vezes já nos aconteceu que a firma que nos contrata assume um compromisso iminente, literalmente com "o navio que viaja aqui!")

Mostrando algumas de suas soluções em um pequeno banner, Ricardo Salomón (Grúas Salomón) o abordou e se interessou por um dispositivo para mover trilhos ferroviários. Resultado: em 3 meses de contratação da Persol, tinha em Montevideo todos os elementos para o descarregamento dos navios em que chegaram as 30.000 toneladas de trilhos poloneses que se deslocaram junto com seus eventuais parceiros Quantum e Planir para a obra da Estrada de Ferro Central.

Nestes dias acompanhamos com todos os implementos periféricos de montagem e içamento de um inovador container de várias toneladas de capacidade a granel que está sendo oferecido na região

Tendo também conhecido o pessoal da MÓVIL UNO Uruguay em outros Encontros Protagonistas, hoje realizamos em conjunto um projeto de elevação de 64 toneladas de celulose celulósica. ●

PROTAGONISTA

PUERTOS, LOGÍSTICA, TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR

BOB KROGER

Head of Branch Office BBC - Chartering

BBC-CHARTERING

- BRASIL
- TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS
- INDUSTRIA LOGÍSTICA

"Our vision is backed by the mission to be first in performance and flexibility, cargo, quality and customer trust."

"Nuestra visión está respaldada por la misión de ser los primeros en rendimiento y flexibilidad, carga, calidad y confianza de clientes."

"Nossa visão é apoiada pela missão de sermos os primeiros em desempenho e flexibilidade, carga, qualidade e confiança do cliente."

BBC COMENZÓ EN 1997 EN BREMEN. EN 1999 LEER HQ, BUENOS AIRES COMPRÓ PARTE DE BBC Y YA EN EL 2002 NOS HICIMOS DE 50 NAVÍOS. HOY ESTAMOS RESPALDADOS EN 20 CIUDADES POR EL MUNDO Y NUESTRA FLOTA ESTÁ POR ENCIMA DE 150 NAVÍOS MULTIPROPÓSITO. BBC NO PARA DE CRECER

BBC STARTED IN 1997 IN BREMEN. IN 1999 LEER HQ, BUENOS AIRES BOUGHT PART OF BBC AND IN 2002 WE ACQUIRED 50 SHIPS. TODAY WE ARE SUPPORTED IN 20 CITIES AROUND THE WORLD AND OUR FLEET IS OVER 150 MULTIPURPOSE VESSELS. BBC KEEPS GROWING.

A BBC COMEÇOU EM 1997 EM BREMEN. EM 1999 LEER HQ, BUENOS AIRES COMPROU PARTE DA BBC E EM 2002 ADQUIRIMOS 50 NAVIOS. HOJE TEMOS SUPORTE EM 20 CIDADES AO REDOR DO MUNDO E NOSSA FROTA É DE MAIS DE 150 EMBARCAÇÕES POLIVALENTES. BBC CONTINUA CRESCENDO

"Seguimos una visión que nunca expirará para construir la empresa de navegación de mayor rendimiento y la más confiable del mundo."

We follow a vision that will never expire to build the highest performing and most trusted boating company in the world.

Seguimos una visão que nunca irá expirar para construir a empresa náutica de maior desempenho e mais confiável do mundo.

Starfip

EN LA APP O EN LA PLATAFORMA, LOS TRABAJADORES PUEDEN REGISTRAR SUS HORARIOS Y VER SUS RECIBOS DE MANERA RÁPIDA Y SENCILLA.

¡HAGA QUE SU EQUIPO DE RECURSOS HUMANOS TRABAJE DE MANERA MÁS EFICIENTE CON STARFIP!

PRUEBA GRATUITA DISPONIBLE

¿Cansada de controlar las horas trabajadas y los recibos de salario del personal?

¡Starfip es la solución que necesitas!

Descarga la APP

Starfip es la solución para ver tu registro de horas trabajadas, registrar tus horarios y recibir el cobro de tus nóminas, saldos.

¡CONTÁCTANOS HOY PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN!

www.starfip.com
comercial@starfip.com
[WhatsApp +598 93 633 427](https://wa.me/59893633427)

INTERMODAL SOUTH AMERICA

JUNTOS DESDE SEMPRE COM A INTERMODAL SOUTH AMERICA



GUÍA
LOGÍSTICA
Y DE COMERCIO EXTERIOR

PROTAGONISTA
PUERTOS, LOGÍSTICA, TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR

Encuentro
de Protagonistas

Todologística
news

TODOLOGÍSTICA
POWER
MEETING
INTERNACIONAL



GRUPO
Todologística
& COMERCIO EXTERIOR

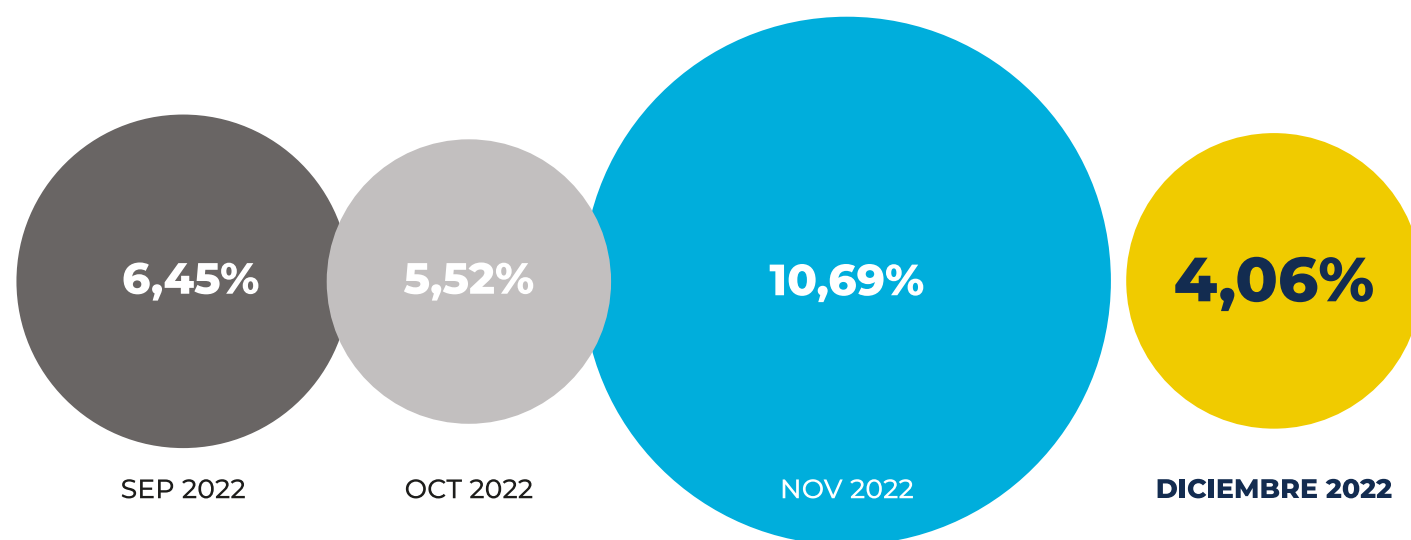
O GRUPO TODOLOGÍSTICA & COMÉRCIO EXTERIOR
PARABENIZA AO GRUPO INFORMA PELO
DESENVOLVIMENTO DA INTERMODAL E AGRADECE
OS ANOS DE PARCERÍA POR SEMPRE TERMOS
ESTADO JUNTOS! DESEJAMOS UM EXCELENTE 2023

LOS COSTOS DEL TRANSPORTE DE CARGA AUMENTARON 121% EN 2022

CUSTOS COM TRANSPORTE DE CARGAS AUMENTARAM 121% EM 2022

AUNQUE EL 4% DE DICIEMBRE SIGNIFICA UNA DESACELERACIÓN RESPECTO DE LOS MESES PRECEDENTES (6,5% EN SEPTIEMBRE; 5,5% EN OCTUBRE Y 10,7% EN NOVIEMBRE), EL 2022 CERRÓ CON EL MAYOR INCREMENTO DE LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS.

EMBORA OS 4% EM DEZEMBRO REPRESENTEM DESACELERAÇÃO EM RELAÇÃO AOS MESES ANTERIORES (6,5% EM SETEMBRO; 5,5% EM OUTUBRO E 10,7% EM NOVEMBRO), 2022 FECHOU COM A MAIOR ALTA DOS ÚLTIMOS 20 ANOS.



Tras el aumento de 4% en diciembre, los costos del transporte de carga acumularon en 2022 una suba de 121,3%, la más alta de los últimos 20 años, con incrementos sustanciales en diferentes rubros: Combustible, 121%; Neumáticos, 124%; y Material Rodante, 154%.

Após o aumento de 4% em dezembro, os custos com transporte de cargas acumularam alta de 121,3% em 2022, a maior dos últimos 20 anos, com altas expressivas em diversos itens: Combustível, 121%; Pneus, 124%; e Material Rodante, 154%.

El Índice de Costos de Transporte elaborado por la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) registró en diciembre un aumento de 4,06%, lo que marca una desaceleración respecto de los últimos tres meses (en septiembre el incremento fue de 6,45%; en octubre, 5,52% y en noviembre, 10,69%).

O Índice de Custos de Transporte elaborado pela Federação Argentina de Entidades Empresarias de Transporte Rodoviário de Cargas (FADEEAC) registrou um aumento de 4,06% em dezembro, o que marca uma desaceleração em relação aos últimos três meses (em setembro o aumento foi de 6,45%; em outubro, 5,52% e em novembro, 10,69%).

El estudio, que es producido por el Departamento de Estudios Económicos y Costos de FADEEAC a partir de datos primarios y una estructura de costos obtenidos de manera independiente, y auditado en su metodología estadística por el Centro de Investigación en Finanzas de la Universidad Di Tella, mide 11 rubros que impactan directamente en los costos de las empresas de transporte de cargas de todo el país, y es referencia en buena medida para la fijación o ajuste de las tarifas del sector.

O estudo, produzido pelo Departamento de Estudos Econômicos e Custos do FADEEAC a partir de dados primários e estrutura de custos obtidos de forma independente, e auditados em sua metodologia estatística pelo Centro de Pesquisas em Finanças da Universidade Di Tella, mede 11 itens que impactam diretamente os custos das empresas de transporte de cargas em todo o país, sendo referência em grande parte para a fixação ou reajuste tarifário do setor.

Los datos surgen en un contexto de continuidad de alta inflación minorista y mayorista en la economía, aunque se prevé cierta desaceleración en los próximos meses.

Os dados surgem em um contexto de manutenção da alta da inflação no varejo e no atacado na economia, embora se espere alguma desaceleração nos próximos meses.

Como contrapartida, y en forma paralela, la economía real también mostró niveles de actividad aceptables durante 2022 teniendo en cuenta la fuerte recuperación económica general experimentada desde el segundo semestre de 2021.

