

# SECTOR LOGÍSTICO 2021

## ANÁLISIS Y ESTADÍSTICAS

Octubre 2022



## ÍNDICE

1	DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	2
2	INTRODUCCIÓN .....	3
3	PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2021 5	
3.1	El comercio exterior en el mundo y en Uruguay .....	5
3.2	El comercio exterior en la región (AR, BR y PY) .....	7
3.2.1	Argentina .....	7
3.2.2	Brasil .....	9
3.2.3	Paraguay .....	11
3.2.4	Exportaciones uruguayas .....	13
3.3	La demanda de servicios logísticos uruguayos por exportaciones de AR y PY .....	25
3.3.1	El caso argentino .....	25
3.3.2	El caso paraguayo .....	29
3.4	La demanda de servicios logísticos uruguayos por importaciones de otros países ..	34
3.4.1	Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo .....	34
3.4.2	El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos) .....	38
3.4.3	El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos).....	40
3.4.4	El caso brasilero: importaciones seleccionadas (30 productos).....	41
3.4.5	El caso brasilero: importaciones de medicamentos.....	42
4	EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS .....	45
4.1	ESTADÍSTICAS DEL SECTOR POR PLATAFORMAS LOGÍSTICAS .....	45
4.1.1	PUERTOS.....	45
4.1.2	AEROPUERTO.....	58
4.1.3	ZONAS FRANCAS.....	59
4.1.4	PASOS DE FRONTERA.....	60
4.2	TRÁNSITOS DEL CENTRO DE DISTRIBUCIÓN REGIONAL .....	61
4.3	INDICADORES DE LA POSICIÓN COMPETITIVA DEL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO	62
4.3.1	Índice de desempeño logístico (LPI 2018) – Banco Mundial.....	62
4.3.2	Índice de competitividad global (ICG 2019) – Word Economic Forum .....	64
4.3.3	Índice de conectividad de transporte marítimo (LSCI y PLSCI 2021) – UNCTAD...	65

## 1 DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS

Término	Descripción
a. a.	Variación promedio acumulativa anual
AGPSE	Administración General de Puertos de Buenos Aires
ANP	Administración Nacional de Puertos
ANTAQ	Agencia Nacional de Transportes por Vías Acuáticas del Brasil
BCU	Banco Central del Uruguay
BCP	Banco Central del Paraguay
CDR	Centro de Distribución Regional
CENNAVE	Centro de Navegación
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
DNA	Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay
DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
ETL	Proceso de extracción, transformación y carga de datos
FS	Free Shops
HPP	Hidro vía Paraguay-Paraná
INALOG	Instituto Nacional de Logística
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos de la Argentina
MDIC	Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior del Brasil
MM	Millones
NCM	Código de producto según la Nomenclatura Común del Mercosur
OMC	Organización Mundial del Comercio
p. a p.	Variación punta a punta
TEUS	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies
USD	Dólares estadounidenses
ZF	Zona Franca

## 2 INTRODUCCIÓN

El comercio mundial presentó un fuerte repunte en el año 2021 tras la crisis sanitaria y económica causada por el COVID-19, la cual afectó severamente a las cadenas de suministro mundiales, sin embargo, el sistema de comercio demostró su resiliencia. Esto se puede corroborar si observamos las cifras publicadas por la OMC, en donde se observa que el volumen de mercancías creció 9,8% en 2021, y el valor del comercio mundial de servicios comerciales también aumentó 15%. Este último impulsado fundamentalmente por la demanda de servicios de transporte<sup>1</sup>.

En el caso de Uruguay, la actividad económica creció 4,4% en términos de volumen físico si comparamos el año 2021 con el 2020 según el BCU. En su informe de Cuentas Nacionales destacan que, desde el enfoque de la producción, hubo un crecimiento generalizado en todas las actividades; y desde el enfoque de la demanda, el aumento de la actividad económica estuvo asociado a un incremento de la demanda externa e interna. También es de destacar que el Saldo de Balanza Comercial fue positivo en términos corrientes a causa de un mayor incremento en las exportaciones y un menor crecimiento en las importaciones de bienes y servicios.<sup>2</sup>

En este marco, el presente informe brinda un panorama general de cómo el sector logístico uruguayo se ha desempeñado en el último año. El mismo es elaborado por el Área de Economía & Información del Instituto Nacional de Logística, utilizando para el proceso de ETL (Extract, Transform, Load), el análisis estadístico y de visualización diferentes herramientas<sup>3</sup>.

