

3. Análisis de los objetivos del estudio original

3.1. Visión, Misión y Propósitos

VISIÓN

Promover el entendimiento común y crear una visión de largo plazo en la comunidad del área Transporte y Logística.

MISIÓN

Definir escenarios probables y factibles para el Uruguay del 2015, indicando las acciones requeridas para su construcción eficiente.

PROPÓSITOS

En este Observatorio del estudio original, 5 años después, consideramos pertinente confirmar la visión y la misión original, así como los propósitos en general, realizando una inflexión en el año 2006 que nos permita identificar la evolución del estudio y observar en particular casos especiales que hayan tenido un desarrollo mayor, igual o menor al proyectado en la Prospectiva.

Actualizar el marco de referencia general para la toma de decisiones en materia de políticas de estado, inversiones públicas y privadas, comercio interno y externo, educación y capacitación, y demás decisiones relevantes.

Visualizar hoy nuevos o iguales escenarios posibles, creíbles y pertinentes para Uruguay del 2015 en materia de Transporte y Logística. No se limita a proyectar números y tendencias, sino que se enfoca en diseñar escenarios y caminos. Además, se analizará el impacto que observamos de esos escenarios en la economía y sociedad del país en la actualidad.

Identificar la necesidad y la influencia de la tecnología y la innovación a la concreción de esos escenarios y en especial lo aplicado en el 2006.

Señalar hoy cuáles son las nuevas acciones necesarias para construir con éxito esas visiones, tanto respecto a las inversiones, a las áreas de investigación y las necesidades de capacitación

Finalmente, analizar y reformular la factibilidad de los futuros posibles, en base a sus: requerimientos, riesgos y restricciones.

3.2. Alcance y límites

En este Observatorio mantenemos iguales criterios que al estudio original analizando el sector Transporte y Logística limitado al transporte, manipulación, almacenaje y agregado de valor a las cargas. El transporte de pasajeros será considerado solamente en la medida en que influya o sea impactado por las soluciones previstas para las cargas, o en la medida en que su inclusión sea estrictamente necesaria para complementar propuestas viables.

Veremos el aumento de la competitividad y de la actividad del sector Transporte y Logística en sí mismo. El rol del sector Transporte y Logística como dinamizador de otros sectores productivos, tanto de la industria como de los servicios y ajustaremos las proyecciones.

3.3 Horizontes

Mantenemos el horizonte original al 2015 tomando la oportunidad de analizar un horizonte intermedio real al 2006, indicar un nuevo horizonte al 2010 y en los casos que resulte de interés, insinuar escenarios futuros luego del 2015.

3.4. Dimensiones geográficas de análisis

Mantenemos lo definido respecto a las diferentes dimensiones geográficas para analizar adecuadamente los factores relevantes para cada elemento de Transporte y Logística. Estas dimensiones pretenden reflejar los efectos nacionales, regionales e internacionales.

También mantenemos el modelo utilizado que tiene su origen en la terminología de análisis estratégico para puertos, pero resulta de particular aplicación en el marco de esta investigación.

UMLAND

El *Umland* corresponde a la envolvente de las vías de comunicación y centros de operación logística, contenidos dentro de los límites del país. Está caracterizado por la ubicación física del país, tiene una fisonomía propia, y está fundamentalmente influido por todos los componentes que hace al potencial socioeconómico del país (por ejemplo, el nivel de educación, la salud, el estado de las comunicaciones, el sector bancario, la estabilidad económica, etc)

HINTERLAND

El *Hinterland* es la zona de influencia económica, con centro en Uruguay, y con fronteras dinámicas, en función de los diferentes modos de transporte y sus eficiencias relativas. Esto se traduce en el corrimiento de las fronteras a medida que se reducen los costos y los tiempos.

Está afectado por las demandas y ofertas de las economías regionales de alcance terrestre y fluvial.

VORLAND

El *Vorland* es el mundo. Las referencias son los bloques económicos y ya no los países, y los actores relevantes son los modos de transporte interoceánico marítimo y aéreo. La tecnología e innovación tiene una especial importancia en la distribución física de mercaderías del comercio internacional.

Estas tres dimensiones interactúan entre sí en forma concéntrica, además de su carácter dinámico. Este dinamismo se manifiesta en cambios de los límites a través del tiempo, en función de las acciones de los actores, de la introducción de la tecnología, y naturalmente son diferentes para cada modo de transporte.