Em contrapartida, e paralelamente, a economia real também apresentou níveis aceitáveis de atividade ao longo de 2022, tendo em conta a forte recuperação econômica geral vivida desde o segundo semestre de 2021.

QUÉ PASÓ EN DICIEMBRE

En diciembre, al igual que en los meses precedentes, se verificaron subas en la mayor parte de los rubros.

En primer término, se destaca el aumento del Combustible (4,6%), que abarcó tanto el segmento mayorista como minorista del gasoil. Lubricantes, por su parte, exhibió un aumento menor (2,5%), tras los marcados incrementos verificados desde principios de 2022.

En los rubros vinculados al Equipo, Seguros vuelve a sufrir un aumento relevante (13,54%), en tanto que Material Rodante y Reparaciones marcan subas destacadas (10,55% y 7,73% respectivamente). Por su parte, Neumáticos (1,33%) cerró diciembre con una suba menor respecto del comportamiento que tuvo a lo largo del año.

Peajes presentó un incremento mensual de 4,43% (afectado por los aumentos de tarifas en los corredores de la provincia de Buenos Aires), y Gastos Generales experimentó un ligero descenso (-1,15%).

El resto de los rubros (Personal, Patentes y tasas), con excepción del Costo Financiero (3,91%), no sufrió modificaciones en relación a noviembre.

O QUE ACONTECEU EM DEZEMBRO

Em dezembro, assim como nos meses anteriores, houve alta na maioria dos itens.

Em primeiro lugar, destaca-se o aumento em Combustíveis (4,6%), que incluiu tanto o segmento atacadista quanto o varejista de diesel. Os lubrificantes, por sua vez, apresentaram um aumento menor (2,5%), após os aumentos acentuados verificados desde o início de 2022.

Nas rubricas relacionadas com Equipamentos, os Seguros voltaram a sofrer um aumento significativo (13,54%), enquanto o Material Rodante e as Reparações registaram aumentos assinaláveis (10,55% e 7,73% respectivamente). Já Pneus (1,33%) fechou dezembro com alta menor em relação ao comportamento que teve ao longo do ano.

Os Pedágios apresentaram um aumento mensal de 4,43% (afetados pelos aumentos tarifários nos corredores da província de Buenos Aires), e as Despesas Gerais tiveram uma ligeira queda (-1,15%).

O restante dos itens (Pessoal, Patentes e Honorários), com exceção do Custo Financeiro (3,91%), não sofreu variação em relação a novembro.

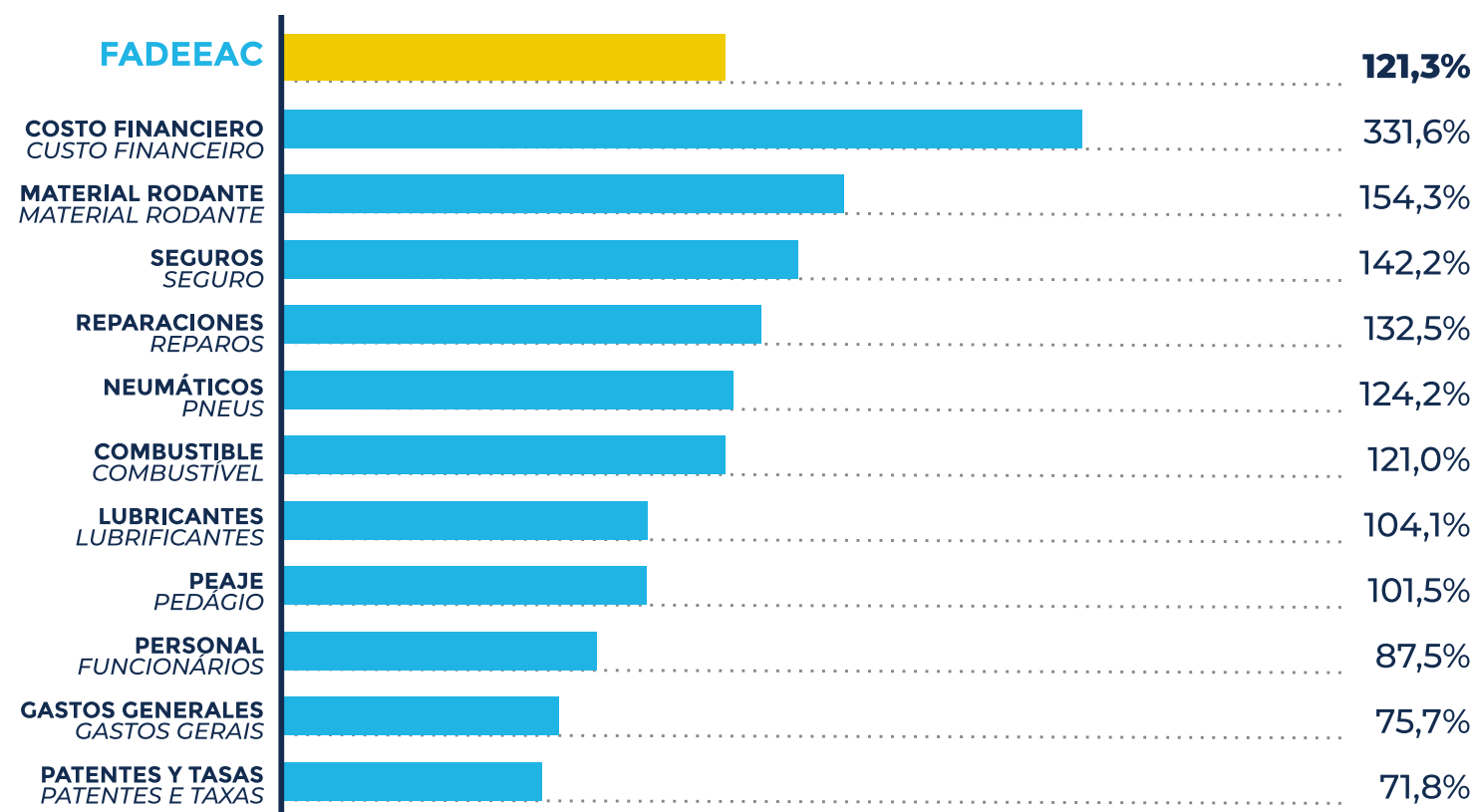


EL ESLABÓN
QUE CONECTA
LA CADENA
PRODUCTIVA



Sánchez de Bustamante 54
(1173) Buenos Aires - Argentina
FADEEAC.ORG.AR

Los costos del transporte de carga aumentaron 121% en 2022
 Custos com transporte de cargas aumentaram 121% em 2022



\$200,82

\$117,73

\$90,16

\$54,04

\$34,53

\$17,59

Fuente: FADEEAC | Precio promedio país de gasoil : Diciembre 2022 \$200,82 Fuente: FADEEAC | Preço médio do diesel no país: dezembro de 2022 \$ 200,82

COSTOS POR ENCIMA DE LA INFLACIÓN

En el marco de la inflación mundial más alta en 40 años –Estados Unidos, la primera economía mundial, marcó el récord de inflación anual de 9,1% en dólares en junio-, y del récord de inflación doméstica desde 2002 (las principales proyecciones de IPC en Argentina estiman un piso de 85 % para 2022), los costos del transporte de carga superan por varios puntos a la inflación minorista en el transcurso del año que concluyó.

Los costos del transporte de carga y logística afrontan esta situación en un marco de alta nominalidad de inflación en la economía argentina y por el gran incremento registrado en el gasoil en el año (121%), en los Neumáticos (124%) y en los rubros vinculados a los equipos (154 %), en términos generales.

En el caso del combustible, que se trata del principal insumo en la estructura de costos del sector (representa entre 33% y 36% en la media y larga distancia en términos generales), enfrenta una compleja situación en el mercado de petróleo a nivel mundial.

Al igual que en la mayor parte de las economías occidentales, los muy elevados precios de las commodities energéticas y alimenticias que encadenaron la salida de la pandemia con la guerra en Ucrania, llevaron el barril internacional desde US\$80 a US\$120, cuestión que ejerció una importante presión sobre las empresas de transporte y logística a nivel mundial.

La última semana de diciembre el Brent cotizaba en torno a US\$80, un valor que implica una mayor distensión en los mercados internacionales. ●

CUSTOS ACIMA DA INFLAÇÃO

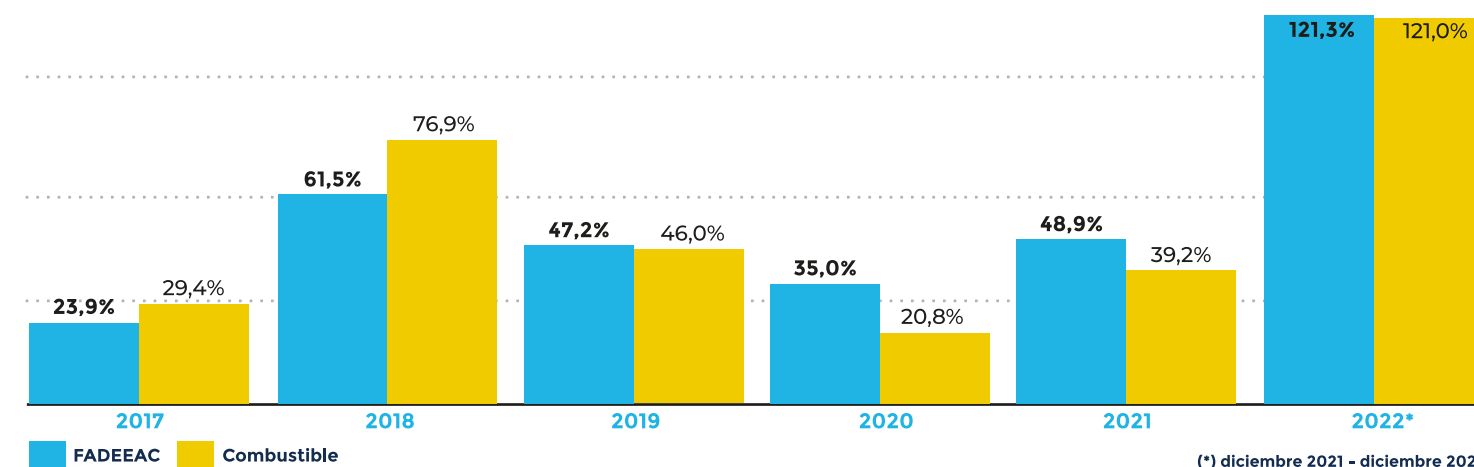
No marco da maior inflação mundial em 40 anos -os Estados Unidos, maior economia do mundo, registraram em junho o recorde anual de inflação de 9,1% em dólares-, e da inflação doméstica recorde desde 2002 (as principais projeções do CPI na Argentina estimam um piso de 85% para 2022), os custos de transporte de cargas superaram a inflação do varejo em vários pontos durante o ano encerrado.