Las referencias a las fuentes aclaran si los datos fueron procesados por el INALOG a efectos del análisis de interés o si, por el contrario, se presentan las mismas cifras que figuran en las publicaciones divulgadas por cada organización. El procesamiento de los datos aduaneros uruguayos surge de la información de los documentos únicos aduaneros (DUAs) extraídos del Sistema de Información Logística del INALOG (SIL), adicionalmente esta información se complementa con datos de los sistemas aduaneros de otros países y por otra parte mediante de la descarga de información a través de un proveedor privado.

El informe es presentado en dos grandes capítulos, el primero de ellos, se subdivide en cuatro partes. Comenzando por el estudio del comercio exterior a nivel mundial y realizando la comparativa con Uruguay, en segunda instancia se realiza el análisis de la evolución histórica comercial de los países vecinos (Argentina, Brasil y Paraguay) y las principales exportaciones uruguayas, y, por último, se observa la demanda de los servicios logísticos de nuestro país solicitada tanto por las exportaciones como por las importaciones de los países de la región.

El segundo capítulo, se encuentra dividido en tres partes, iniciando con el análisis de la evolución del sector logístico diferenciada por las plataformas (Puertos, Aeropuerto, Zonas Francas y Pasos de Frontera), luego, se detallan los movimientos de carga

<sup>1</sup> Medido en dólares estadounidenses.

<sup>2</sup> Informe de Cuentas Nacionales del BCU: Cuarto trimestre 2021 y año 2021.

<sup>3</sup> Herramientas utilizadas: Excel, Dbeaver y Saiku Analytics, Software R y Power BI.

relativos al CDR (Centro de Distribución Regional) desde la óptica del ingreso y egreso de las mismas, y para culminar, se realiza una síntesis de los índices internacionales los cuales permiten visualizar la posición competitiva del sector.

### 3 PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2021

#### 3.1 El comercio exterior en el mundo y en Uruguay

El punto de partida de este análisis es la evolución del comercio mundial, lo cual resulta sumamente relevante para comprender el desempeño de nuestro país y su posición de Hub Logístico regional, de la cual destacamos, que, en los últimos años, aproximadamente la mitad de las ventas a los países de la región desde el territorio uruguayo correspondió a mercadería de origen extranjero.

La Organización Mundial de Comercio prevé un aumento del comercio mundial de mercancías del 3% en 2022 y del 3,4% en el año 2023, estas cifras fueron ajustadas a la baja debido a la incertidumbre generada por el conflicto en Ucrania (el cual involucra a proveedores claves de bienes esenciales). Sin embargo, el conflicto no fue el único factor que condujo a dicho ajuste, el aumento de los casos de COVID-19 en China y el nuevo confinamiento impuesto perturban el comercio marítimo. La OMC también prevé que el PIB mundial a tipos de cambio de mercado se incrementará un 2,8% en 2022, tras haber experimentado un aumento del 5,7% en 2021.<sup>4</sup>

Como se verá más adelante, nuestro país presentó un comportamiento similar al desempeño mundial en el año 2022, destacándose el desempeño de sus exportaciones.

Como se visualizará más adelante en mayor profundidad, nuestro país presentó un comportamiento similar al desempeño mundial en el año 2021, tanto para las importaciones como las exportaciones.