Os custos de transporte de carga e logística enfrentam essa situação em um quadro de alta inflação nominal da economia argentina e devido ao grande aumento registrado no óleo diesel no ano (121%), em Pneus (124%) e nos itens relacionados a equipamentos (154%), em termos gerais.

No caso do combustível, que é o principal insumo na estrutura de custos do setor (representa entre 33% e 36% nas médias e longas distâncias em termos gerais), enfrenta uma situação complexa no mercado petrolífero mundial.

Tal como na generalidade das economias ocidentais, os preços muito elevados das commodities energéticas e alimentares que ligaram o fim da pandemia à guerra na Ucrânia, empurraram o barril internacional de 80 dólares para 120 dólares, questão que exerceu uma pressão significativa nos transportes e na logística empresas em todo o mundo.

Na última semana de dezembro, o Brent era negociado em torno de US\$ 80, valor que implica maior relaxamento nos mercados internacionais. ●



CAPACITATE PARA CONSTRUIR EL TRANSPORTE DEL MAÑANA

FORMACIÓN PERMANENTE EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Ruta N°9 KM 58
 Colectora Este, Belén de Escobar
 Provincia de Buenos Aires
 011 4860-7750 • FPT.ORG.AR



FPT Fundación Profesional para el Transporte

ALISTRA: CRECIENDO SUSTENTABLEMENTE

ALISTRA: CRESCENDO DE FORMA SUSTENTÁVEL

DE LA MANO DEL COMPROMISO DE SU GENTE, LA CONFIANZA DE SUS CLIENTES Y EL RESPALDO DE SUS PROVEEDORES ALISTRA CRECE SUSTENTABLEMENTE Y AFIANZA SUS OPERACIONES TANTO A NIVEL NACIONAL COMO INTERNACIONAL.

REVISTA PROTAGONISTA TUVO UNA CONVERSACIÓN CON LOS DIRECTORES DE ALISTRA ANALIZANDO EL AÑO 2022 Y PROYECTANDO EL 2023.

DA MÃO DO COMPROMETIMENTO DA SUA GENTE, A CONFIANÇA DE SEUS CLIENTES E O APOIO DE SEUS FORNECEDORES, A ALISTRA CRESCE DE FORMA SUSTENTÁVEL E FORTALECE SUA ATUAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONALMENTE. REVISTA PROTAGONISTA CONVERSOU COM DIRETORES DA ALISTRA ANALISANDO O ANO DE 2022 E PROJETANDO 2023.



Director Comercial
Nicolás Trambauer



Director de Operaciones
Agustín Álvarez



Director Financiero
Christian Laborde

ALISTRA Transporte y Logística / URUGUAY

¿Cuál fue el saldo del 2022 para Alistra en materia de crecimiento y expansión de la empresa?

El 2022 fue un año bisagra en el desarrollo de nuestra empresa. Por un lado, podemos decir que terminamos todo el largo proceso de cambio organizacional y adecuación de nuestra empresa a las necesidades del mercado, nuestros clientes y nuestra gente. De esta manera dejamos la empresa suficientemente ordenada y con cimientos firmes para emprender nuevamente un proceso de crecimiento sostenido.

Por otro lado, y en paralelo con lo anterior, ya veníamos buscando nuevos negocios, alineados con nuestra estrategia comercial, para crecer y diversificarnos. En este sentido, a principios del 2022 comenzamos dos nuevas operaciones.

Qual foi o saldo de 2022 para a Alistra em termos de crescimento e expansão da empresa?

O 2022 foi um ano crucial no desenvolvimento da nossa empresa. Por um lado, podemos dizer que concluímos todo o longo processo de mudança organizacional e adaptação da nossa empresa às necessidades do mercado, dos nossos clientes e das nossas pessoas. Desta forma, saímos da empresa suficientemente organizada e com bases sólidas para mais uma vez emprendermos um processo de crescimento sustentado.

Por outro lado, e paralelamente ao anterior, já procurávamos novos negócios, alinhados com a nossa estratégia comercial, para crescer e diversificar. Nesse sentido, no início de 2022 iniciamos duas novas operações.



En febrero comenzamos con el transporte de producto terminado, desde la planta de producción hacia el centro de distribución, para una reconocida empresa multinacional.

Luego, en mayo, comenzamos con una operativa compleja, que implica transportar producto, ingresar a las viviendas, instalar equipos y capacitar al usuario.

Esto nos implicó un gran desafío, pero nos permitió seguir nuestra estrategia de diversificación. Esta operativa está relacionada con el sector de la salud, con lo cual debimos acondicionar los camiones y entrenar a nuestra gente específicamente para cumplir con todos los estándares sanitarios que este sector requiere.

Para estas dos operativas incorporamos un total de 11 camiones y más de 25 colaboradores, lo que implicó para nosotros una gran inversión tanto en dinero como en horas de capacitación y entrenamiento.

Pero en el 2022, no nos quedamos solo con esto, sino que seguimos en la búsqueda de oportunidades de crecimiento y a finales del año pudimos cerrar un contrato grande, con una empresa multinacional, bien reconocida, con la cual iniciaremos en mayo del 2023 una nueva operativa de transporte de su producto a granel en camiones y semirremolque cisternas. Con lo cual, estaremos incorporando para esta fecha, un total de 16 camiones y mas de 20 colaboradores adicionales.

¿Qué nuevos galardones y certificaciones ha conseguido Alistra y de qué manera repercuten estas distinciones en la operatoria diaria y en el trato a vuestros clientes?

Alistra se distingue por ser una empresa extremadamente profesional, con una vocación marcada hacia sus clientes, con un profundo respeto y agradecimiento para con nuestros colaboradores y con un fuerte compromiso con la seguridad y la calidad del servicio. Es por esta razón que trabajamos día a día buscando la mejora continua de nuestros procesos y enfocados en tener una flota moderna y con tecnología de vanguardia. Como resultado de lo anterior venimos hace varios años trabajando bajo la norma UNIT-ISO 39001:2012 Sistema de Gestión de la Seguridad Vial y a mediados del 2021, como primer paso, nos certificamos formalmente en esta norma para todas nuestras operaciones de transporte terrestre de madera en camiones pesados.

Em fevereiro iniciamos o transporte do produto acabado, da planta produtiva ao centro de distribuição, para uma renomada empresa multinacional.

Então, em maio, começamos com uma operação complexa, que envolve transportar o produto, entrar nas residências, instalar equipamentos e treinar o usuário. Este foi um grande desafio para nós, mas permitiu-nos continuar a nossa estratégia de diversificação. Esta operação está relacionada com o setor da saúde, para o qual tivemos de acondicionar os camiões e formar as nossas pessoas especificamente para cumprir todas as normas sanitárias que este setor exige.

Para estas duas operações incorporamos um total de 11 camiões e mais de 25 colaboradores, o que nos implicou um grande investimento tanto em dinheiro como em horas de formação.

Mas em 2022 não ficamos sozinhos com isso, mas continuamos em busca de oportunidades de crescimento e no final do ano conseguimos fechar um grande contrato com uma conhecida empresa multinacional, com a qual iniciaremos uma nova negócios em maio de 2023. transporte de seu produto a granel em caminhões e semirreboques tanques. Com isso, estaremos incorporando até esta data, um total de 16 caminhões e mais 20 colaboradores adicionais.

Que novos prêmios e certificações conquistou a Alistra e como é que essas distinções afetam o dia-a-dia e o tratamento dos seus clientes?

A Alistra destaca-se por ser uma empresa extremamente profissional, com uma marcada vocação para com os seus clientes, com profundo respeito e apreço pelos seus colaboradores e com uma forte aposta na segurança e qualidade de serviço. É por isso que trabalhamos todos os dias buscando a melhoria contínua de nossos processos e focados em ter uma frota moderna e com tecnologia de ponta. Como resultado do exposto, trabalhamos há vários anos sob o padrão UNIT-ISO 39001:2012 Road Safety Management System e, em meados de 2021, como primeiro passo, nos certificamos formalmente neste padrão para todos os nossos transportes terrestres. operações de madeira em caminhões pesados.

Para este 2023, estaremos incorporando para esta fecha, un total de 16 camiones y mas de 20 colaboradores adicionales.

Para este 2023, estaremos incorporando até esta data, um total de 16 caminhões e mais 20 colaboradores adicionais.

“Alistra se distingue por ser una empresa extremadamente profesional, con una vocación marcada hacia sus clientes, con un profundo respeto y agradecimiento para con nuestros colaboradores y con un fuerte compromiso con la seguridad y la calidad del servicio.”

“A Alistra destaca-se por ser uma empresa extremamente profissional, com uma marcada vocação para com os seus clientes, com profundo respeito e apreço pelos seus colaboradores e com uma forte aposta na segurança e qualidade de serviço.”



Luego, en el 2022, certificamos todas nuestras operaciones de transporte terrestre de garrafas de GLP en vehículos pesados y hacia adelante nuestro compromiso es certificar el 100% de las operaciones.

Por otra parte, y como un gran reconocimiento al gran trabajo realizado por todo nuestro equipo, a fines del 2021 recibimos por parte de UPM Forestal Oriental el premio ORO (1er puesto) por nuestro desempeño como transportista forestal y luego a fines del 2022 volvimos a estar en el podio, esta vez obteniendo el premio PLATA (2do puesto).

Tanto los galardones, como las certificaciones, nos llenaron de orgullo y han sido una gran herramienta motivadora para seguir redoblando esfuerzos. Nuestra gente ha trabajado diariamente focalizada en la seguridad y en la calidad y es gracias a ellos que Alistra ha conseguido estos reconocimientos. Por otro lado, estos logros nos posicionan como la empresa profesional que queremos ser.

¿Cuáles son los fundamentos por el cual vuestra empresa es una de las más reconocidas en el sector?

Si bien Alistra cuenta con una larga trayectoria en el sector del transporte forestal desde su creación en el 2005, a medida que han ido transcurriendo los años, y sobre todo en el último quinquenio, nos hemos ido reconvirtiendo y adecuándonos a las necesidades del mercado y de nuestros clientes.

Por este motivo, hemos transitado por varios sectores del mercado, transportando una gran variedad de productos y realizando diversos tipos de servicios relacionados a nuestro negocio. Esto nos ha permitido conocer y que nos conozcan, aprender de distintos rubros y crecer como empresa.

Hoy somos una empresa con un equipo de trabajo joven y dinámico que nos permite ser sumamente flexibles y adaptarnos a las necesidades de nuestros clientes. Creemos que esto junto a que trabajamos para no ser un simple proveedor, sino que ser socio estratégico de nuestros clientes, nos ha posicionado como una empresa reconocida como proveedor de confianza en el sector.

Então, em 2022, certificamos todas as nossas operações de transporte terrestre de botijões de GLP em veículos pesados e daqui para frente nosso compromisso é certificar 100% das operações.