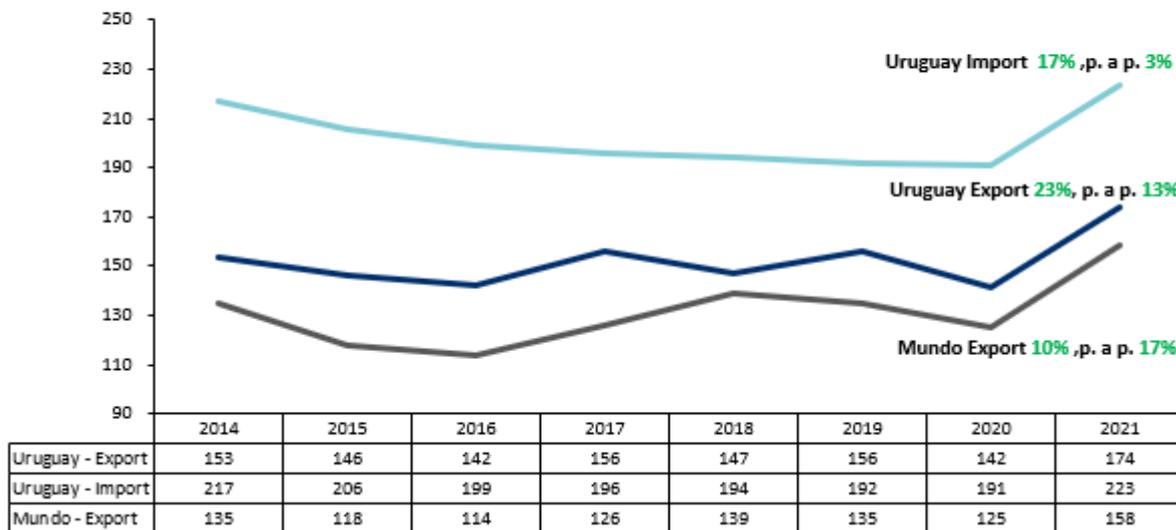
Con base en 2014, la siguiente gráfica permite visualizar que la evolución de los índices de volumen del comercio de bienes en el último trienio presentó prácticamente los mismos signos para el caso uruguayo y el comercio mundial. Para el caso del 2019, las exportaciones del comercio mundial según la OMC presentaron una leve caída (-3%), mientras que las exportaciones uruguayas presentaron una variación positiva (6%) y las importaciones uruguayas una variación negativa (-1%). En el último año del trienio, se observa un comportamiento similar tanto para nuestro país como para el mundo, alcanzando en el caso de las exportaciones uruguayas un crecimiento del 12% y del 16% para las importaciones. Las exportaciones del comercio mundial en dicho periodo aumentaron un 17% respectivamente.

Si analizamos la evolución p. a p. del comercio mundial para el periodo 2014-2021, se observa que la misma fue de 17% por encima, por su parte Uruguay para el mismo periodo obtuvo un crecimiento p. a p. de las exportaciones de 13% y un crecimiento p. a p. de 3% en las importaciones.

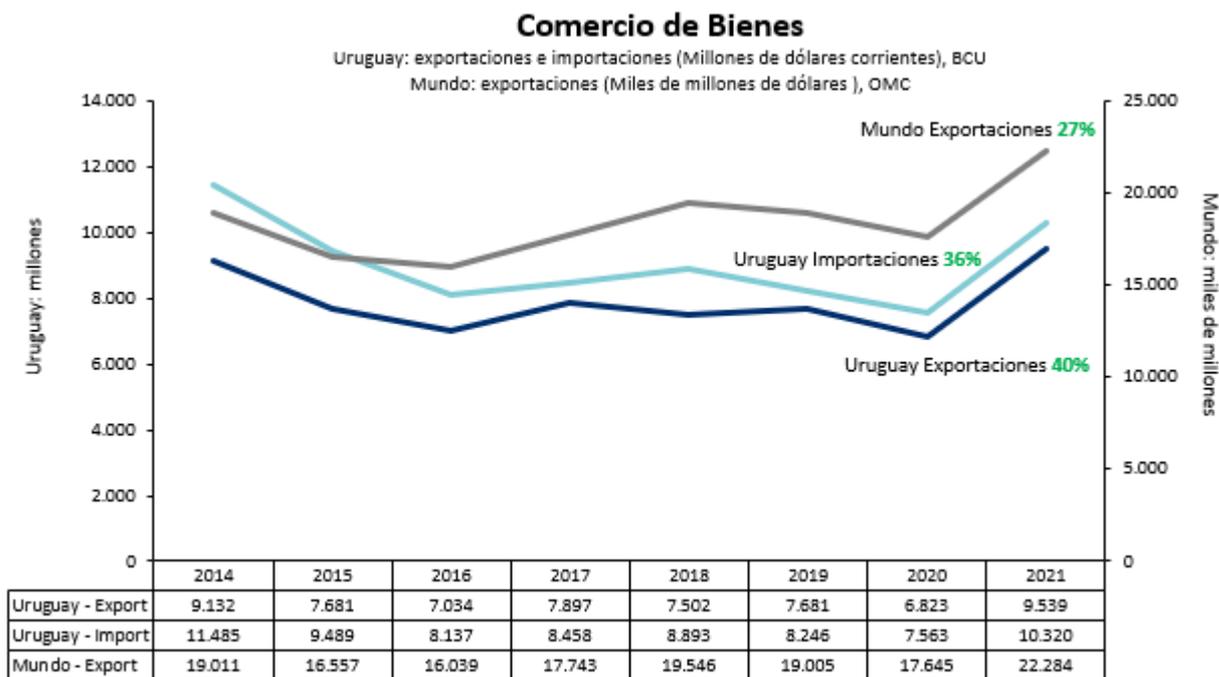
<sup>4</sup> [https://www.wto.org/spanish/news\\_s/pres22\\_s/pr902\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/news_s/pres22_s/pr902_s.htm)