Por outro lado, e como grande reconhecimento ao grande trabalho realizado por toda a nossa equipe, recebemos no final de 2021 o prêmio OURO (1º lugar) da UPM Forestal Oriental por nossa atuação como transportador florestal e depois no final de 2022 voltamos a estar no pódio, desta vez obtendo o prêmio PRATA (2º lugar).

Tanto os prêmios quanto às certificações nos enchem de orgulho e têm sido uma grande ferramenta motivadora para continuarmos redobrando nossos esforços. Nossa gente tem trabalhado diariamente com foco em segurança e qualidade e é graças a eles que a Alistra conquistou esses prêmios. Por outro lado, essas conquistas nos posicionam como a empresa profissional que queremos ser.

Quais são os fundamentos pelos quais sua empresa é uma das mais reconhecidas do setor?

Embora a Alistra tenha uma longa trajetória no setor de transporte florestal desde sua criação em 2005, com o passar dos anos, e principalmente nos últimos cinco anos, fomos nos reconvertendo e nos adaptando às necessidades do mercado e de nossos clientes.

Por esse motivo, já percorremos vários setores do mercado, transportando uma grande variedade de produtos e realizando diversos tipos de serviços relacionados ao nosso negócio. Isso tem nos permitido conhecer e ser conhecido, aprender em diversas áreas e crescer como empresa.

Hoje somos uma empresa com uma equipa de trabalho jovem e dinâmica que nos permite ser extremamente flexíveis e adaptarmo-nos às necessidades dos nossos clientes. Acreditamos que isso, aliado ao fato de trabalharmos não para ser um simples fornecedor, mas para ser um parceiro estratégico de nossos clientes, nos posicionou como uma empresa reconhecida como fornecedora de confiança no setor.

¿Cuántos mensajes quedaron flotando a la deriva, sin llegar a ningún lado?

Quantas mensagens ficaram à deriva, sem chegar a lugar nenhum?



¿Quiere que su mensaje llegue a manos de sus potenciales clientes?

Quer que a sua mensagem alcance seus potenciais clientes?

GUÍA LOGÍSTICA Y DE COMERCIO EXTERIOR

Guide for Foreign Trade and Logistics Trilingüe: Español Inglés Português

GRUPO Todológica A COMERCIO EXTERIOR

www.guialogistica.info



“Alistra es una empresa de transporte profesional de carga por carretera, de carácter nacional e internacional, con un fuerte compromiso por su gente y sus clientes.”

“A Alistra é uma empresa de transporte rodoviário profissional de cargas, nacional e internacional, com um forte compromisso para com as suas pessoas e clientes.”



¿Cómo definiría el perfil de Alistra y cómo visualiza este 2023?

Alistra es una empresa de transporte profesional de carga por carretera, de carácter nacional e internacional, con un fuerte compromiso por su gente y sus clientes. Como ya hemos mencionado en varias ocasiones buscamos clientes con los cuales podamos ser socios estratégicos y no un simple proveedor de transporte. Preferimos clientes que valoren la gestión y la seguridad tanto como nosotros.

Buscamos permanentemente diferenciarnos de la competencia en base a la calidad y eficiencia de nuestro servicio, el trato de nuestra gente para con nuestros clientes y en la búsqueda permanente de la mejora continua y la innovación.

El 2023 va a ser un año muy desafiante dado el crecimiento en nuevos negocios y en negocios ya existentes. Como mencionamos anteriormente arrancaremos una nueva operativa que implicará 16 nuevos equipos y más de 20 colaboradores y sumado a esto, ampliaremos nuestra operativa de transporte forestal con UPM incorporando 4 nuevos tractores de 560 hp con tri-trens. Este crecimiento implica un fuerte esfuerzo financiero y operativo para los cuales nos sentimos preparados.

En los últimos años, hemos venido fortaleciendo nuestras finanzas y creando buenos lazos con el sector bancario, el cual nos viene apoyando en nuestro crecimiento, por lo cual nos sentimos con la solidez suficiente para afrontar el 2023.

Por último, el 2023 también va a ser un año de crecimiento de nuestra gente. De la mano de nuestro crecimiento de negocios y como organización, queremos y apostamos a que nuestra gente siga creciendo profesional y personalmente y aportando valor a nuestra compañía. Para nosotros, nuestra gente y el equipo de trabajo que ellos forman, son uno de los pilares fundamentales de nuestra empresa. Estamos incentivando a que continúen estudiando y generando el mejor ambiente laboral posible. ●

Como você definiria o perfil da Alistra e como você vê esse 2023?

A Alistra é uma empresa de transporte rodoviário profissional de cargas, nacional e internacional, com um forte compromisso para com as suas pessoas e clientes. Como já referimos em várias ocasiões, procuramos clientes com quem possamos ser parceiros estratégicos e não apenas um simples fornecedor de transportes. Preferimos clientes que valorizam gerenciamento e segurança tanto quanto nós.

Procuramos permanentemente diferenciarmos da concorrência com base na qualidade e eficiência do nosso serviço, no trato das nossas pessoas com os nossos clientes e na procura permanente da melhoria e inovação contínuas.

2023 será um ano muito desafiador devido ao crescimento de novos negócios e negócios existentes. Como mencionamos anteriormente, iniciaremos uma nova operação que envolverá 16 novas equipes e mais de 20 colaboradores, e somado a isso, ampliaremos nossa operação de transporte florestal com a UPM, incorporando 4 novos tratores de 560 cv com tri-trens. Este crescimento implica um forte esforço financeiro e operacional para o qual nos sentimos preparados.

Nos últimos anos, temos fortalecido nossas finanças e criado bons laços com o setor bancário, que tem nos apoiado em nosso crescimento, para o qual nos sentimos fortes o suficiente para enfrentar 2023.

Enfim, 2023 será também um ano de crescimento para nossa gente. De mãos dadas com o crescimento de nossos negócios e como organização, queremos e estamos comprometidos com o crescimento profissional e pessoal de nossas pessoas, agregando valor à nossa empresa. Para nós, as nossas pessoas e a equipa de trabalho que formam são um dos pilares fundamentais da nossa empresa. Estamos incentivando-os a continuar estudando e criando o melhor ambiente de trabalho possível. ●

MEET THE POWER

PUERTOS, LOGISTICA, TRANSPORTE Y COMÉRCIO EXTERIOR
LIVES BILÍNGUES

YouTube Live POWER MEETING
LinkedIn LIVE
facebook LIVE CONFERENCIA ONLINE SIN COSTO

GRUPO
Todológica
& COMERCIO EXTERIOR

INSCRÍBETE
www.powermeetinginternacional.com

EJEMPLO DE EFICIENCIA OPERATIVA SUSTENTABLE

EXEMPLO DE EFICIÊNCIA OPERACIONAL SUSTENTÁVEL

Hace algunos años, más precisamente en marzo de 2020, hablamos en nuestro medio de la apuesta de Tirapu para ganar eficiencia operativa de manera sustentable.

¿Cuánto camino se ha recorrido desde ese momento y de que se logró el tan ansioso objetivo?

En estos últimos 2 años los cambios han sido muy grandes. Seguimos con la política de constante renovación de flota, teniendo una antigüedad promedio de 3.5 años de nuestros camiones. Además, todas las nuevas incorporaciones cuentan con tecnología EURO V, la que asegura una disminución en la emisión de gases de efecto invernadero. Como cambio sustancial tuvimos la incorporación de tecnología VOLVO CONNECT, la que nos permite hacer un seguimiento en tiempo real del desempeño de las unidades en cuanto a eficiencia y rendimiento. Esto nos ha dado como resultado una mejor relación km/litro, lo que redundará en menores emisiones de CO2.

TIRAPU, fue premio 2021 del PLSU por prácticas sustentables. ¿Qué otras distinciones ha conseguido la empresa por sus prácticas en el plano de operatoria sustentable?

Fuimos premiados dos años consecutivos con certificados de eficiencia energética emitidos por el Ministerio de Industria, Energía y Minería por los ahorros conseguidos en consumo de combustible. También se nos otorgó una mención especial en la categoría MOVILIDAD del premio nacional de eficiencia energética 2021 del MIEM. En esa oportunidad se destacó que TIRAPU fue la primera empresa de transporte de cargas del Uruguay en postularse al premio. Además obtuvimos una medalla de plata de ECOVADIS, empresa internacional especializada en la auditoría en sustentabilidad en todo el mundo.



Gerencia Logística
TIRAPU
Andrés Rojas
URUGUAY



Há alguns anos, mais precisamente em março de 2020, falávamos sobre o compromisso da Tirapu em ganhar eficiência operacional de forma sustentável.

Quanto tempo se passou desde então e desde que o tão esperado objetivo foi alcançado?

Nestes últimos 2 anos as mudanças foram muito grandes. Continuamos com a política de renovação constante da frota, tendo uma idade média de 3,5 anos para nossos caminhões. Além disso, todas as novas incorporações contam com a tecnologia EURO V, que garante a redução da emissão de gases de efeito estufa. Como mudança substancial tivemos a incorporação da tecnologia VOLVO CONNECT, que permite monitorar em tempo real o desempenho das unidades em termos de eficiência e desempenho. Isso nos deu uma melhor relação km/litro, o que resulta em menores emissões de CO2.

TIRAPU, foi prêmio 2021 do PLSU por práticas sustentáveis. Que outras distinções a empresa conquistou por suas práticas no campo das operações sustentáveis?

Fomos premiados por dois anos consecutivos com certificados de eficiência energética emitidos pelo Ministério da Indústria, Energia e Mineração pela economia alcançada no consumo de combustível. Recebemos ainda uma menção honrosa na categoria MOBILIDADE do prêmio nacional de eficiência energética 2021 MIEM. Na ocasião, destacou-se que a TIRAPU foi a primeira empresa de transporte de cargas do Uruguai a concorrer ao prêmio. Também conquistamos a medalha de prata da ECOVADIS, empresa internacional especializada em auditoria de sustentabilidade em todo o mundo.

La logística tiene un largo camino que recorrer para, por ejemplo, lograr la meta de cero emisiones para 2050, algo que es una hoja de ruta en prácticamente todo el mundo.

¿Cuáles cree son los principales desafíos a vencer para conseguir esta ambiciosa meta?

La meta es muy ambiciosa, pero no imposible. Para lograrla debería haber un cambio en la matriz energética a nivel regional o continental. Desde TIRAPU apostamos a la reducción de emisiones al mínimo posible con los recursos que contamos. Estamos convencidos que un factor fundamental en este cambio es la conciencia y el involucramiento de todos los actores de la cadena logística. La eficiencia debe alcanzarse en todos los aspectos del negocio, desde la coordinación de cargas anticipada, la entrega a tiempo de las mercaderías y la agilidad en los cruces de frontera por parte de las aduanas de los diferentes países. La reducción de costos y la agilidad llevarán a un transporte más sustentable. Para lograrlo es muy importante la inclusión de tecnología que elimine lo más posible la burocracia del papel que sigue siendo muy presente en los trámites aduaneros de la región.

La posibilidad que los camiones eléctricos y, en algunos casos, totalmente automatizados (como el nuevo proyecto de Tesla, por ejemplo) lleguen a rutas europeas y norteamericanas podría convertirse en realidad en menos de 10 años según expertos del sector. ¿Cree que puede pasar lo mismo en Sudamérica o estas innovaciones tardarán más en llegar a estas latitudes?

Desde TIRAPU lo vemos como algo muy lejano y de difícil aplicación con las condiciones actuales. No vemos un desarrollo de la infraestructura que asegure la movilidad en el MERCOSUR de los camiones eléctricos y mucho menos automatizados. Vemos con mayor expectativa el desarrollo de los camiones a hidrógeno y en especial los proyectos de hidrógeno verde que se desarrollan en Uruguay. Creemos que esta será la fuente de energía que moverá los vehículos pesados en el futuro.



“Desde TIRAPU apostamos a la reducción de emisiones al mínimo posible con los recursos que contamos.”

“Na TIRAPU estamos comprometidos em reduzir as emissões ao mínimo possível com os recursos que temos.”

A logística tem um longo caminho a percorrer para, por exemplo, atingir a meta de zero emissões até 2050, algo que é um roteiro em praticamente todo o mundo.

Quais considera serem os principais desafios a ultrapassar para atingir esta ambiciosa meta?

A meta é muito ambiciosa, mas não impossível. Para alcançá-la, deve haver uma mudança na matriz energética em nível regional ou continental. Na TIRAPU estamos comprometidos em reduzir as emissões ao mínimo possível com os recursos que temos. Estamos convencidos de que um fator fundamental nesta mudança é a conscientização e envolvimento de todos os atores da cadeia logística. A eficiência deve ser alcançada em todos os aspectos do negócio, desde a coordenação de cargas antecipadas, a pontualidade na entrega da mercadoria e a agilidade nas passagens de fronteira pelas alfândegas dos diversos países. Redução de custos e agilidade levarão a um transporte mais sustentável. Para isso, é muito importante incluir tecnologia que elimine ao máximo a papelada burocrática ainda muito presente nos trâmites alfandegários da região.

A possibilidade de caminhões elétricos e, em alguns casos, totalmente automatizados (como o novo projeto da Tesla, por exemplo) chegarem a rotas europeias e norte-americanas pode se concretizar em menos de 10 anos, segundo especialistas do setor. Você acha que pode acontecer o mesmo na América do Sul ou essas inovações vão demorar mais para chegar a essas latitudes?

Desde a TIRAPU vemos muito distante e difícil de aplicar nas condições atuais. Não vemos um desenvolvimento da infraestrutura que garanta a mobilidade no MERCOSUL dos caminhões elétricos e muito menos dos automatizados. Vemos com maior expectativa o desenvolvimento dos caminhões a hidrogênio e principalmente os projetos de hidrogênio verde que estão sendo desenvolvidos no Uruguai. Acreditamos que esta será a fonte de energia que conduzirá veículos pesados no futuro. Sabemos que é um longo caminho mas é o mais viável para alcançar a descarbonização do transporte de mercadorias.



“Para TIRAPU los premios son un reconocimiento a un esfuerzo diario en búsqueda de la eficiencia y la excelencia en todo lo que hacemos.”

“Para a TIRAPU, os prêmios são o reconhecimento do esforço diário em busca da eficiência e excelência em tudo o que fazemos.”

Sabemos que es un camino largo pero es el más viable para lograr la descarbonización del transporte de cargas.

Ser reconocido por la excelencia en servicios y sustentabilidad realmente es un plus. ¿Cómo influye esta carta de presentación a la hora de ofrecer vuestros servicios a posibles nuevos clientes?

Es un diferencial cada vez más apreciado por nuestros clientes, porque al mismo tiempo sus clientes y los consumidores finales exigen que toda la cadena logística sea amigable con el medio ambiente y se desarrolle dentro de altos estándares de seguridad ocupacional y respeto por los derechos humanos.

Para TIRAPU los premios son un reconocimiento a un esfuerzo diario en búsqueda de la eficiencia y la excelencia en todo lo que hacemos. Este año fuimos premiados específicamente en el área de sustentabilidad. Invitamos a las demás empresas del sector que apliquen a estos premios porque enaltecen la visión que tiene toda la sociedad de una actividad esencial que muchas veces es menospreciada. Todas las empresas trabajan para satisfacer las necesidades de sus clientes, pero además son cuidadosas con el medio ambiente y la sociedad. Es importante difundir este tipo de premios para generar conciencia en la responsabilidad que cada uno tiene en el cuidado del medio ambiente para entregarle a las generaciones futuras un planeta mejor del que recibimos. ●

Ser reconhecido pela excelência no atendimento e sustentabilidade é realmente um diferencial. Como essa carta de apresentação influencia na hora de oferecer seus serviços a potenciais novos clientes?

É um diferencial cada vez mais valorizado por nossos clientes, pois ao mesmo tempo seus clientes e consumidores finais exigem que toda a cadeia logística seja amiga do meio ambiente e desenvolvida dentro de elevados padrões de segurança do trabalho e respeito aos direitos humanos.

Para a TIRAPU, os prêmios são o reconhecimento do esforço diário em busca da eficiência e excelência em tudo o que fazemos. Este ano fomos premiados especificamente na área de sustentabilidade. Convidamos outras empresas do sector a candidatar-se a estes prêmios porque reforçam a visão que toda a sociedade tem de uma actividade essencial e muitas vezes subestimada. Todas as empresas trabalham para satisfazer as necessidades de seus clientes, mas também cuidam do meio ambiente e da sociedade. É importante divulgar este tipo de premiação para conscientizar sobre a responsabilidade que cada um tem no cuidado com o meio ambiente para dar às futuras gerações um planeta melhor do que aquele que recebemos. ●



PROTAGONISTA

PUERTOS, LOGÍSTICA, TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR

JUAN ANGEL GONZALEZ

Presidente de ASSEKURANSA

FUNDADOR DE ASSEKURANSA. HACE 30 AÑOS COMENCÉ CON ASSEKURANSA. A TRAVÉS DE LOS AÑOS SE FUE EXPANDIENDO POR TODA LATINOAMÉRICA. TENEMOS OFICINAS EN MIAMI, MADRID Y EN BUENOS AIRES. EN PANDEMIA ESTUVIMOS SOLVENTES. NO HEMOS SUSPENDIDO PERSONAL, NI DESCONTADO SUELDOS, ESTAMOS PAGANDO EN TIEMPO Y EN FORMA Y EL PERSONAL SE SIENTE MUY GRATIFICADO.

FOUNDER OF ASSEKURANSA. 30 YEARS AGO I STARTED WITH ASSEKURANSA. THROUGH THE YEARS IT WAS EXPANDING THROUGHOUT LATIN AMERICA. WE HAVE OFFICES IN MIAMI, MADRID AND BUENOS AIRES. IN THE PANDEMIC WE WERE SOLVENT. WE HAVE NOT SUSPENDED STAFF, NOR DISCOUNTED SALARIES, WE ARE PAYING ON TIME AND IN GOOD SHAPE AND THE STAFF FEELS VERY GRATIFIED.

FUNDADOR DA ASSEKURANSA. 30 ANOS ATRÁS, COMECEI COM ASSEKURANSA. COM O PASSAR DOS ANOS, ELA FOI SE EXPANDINDO PELA AMÉRICA LATINA. TEMOS ESCRITÓRIOS EM MIAMI, MADRID E BUENOS AIRES. NA PANDEMIA ESTIVEMOS SOLVENTES. NÃO SUSPENDEMOS A EQUIPE, NEM SALÁRIOS COM DESCONTO, ESTAMOS PAGANDO DENTRO DO PRAZO E NA FORMA E O PESSOAL SE SENTE MUITO GRATIFICADO.

- ASSEKURANSA
- ARGENTINA
- SEGUROS
- INDUSTRIA LOGÍSTICA

"In good times you have to save and the investment always has to be for the same business"

“Hay cosas que no se pueden evitar, PERO SÍ ASEGURAR”

Some things can not be avoided, BUT YOU CAN INSURE THEM

Algumas coisas não podem ser evitadas, MAS VOCÊ AS PODE PREVENIR

"En momentos buenos hay que ahorrar y la inversión siempre tiene que ser para el mismo negocio"

"Em tempos de bonança você tem que economizar e o investimento tem que ser sempre para o mesmo negócio"



TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL PARA CARGAS DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO



TRANSPORTE TERRESTRE EN BRASIL PARA CARGAS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

Em Movimento com os seus Negócios

atendimento@bramorim.com.br
Fale Conosco pelo WhatsApp +55 11 97466-2819

www.bramorim.com.br

5 BENEFICIOS DE LAS ZONAS FRANCAS

5 BENEFÍCIOS DAS ZONAS FRANCAS



Las zonas francas pueden ser definidas como un estímulo a las exportaciones; las cuales permiten desarrollar actividades comerciales y de servicios, basadas en una normatividad especial en cuanto a materia cambiaria, aduanera, de comercio exterior y tributarias.

Cabe destacar que estas zonas se han convertidos en espacios de importancia para la competitividad entre los países. Estos espacios atraen inversión, generan empleo e incentivan la diversificación. Así como también producen encadenamientos productivos y transferencia de tecnologías.

Las zonas francas pueden llegar a ser un lugar perfecto para las empresas que intentan incrementar sus utilidades y a su vez reducir costos y tiempo. Además de mantenerse competitiva en materia de comercio exterior.

Sin embargo, también es importante conocer el origen de este concepto. El cual proviene desde la antigüedad, cuando muchas ciudades utilizaban el comercio como un elemento para su supervivencia. En esas épocas se establecieron zonas de libre comercio en puntos estratégicos de las rutas existentes y por las cuales transitaba el comercio internacional. Entre las más conocidas estuvieron la zona libre de Gibraltar (1704), Singapur (1819) y Hong Kong (1842). Sin embargo, entre los siglos XIX y XX este modelo se expandió en Europa y luego al resto del mundo. Luego de la Segunda Guerra Mundial se empezó a impulsar el comercio internacional y al final de los años 50 se desarrolló un nuevo concepto de zonas francas.

As zonas francas podem ser definidas como um estímulo às exportações que permitem o desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços, com base em regulamentação especial em matéria cambial, aduaneira, comércio exterior e fiscal.

Cabe destacar que essas áreas se tornaram importantes espaços de competitividade entre os países. Esses espaços atraem investimentos, geram empregos e estimulam a diversificação. Produzem também cadeias produtivas e transferência de tecnologia.

As zonas francas podem se tornar um lugar perfeito para empresas que buscam aumentar seus lucros e ao mesmo tempo reduzir custos e tempo. Além de se manter competitivo no comércio exterior.