### Comercio de bienes

Uruguay: exportaciones e importaciones (Índice Promedio de Volumen Físico), INALOG a partir de BCU  
Mundo: exportaciones, INALOG a partir de OMC



Si observamos el comercio de bienes en términos de valor corriente, se visualiza que desde 2014 tanto las importaciones como las exportaciones uruguayas cayeron sostenidamente hasta el año 2016 (-29% y -23% comparado con el 2014), esta caída es mas pronunciada que la presentada por el comercio mundial (-16% respectivamente). A pesar de este descenso, el siguiente año se produce un crecimiento tanto para las exportaciones uruguayas como para el comercio mundial, el cual se revierte en el 2018 para las exportaciones uruguayas, que presentan una caída del -5% comparado con el 2017. En el año 2020, las exportaciones del comercio mundial presentaron una caída del -7% interanual. Por su parte, las importaciones uruguayas presentaron un descenso del -8% y para las exportaciones uruguayas se produjo una caída del -11% interanual. En el último año, la OMC presentó un gran aumento del 26% en las exportaciones del comercio mundial. Los datos del BCU indicaron un crecimiento del 36% para las importaciones uruguayas y para las exportaciones uruguayas se produjo un aumento mas acentuado del 40%, con respecto al año anterior. Constatandose que tanto nuestro país como el resto del mundo se está empezando a recuperar luego de los efectos causados por la pandemia del COVID-19.



### 3.2 El comercio exterior en la región (AR, BR y PY)

El análisis estadístico del presente informe considerará la región más relevante del Hub uruguayo siendo ella la comprendida por Argentina, Brasil (con foco en las regiones Sur y Sureste) y Paraguay. Esta definición se basa en su participación actual en los negocios (considerando orígenes y destinos de la carga en tránsito, trasbordo y reembarco del Hub Logístico uruguayo) y en una razón práctica de disponibilidad de datos continuos y consistentes sobre esos países.

Se observará la evolución de las exportaciones e importaciones, argentinas, brasileras y paraguayas que durante el periodo 2014-2021 han presentado un comportamiento dispar; en términos generales se observa un crecimiento en el último año para los tres países seleccionados, lo cual demuestra que los países están logrando superar las dificultades acontecidas por el COVID-19. Y para finalizar, se analizará la evolución de las principales cadenas de exportación uruguayas.

#### 3.2.1 Argentina<sup>5</sup>

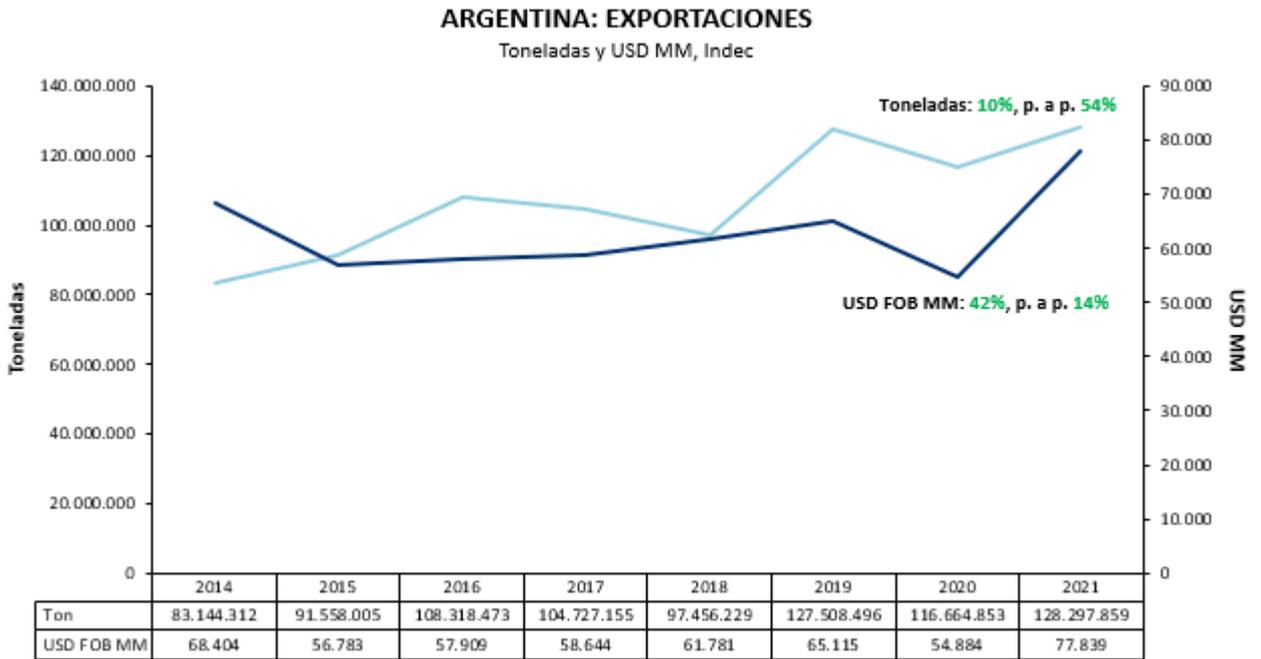
La información disponible para el caso de Argentina posibilita el estudio de la evolución de su comercio exterior en términos de su peso en toneladas, así como también en términos de su valor corriente.