No entanto, também é importante saber a origem desse conceito. Que vem desde a antiguidade, quando muitas cidades utilizavam o comércio como elemento de sobrevivência. Nessa época, foram estabelecidas zonas de livre comércio em pontos estratégicos das rotas existentes e por onde passava o comércio internacional.

Entre as mais conhecidas estavam a Zona Franca de Gibraltar (1704), Cingapura (1819) e Hong Kong (1842). No entanto, entre os séculos XIX e XX este modelo estendeu-se à Europa e depois ao resto do mundo. Após a Segunda Guerra Mundial, o comércio internacional começou a ser promovido e no final dos anos 50 foi desenvolvido um novo conceito de zonas francas.

El cual ya no hacía referencia solo al comercio, sino la importancia de generar empleos y desarrollar exportaciones de manufactura. Entonces, la primera zona franca en utilizar este nuevo concepto se estableció en Irlanda en 1959 y se convirtió en el modelo para el desarrollo de estos espacios en otros países del mundo.

Con base en este concepto, los beneficios pueden llegar a ser similares en la mayoría de los países; de acuerdo con sus propias normativas; sin embargo, los más comunes son que suelen mantener una tarifa única del impuesto sobre la renta. Por ejemplo, en Colombia y México, se encuentra en 20%. Tampoco generan si pagan tributos aduaneros, es decir están exentas de IVA en las mercancías que sean introducidas en la zona franca. También tienen posibilidad de exportar desde la zona franca a terceros países y al mercado nacional.

Por otra parte, las mercancías de origen extranjero introducidas a la zona franca pueden permanecer en ellas indefinidamente. Además de la exención del IVA para las materias primas, partes, insumos y bienes terminados que se vendan desde el territorio aduanero nacional a usuarios industriales de bienes o de servicios de Zona Franca o entre estos.

A los beneficios antes señalados también se les puede añadir que existe libertad cambiaria y de derechos de repatriación de fondos en moneda extranjera; otorgamiento de líneas de crédito a tasas preferenciales para financiar exportaciones; así como obtención de créditos blandos de la banca oficial. ●

Que já não se referia apenas ao comércio, mas à importância de gerar empregos e desenvolver as exportações de manufaturas. Assim, a primeira zona franca a utilizar esse novo conceito foi estabelecida na Irlanda em 1959 e tornou-se modelo para o desenvolvimento desses espaços em outros países ao redor do mundo.

Com base nesse conceito, os benefícios podem ser semelhantes na maioria dos países; de acordo com seus próprios regulamentos; no entanto, os mais comuns são que eles costumam manter uma única taxa de imposto de renda. Por exemplo, na Colômbia e no México, é de 20%. Também não geram se pagam impostos alfandegários, ou seja, estão isentos de IVA sobre as mercadorias que são introduzidas na zona franca. Também têm a possibilidade de exportar da zona franca para terceiros países e para o mercado nacional.

Por outro lado, as mercadorias de origem estrangeira introduzidas na zona franca podem permanecer indefinidamente. Além da isenção de IVA para matérias-primas, peças, insumos e produtos acabados que sejam vendidos a partir do território aduaneiro nacional a usuários industriais de bens ou serviços da Zona Franca ou entre eles.

Aos benefícios acima referidos acresce ainda a liberdade cambial e o direito de repatriar fundos em moeda estrangeira; concessão de linhas de crédito a taxas preferenciais para financiamento de exportações; bem como a obtenção de empréstimos bonificados de bancos oficiais. ●

APOYO DEL BANCO REPÚBLICA AL COMERCIO EXTERIOR

APOIO DO BANCO REPÚBLICA AO COMÉRCIO EXTERIOR

Apoiar a los emprendedores es una de las principales tareas que el BROU se propone. ¿Qué líneas de financiación existen para exportadores e importadores?

El Banco promueve el desarrollo del comercio exterior mediante líneas específicas a medida de los emprendedores.

Las empresas pueden financiar a través del BROU la compra de la materia prima e insumos necesarios para preparar la exportación. La línea contempla también la financiación de los gastos de producción de los bienes a exportar. A aquellas compañías que, habiendo exportado, pero no cobrado, y necesitan hacerse de los fondos rápidamente, el Banco les adelanta hasta el 80% del valor CIF de cada exportación o del importe asegurado.

Las firmas importadoras también tienen el respaldo del BROU para sus operaciones de comercio exterior: pueden financiar hasta el 100% de sus importaciones de materia prima, mercadería o insumos, con tasas muy convenientes.

Además de las líneas de importación y exportación, el Banco ofrece a sus clientes una amplia red de corresponsales para el envío y recepción de transferencias.

¿Cuál es el proceso que una empresa debe seguir para lograr finalmente el financiamiento con el fin, por ejemplo, de renovar su flota de automóviles para logística o adquirir nueva tecnología?

La situación ideal es que pueda estar en contacto con un ejecutivo para que lo asesore, en la sucursal que le resulte más cercana. En esa reunión se comentarán sus necesidades y las distintas posibilidades de financiamiento del banco y los plazos posibles; si aún no fuera cliente del banco, se iniciaría el proceso de apertura de cuentas.

A los efectos de poder otorgarle financiamiento, el BROU deberá tener disponible la información económica financiera de la empresa (sus balances) y el detalle de las inversiones que va a realizar.



Gerente Ejecutivo
Corporativo
BROU

**Cra. Gabriela
Fernández**

URUGUAY

Apoiar os empreendedores é uma das principais tarefas que o BROU se propõe. Quais linhas de financiamento existem para exportadores e importadores?

O Banco promove o desenvolvimento do comércio exterior por meio de linhas específicas voltadas para empreendedores.

As empresas podem financiar através do BROU a compra de matérias-primas e insumos necessários para preparar a exportação. A linha também contempla o financiamento dos custos de produção dos bens a serem exportados. O Banco adianta até 80% do valor CIF de cada exportação ou do valor segurado para aquelas empresas que, tendo exportado mas não arrecadado, precisam obter recursos rapidamente.

As empresas importadoras também contam com o apoio do BROU para suas operações de comércio exterior: podem financiar até 100% de suas importações de matérias-primas, mercadorias ou insumos, a taxas muito convenientes.

Além das linhas de importação e exportação, o Banco oferece aos seus clientes uma ampla rede de corresponsáveis para envio e recebimento de transferências.

Qual é o processo que uma empresa deve seguir para finalmente obter financiamento para, por exemplo, renovar sua frota de carros para logística ou adquirir nova tecnologia?

O ideal é que você possa entrar em contato com um executivo para aconselhamento, na filial mais próxima de você. Nessa reunião serão discutidas suas necessidades e as diferentes possibilidades de financiamento do banco e os possíveis prazos; se você ainda não fosse cliente do banco, o processo de abertura de conta começaria.

Para poder conceder financiamento, o BROU deve ter disponível a informação econômico-financeira da empresa (os seus balanços) e os detalhes dos investimentos que vai realizar.



El banco analizará la capacidad de pago de la firma que solicita el financiamiento y si las inversiones a realizar son acordes al tamaño de la empresa y a precios razonables

Asimismo en la página web del Banco se encuentran detallados los distintos tipos de financiamiento disponibles y sus características, para que se puedan consultar en forma previa

Hay algunos términos como cobranza simple o adelanto sobre facturas que son bastante confusos para aquellos que no conocen la manera en que se articula este elemento financiero. ¿Cómo puede definir ambos conceptos y en qué situaciones aparecen?

Adelanto sobre cobranza simple: operación que se concede en función cobranza de exportación que nuestro cliente encomienda al Banco (el cliente presenta Documentos de embarque, factura, letras de cambio - de corresponder - y demás documentos relacionados a la exportación, los que son enviados al Banco del exterior indicado por el exportador)

Adelanto sobre factura de exportación: operación que se concede en función de exportación realizada por el cliente, la cual se justifica con la presentación de copia u originales (según corresponda) de Documentos de embarque y factura correspondiente (el BROU en este caso no se encarga del envío de los documentos al exterior que queda a cargo del cliente)

¿Qué ventajas tienen aquellos que utilizan Cobranza Cuenta BROU y cómo sería posible acceder a ese tipo de servicios?

La utilización de Cobranzas BROU tiene la ventaja de ser una opción ágil, segura y económica que facilita el pago a los clientes y simplifica la conciliación de los mismos.

O banco analisará a capacidade de pagamento da empresa solicitante do financiamento e se os investimentos a serem realizados são compatíveis com o porte da empresa e a preços razoáveis.

Da mesma forma, no site do Banco são detalhados os diferentes tipos de financiamento disponíveis e suas características, para que possam ser consultados antecipadamente.

Existem alguns termos como cobrança simples ou adiantamento de faturas que são bastante confusos para quem não sabe como se articula este elemento financeiro. Como você pode definir os dois conceitos e em que situações eles aparecem?

Adiantamento na cobrança simples: operação que é concedida com base em cobrança de exportação que nosso cliente confia ao Banco (o cliente apresenta documentos de embarque, fatura, letras de câmbio - se for o caso - e outros documentos relacionados à exportação, que são enviados ao Banco estrangeiro indicado pelo exportador)

Adiantamento na fatura de exportação: operação que é concedida com base na exportação realizada pelo cliente, que se justifica pela apresentação de uma cópia ou originais (conforme o caso) dos Documentos de Embarque e da fatura correspondente (a BROU, neste caso, não é responsável pelo envio dos documentos para o exterior que está a cargo do cliente)

Quais são as vantagens de quem utiliza a Cobranza Conta BROU e como seria possível aceder a este tipo de serviço?

A utilização de Cobranças BROU tem a vantagem de ser uma opção ágil, segura e econômica que facilita o pagamento aos clientes e simplifica sua conciliação.

Las firmas importadoras también tienen el respaldo del BROU para sus operaciones de comercio exterior

As empresas importadoras também contam com o apoio do BROU para suas operações de comércio exterior



Uruguay es un país abierto y accesible que se basa en el respeto y la cooperación; que respeta la naturaleza, y se integra a ella de una manera cuidadosa y equilibrada, y que ofrece excelente ambiente de negocios

O Uruguai é um país aberto e acessível, baseado no respeito e na cooperação; que respeite a natureza, se integre a ela de forma cuidadosa e equilibrada, e que ofereça um excelente ambiente de negócios

Permite que el cliente de la empresa contratante, elija los pagos que tiene que realizar para que el Banco los debite automáticamente de sus cuentas, y los acredite en la cuenta de la empresa.

Se recibe un listado con el detalle de la recaudación lo que permite la rápida conciliación de las cobranzas.

Este servicio se puede contratar en cualquier sucursal del Banco.

Si tuviera que explicarle a un posible inversor extranjero el por qué sería una buena idea trabajar con el BROU para hacer crecer a sus empresas. ¿Qué argumentos utilizaría para que esta persona desee darle una oportunidad al país y mueva su dinero por medio del BROU?

Uruguay es un país abierto y accesible que se basa en el respeto y la cooperación; que respeta la naturaleza, y se integra a ella de una manera cuidadosa y equilibrada, y que ofrece excelente ambiente de negocios, estabilidad y seguridad jurídica, posibilitando el desarrollo de sus habitantes y sus emprendimientos."

El Banco de la República Oriental del Uruguay, fundado en 1896, es el banco más importante en Uruguay. Desde su creación, ha jugado en forma ininterrumpida, un rol decisivo en el desarrollo económico del País, manteniendo por más de un siglo una sólida imagen avalada por el Estado Uruguayo, así como por su nivel de patrimonio y su reconocimiento internacional.

Hoy día, el Banco República -que cuenta con 124 dependencias distribuidas en todo el territorio nacional y 2 sucursales en el exterior - está concretando la revitalización de su mejor tradición como institución financiera de fomento, comercial y social, a través de la incorporación de tecnología de última generación, de la modernización de su operativa y de la capacitación de sus recursos humanos.

Nuestro banco ofrece servicios y productos de financiamiento que se adaptan a todo tipo de actividades: agropecuarias, industriales, empresas comerciales y de servicios, promoviendo la inversión y las exportaciones, y trabaja en forma permanente para ofrecer las mejores condiciones de plazo y precio. ●

Permite que o cliente da empresa contratante escolha os pagamentos a serem efetuados para que o Banco os debite automaticamente de suas contas e os credite na conta da empresa.

É recebida uma lista com o detalhamento da cobrança, o que permite a rápida reconciliação das cobranças.

Este serviço pode ser contratado em qualquer agência do Banco.

Se tivesse que lhe explicar para um possível investidor estrangeiro porque seria uma boa ideia trabalhar com o BROU para fazer suas empresas crescerem. Que argumentos você usaria para essa pessoa querer dar uma chance ao país e movimentar seu dinheiro através do BROU?

O Uruguai é um país aberto e acessível, baseado no respeito e na cooperação; que respeite a natureza, se integre a ela de forma cuidadosa e equilibrada, e que ofereça um excelente ambiente de negócios, estabilidade e segurança jurídica, possibilitando o desenvolvimento de seus habitantes e seus empreendimentos.

O Banco de la República Oriental del Uruguay, fundado em 1896, é o banco mais importante do Uruguai. Desde sua criação, tem desempenhado continuamente um papel decisivo no desenvolvimento econômico do país, mantendo por mais de um século uma sólida imagem endossada pelo Estado uruguaio, bem como por seu nível de patrimônio e reconhecimento internacional.

Hoje, o Banco República - que conta com 124 agências distribuídas por todo o território nacional e 2 agências no exterior - revigora a sua melhor tradição como instituição financeira de desenvolvimento, comercial e social, através da incorporação de tecnologia de última geração, da modernização das suas operações e da formação dos seus recursos humanos.

Nosso banco oferece serviços e produtos de financiamento que se adaptam a todos os tipos de atividades: agrícolas, industriais, comerciais e empresas de serviços, fomentando investimentos e exportações, e trabalha permanentemente para oferecer as melhores condições de prazo e preço. ●



MÁS SERVICIOS Y MAYOR PRACTICIDAD PARA TU EMPRESA

Si sos cliente corporativo te ofrecemos atención integral para tus pagos y recaudos masivos con servicios de acuerdo a las necesidades de tu empresa.

Servicios:

- Pago de nómina.
- Retenciones.
- Transferencia entre cuentas.
- Pago a proveedores.
- Servicios de recaudación (Cuenta BROU).

Informate más en brou.com.uy



PROTAGONISTA
PUERTOS, LOGÍSTICA, TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR

IÑIGO CÁMARA MURNANE



Responsable de CombiLift América Latina, España y Portugal

ES UNA VOCACIÓN ENFOCADA AL CLIENTE, ASESORANDO. MI OBJETIVO NO ES VENDER MÁQUINAS, SINO ESTAR CONSOLIDADOS Y RECONOCIDOS EN UN MERCADO, Y ESO ES EL RESULTADO DE UNA OPERACIÓN O DE UNA VENTA.

IT IS A VOCATION FOCUSED ON THE CLIENT, ADVISING. MY GOAL IS NOT TO SELL MACHINES, BUT TO BE CONSOLIDATED AND RECOGNIZED IN A MARKET "AND THAT IS THE RESULT OF AN OPERATION OR A SALE."

É UMA VOCAÇÃO VOLTADA PARA O CLIENTE, ASSESSORANDO. MEU OBJETIVO NÃO É VENDER MÁQUINAS, MAS SIM SER CONSOLIDADO E RECONHECIDO EM UM MERCADO" E ISSO É O RESULTADO DE UMA OPERAÇÃO OU DE UMA VENDA.



- COMBILIFT
- PANAMÁ
- ALMACENAJE
- INDUSTRIA LOGÍSTICA

The long-term business is about having criteria and respecting them, being transparent.

"El objetivo es crecer, y nosotros para crecer damos soluciones a la carta"

"The objective is to grow, and in order to we grow we provide customized solutions"

"O objetivo é crescer e, para crescer, oferecemos soluções à medida"

"El negocio a largo plazo, se trata por tener criterios y respetarlos, ser transparentes."

O negócio de longo prazo é ter critérios e respeitá-los, ser transparentes.



ENVÍOS NACIONALES E INTERNACIONALES

Empresa regulada por la ATT.

Realizamos entregas locales en todas las ciudades capitales de Bolivia.

SERVICIOS DE ENVÍO

VIP 	Express 	Económico 	Carga
----------------	--------------------	----------------------	------------------

Sucursales (Bolivia)

SANTA CRUZ
Calle Don Bosco #180
Tel: (591) 3398212
(591) 7109 1244

LA PAZ
Calle Samuel Oropeza #1346
Telf: (591) 7215 2301
(591) 2270121

COCHABAMBA
Calle Ecuador #356
Telf: (591) 6892 4235
(591) 4069649

federal.jit@hotmail.com www.federaljit.com

SALIDA A MÁS DE 200 PAÍSES



INFO (591) 68924234 (591) 72100327

Cobertura TOTAL para Bolivia
La Paz - Cochabamba - Santa Cruz - Beni - Pando - Sucre - Potosí - Tarija y PROVINCIAS



LOGÍSTICA INTERNACIONAL
INTERNATIONAL LOGISTICS



TRANSPORTE MARÍTIMO FCL/LCL
SEA FREIGHT FCL/LCL



DESEMBARAÇO ADUANEIRO
CUSTOMS CLEARANCE



TRANSPORTE AÉREO
AIR FREIGHT



TRANSPORTE RODOVIÁRIO
ROAD TRANSPORTATION

SEU PARCEIRO NO BRASIL E NO MUNDO
Your partner in Brazil and worldwide



Accredited Agent



CONTATE-NOS | CONTACT US



Tel: +55 11 2359-7787 | 2359 6465
e-mail: comercial@gdxcargo.com.br



acesse nosso site
access our site

gdxcargo.com.br

AGENCIA SALLUSTRO: EN PRIMERA PERSONA

AGENCIA SALLUSTRO: EM PRIMEIRA PESSOA

CADA ETAPA TIENE SUS DESAFÍOS Y POR ESO NOS PREPARAMOS PARA EL FUTURO EN LA NUEVA OFICINA, CON MÁS Y MEJORES SERVICIOS Y LA EXPERIENCIA QUE SOLO SALLUSTRO PUEDE OFRECER.

CADA ETAPA TEM OS SEUS DESAFIOS E É POR ISSO QUE NOS PREPARAMOS PARA O FUTURO NO NOVO ESCRITÓRIO, COM MAIS E MELHORES SERVIÇOS E A EXPERIÊNCIA QUE SÓ A SALLUSTRO PODE OFRECER.



Iniciamos un nuevo ciclo, impulsados con la fuerza de la experiencia vivida, pero con las energías puestas en el presente y en el futuro, podemos anunciar con satisfacción un logro largamente anhelado, el de empezar una nueva "etapa" en oficinas nuevas, amplias y confortables, acorde a las exigencias del ámbito empresarial actual.

Iniciamos um novo ciclo, movidos pela força da experiência vivida, mas com as energias voltadas para o presente e para o futuro, podemos anunciar com satisfação uma conquista há muito esperada, a de iniciar uma nova "etapa" em novas, espaçosos e confortáveis, de acordo com as exigências do atual ambiente de negócios.

Gracias a la visión y las ganas que nos caracteriza como empresa – legado de nuestro fundador Cav. Octavio Sallustro – nos fuimos fortaleciendo en la medida de las circunstancias vividas, siempre apoyados por un equipo humano comprometido con la MISIÓN DE CUMPLIR y el gran apoyo de nuestros importantes clientes, quienes representan el principal activo de la empresa y nos impulsan a seguir apostando por nuevos desafíos, donde nuestros conocimientos y experiencias sirvan para lograr objetivos empresariales.

Graças à visão e desejo que nos caracteriza como empresa - legado de nosso fundador Cav. Octavio Sallustro – saímos fortalecidos conforme as circunstâncias vividas, sempre apoiados por uma equipa humana empenhada na MISSÃO A CUMPRIR e pelo grande apoio dos nossos importantes clientes, que representam o principal ativo da empresa e nos incentivam a continuar a apostar em novos desafios, onde nossos conhecimentos e experiências servem para atingir os objetivos de negócios.

Gracias por permitirnos caminar juntos en el 2022, y con todas las esperanzas puestas en el 2023, preparados para acompañarlos en los nuevos retos que vendrán. ●

Obrigado por nos permitir caminhar juntos em 2022, e com todas as esperanças postas em 2023, prontos para acompanhá-lo nos novos desafios que virão. ●



DESPACHO ADUANERO - COMERCIO EXTERIOR



misión de cumplir
Agencia Sallustro
DESPACHOS DE ADUANA

WhatsApp
CHATEA
CON NOSOTROS
+595 983 133912

Ranking de marcas
2022

www.agenciasallustro.com.py

Av. Gral. José Gervasio Artigas 2025, Asunción 1429
Teléf: +595 21 444-569
contacto@agenciasallustro.com.py - Paraguay



GRUPO TODOLOGISTICA EN ACCIÓN

GRUPO TODOLOGISTICA EM AÇÃO

GRUPO
Todológica
& COMERCIO EXTERIOR

Llevando la oferta de productos y servicios de nuestros clientes a BUENAS MANOS.

Levando a oferta de produtos e serviços dos nossos clientes para BOAS MÃOS



Presente en Congreso FITAC

Nombre del evento: XXIII Congreso Internacional FITAC
Organizador: FITAC
Fecha: 5 al 7 de diciembre 2022
Lugar: Cartagena, Colombia



Presente en ASAPRA

Nombre del evento: 53 Asamblea y Congreso ASAPRA
Organizador: ASAPRA
Fecha: 5 de diciembre
Lugar: Cartagena, Colombia



Presente en Congreso AAPA

Nombre del evento: XXX Congreso Latinoamericano de Puertos
Organizador: AAPA
Fecha: 28 al 30 de noviembre 2022
Lugar: Puerto de Santos, Brasil



Presente en Collab Day

Nombre del evento: Collab Day
Organizador: C12
Fecha: 20 de octubre
Lugar: Lucerna, CDMX, México



Presente en Asociación Argentina de Logística Empresarial ARLOG

XXIX Encuentro Nacional de Logística Empresarial
Organizador: ARLOG
Fecha: 15 de noviembre
Lugar: Espacio Darwin, Buenos Aires Argentina



Presente en Navegistic

Nombre del evento: Navegistic Trade Show 2022
Organizador: Navegistic
Fecha: 12 a 14 de octubre 2022
Lugar: Centro de Eventos Paseo La Galería, Paraguay



Presente en U-HUB

Nombre del evento: U-HUB País Logístico
Organizador: Grupo Todológica y CALOG
Fecha: 23 de noviembre 2022
Lugar: Antel, Montevideo, Uruguay



Presente en Encuentro de Protagonistas

Nombre del evento: Encuentro de Protagonistas
Organizador: Grupo Todológica
Fecha: 5 de octubre 2022
Lugar: Sede - FECOMERCIO SP, São Paulo, Brasil



GRUPO TODOLOGISTICA EN ACCIÓN

sumate@todologica.com



Presente en Congreso AMTI

Nombre del evento: XXIII Congreso Intermodal AMTI
Organizador: AMTI
Fecha: 19 al 22 de octubre 2022
Lugar: Guerrero, México



Presente en Rueda de Negocios CAINCO

Nombre del evento: Rueda de negocios
Organizador: CAINCO
Fecha: 21 a 23 de septiembre 2022
Lugar: Sede - Cainco - SCZ - Bolivia



Presente en Logistique

Nombre del evento: Logistique 2022
Organizador: Zoom
Fecha: 30, 31 de agosto y 1 de setiembre 2022
Lugar: Expoville, Joinville, Santa Catarina, Brasil



Presente en 25 aniversario de Global Cargo

Nombre del evento: 25 años de Global Cargo
Organizador: Global Cargo
Fecha: 18 de Agosto 2022
Lugar: Club de Golf, Montevideo, Uruguay



Presente en Desayuno de Trabajo de CALOG

Nombre del evento: Latin America Cargo City
Organizador: CALOG / Fecha: 7 de septiembre 2022
Lugar: Club de Industriales de CIU, Montevideo, Uruguay



Presente en Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL)

Nombre del evento: 12º Encuentro CEDOL 2022
Organizador: CEDOL
Fecha: 15 de septiembre 2022
Lugar: Goldcenter, Buenos Aires, Argentina



Presente en 35 aniversario de AMANAC

Nombre del evento: Cóctel 35 aniversario de AMANAC
Organizador: AMANAC
Fecha: 4 de agosto 2022
Lugar: Hotel Galería Plaza San Jerónimo, CDMX, México



Presente en Logistics Summit

Nombre del evento: The logistics world summit & expo 2022
Organizador: B2BLatam
Fecha: 17 y 18 de agosto 2022
Lugar: Centro Citibanamex, CDMX, México



Presente en Inauguración LOBRAUS

Nombre del evento: Inauguración bodegas de LOBRAUS
Organizador: LOBRAUS
Fecha: 6 de septiembre 2022
Lugar: Puerto de Montevideo



Presente en Precarga

Nombre del evento: PRECARGA, VI Fórum Nacional de Prevención de Robo de Cargas
Organizador: Kbes Key Business Eventos
Fecha: 14 de septiembre 2022
Lugar: Tivoli Mofarrej Hotel, San Pablo, Brasil



Presente en Centro de Navegación

Nombre del evento: Almuerzo aniversario del Centro de Navegación
Organizador: CENNAVE
Fecha: 28 de julio 2022
Lugar: Club de Golf, Montevideo, Uruguay



Presente en Desayuno AMTI

Nombre del evento: Desayuno de AMTI
Organizador: AMTI
Fecha: 17 de agosto 2022
Lugar: Centro Citibanamex, CDMX, México



Presente en Expo Maquila Paraguay

Nombre del evento: 6ta. Expo Maquila 2022
Organizador: Cámara de Empresas Maquiladoras del Paraguay / Fecha: 1 y 2 de septiembre 2022
Lugar: Unión Industrial Paraguaya - UIP, Asunción, Paraguay



Presente en Invest in Paraguay

Nombre del evento: Invest in Paraguay Foro de Inversiones 2022
Organizador: REDIEX / Fecha: 8 y 9 de septiembre 2022
Lugar: Centro de Convenciones CONMEBOL, Asunción, Paraguay



Presente en Presentación plan de obras del MTOP

Nombre del evento: Plan de obras del MTOP
Organizador: MTOP
Fecha: 9 de julio 2022
Lugar: Torre Ejecutiva



Presente en Expolística

Nombre del evento: Expolística
Organizador: Grupo PST
Fecha: 29-30 de junio y 1 de julio 2022
Lugar: Pabellon Brasil - Fexpocruz - Santa Cruz de la Sierra - Bolivia



Presente en Encuentro de Protagonistas

Nombre del evento: Paraguay, origen y destino de nuevos negocios
Organizador: Grupo Todologística
Fecha: 11 de agosto 2022
Lugar: Centro de Convenciones CONMEBOL, Asunción



Presente en Management Logístico

Nombre del evento: 15ta Edición de Management Logístico – Encuentro 2022
Organizador: Enfasis
Fecha: 8 de junio 2022
Lugar: Goldencenter, Buenos Aires, Argentina



Presente en Expologística Paraguay

Nombre del evento: EXPO LOGÍSTICA PARAGUAY
Organizador: Market Comunicaciones
Fecha: 7 y 8 de junio 2022
Lugar: Talleyrand Costanera



Presente en Encuentro Fluvial de Rosario

Nombre del evento: Encuentro Argentino de Transporte Fluvial
Organizador: Instituto de Desarrollo Regional
Fecha: 3 de mayo 2022
Lugar: Bolsa de Comercio de Rosario, Santa Fe, Arg.



Presente en Inauguración Línea del Plata

Nombre del evento: Inauguración Línea del Plata
Organizador: Efecón
Fecha: 28 de mayo 2022
Lugar: Juan Lacaze, Colonia, Uruguay



Presente en Encuentro de Protagonistas

Nombre del evento: Uruguay, origen y destino de nuevos negocios
Organizador: Grupo Todologística
Fecha: 12 de mayo 2022
Lugar: Radisson Montevideo, Uruguay



Presente en Expologística Panamá

Nombre del evento: Expologística Panamá 2022
Organizador: Cámara de Comercio de Panamá
Fecha: 23 al 26 de marzo 2022
Lugar: PANAMA CONVENTION CENTER - Panama City, Panama



Presente en Tecnolog

Nombre del evento: Revolución 5G
Organizador: Fundación Tecnolog
Fecha: 19 de mayo 2022
Lugar: Torre de Antel, Montevideo, Uruguay



Presente en Intermodal

Nombre del evento: INTERMODAL
Organizador: informa Markets
Fecha: 28 febrero - 2 de marzo 2022
Lugar: São Paulo Expo - SP, Brasil



Como patrocinador de este evento, su empresa tendrá la oportunidad de:

Alcanzar a una audiencia altamente cualificada: Nuestro evento atrae a profesionales y empresas líderes en la industria de la logística. Al patrocinar nuestro evento, su empresa estará alcanzando a un público relevante y altamente interesado en temas de logística, puertos, transporte y comercio exterior.

Mejorar su imagen de marca: Al asociarse con un evento de renombre y prestigio, su empresa demostrará su compromiso y liderazgo en el sector.

Networking y oportunidades de negocio: Nuestro evento ofrece numerosas oportunidades para networking y posibilidades de negocio. Al patrocinar el evento, su empresa tendrá la oportunidad de establecer relaciones valiosas y ampliar su red de contactos.

Demostrar su apoyo a la industria: Al patrocinar nuestro evento, su empresa demostrará su apoyo a la industria de la logística y su compromiso con su crecimiento y desarrollo.

Patrocinar el "Encuentro de Protagonistas" le brindará la oportunidad de establecer relaciones valiosas y posibilidades de negocio.

Quiere ser sponsor destacado? Escanee este código QR ya mismo!!!

Como patrocinador deste evento, sua empresa terá a oportunidade de:

Atingir um público altamente qualificado: Nosso evento atrai profissionais e empresas líderes no setor de logística. Ao patrocinar nosso evento, sua empresa estará atingindo um público relevante e altamente interessado em questões de logística, portos, transportes e comércio exterior.

Melhore a imagem da sua marca: Ao fazer parceria com um evento de renome e prestígio, sua empresa demonstrará seu compromisso e liderança no setor.

Networking e oportunidades de negócios: Nosso evento oferece inúmeras oportunidades de networking e oportunidades de negócios. Ao patrocinar o evento, sua empresa terá a oportunidade de estabelecer relacionamentos valiosos e ampliar sua rede de contatos.

Demonstre seu apoio ao setor: Ao patrocinar nosso evento, sua empresa demonstrará seu apoio ao setor da logística e seu compromisso com seu crescimento e desenvolvimento.

Patrocinar o "Encuentro de Protagonistas" lhe dará a oportunidade de estabelecer relacionamentos valiosos e oportunidades de negócios.

Quer ser patrocinador destacado? Escaneie esse código QR agora mesmo!!!



Encuentro de Protagonistas

UN FORO DEDICADO A REUNIR A LOS LÍDERES Y EXPERTOS EN LA INDUSTRIA DE LA LOGÍSTICA

UM FÓRUM DEDICADO A REUNIR LÍDERES E ESPECIALISTAS NO SETOR DE LOGÍSTICA



Encuentro de Protagonistas 28
UCA Puerto Madero
ARGENTINA
30 y 31 de marzo 2023



Encuentro de Protagonistas 29
Hotel Radisson, Montevideo
URUGUAY
25 y 26 de mayo de 2023



Encuentro de Protagonistas 30
Conmebol, Asunción
PARAGUAY
23 y 24 de agosto de 2023



Encuentro de Protagonistas 31
Fecomercio, San Pablo
BRASIL
5 y 6 de outubro de 2023

www.encuentrodeprotagonistas.com

GRUPO
Todológica
A COMÉRCIO EXTERIOR

GUÍA LOGÍSTICA Y DE COMERCIO EXTERIOR

2023



ESCANEA ESTE
CÓDIGO QR
Y ACCEDA
ONLINE
A LAS EMPRESAS
DEL SECTOR

www.guialogistica.info