En toneladas, las exportaciones argentinas en 2020 presentaron una caída de 9%, comparado con 2019; en el año 2021 obtienen un aumento del 10% por encima con

<sup>5</sup> Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos del INDEC

respecto al año anterior. De esta forma obtiene una variación p. a p. positiva del 54% y 6% a.a. por encima tomando desde 2014.

Si analizamos las exportaciones en términos de valor<sup>6</sup>, se puede observar que en el año 2020 se produjo un descenso de -16%; el año 2021 presentó un crecimiento pronunciado de 42% comparado con el año 2020. Obteniendo una variación p. a p. del 14% positiva y 2% a.a. por encima tomando desde 2014.

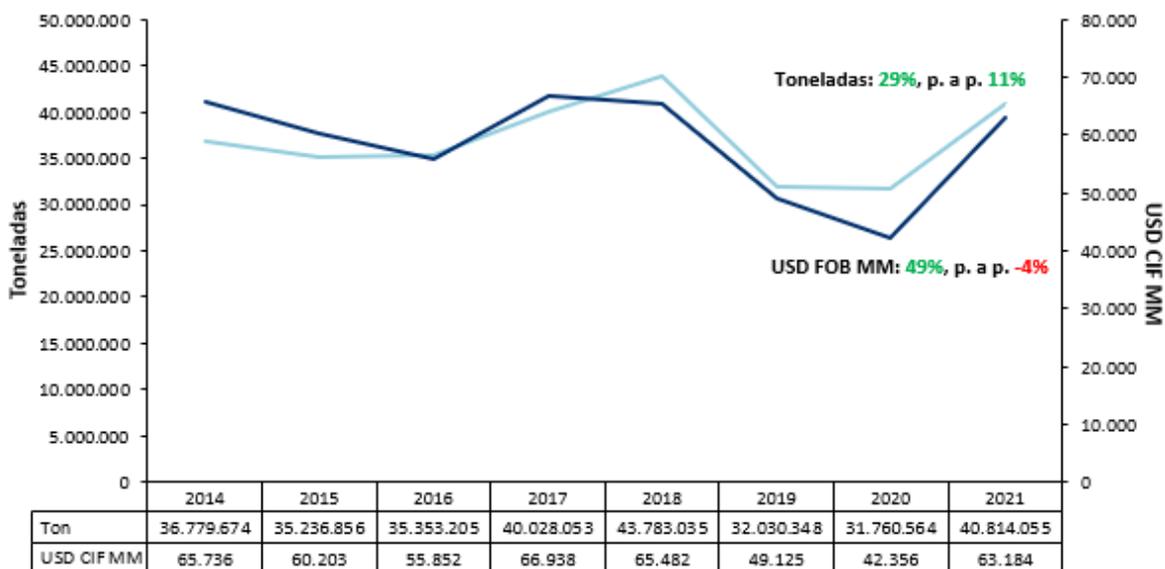


Por su parte, las importaciones presentaron un gran aumento en valor en el último año, un 49% respectivamente (-1% a.a. tomando desde 2014). Si observamos las importaciones en términos de peso, en 2020 cayeron un -14% y en el último año presentaron un crecimiento de 29% (1% a.a. tomando desde 2014). De esta forma se presenta una variación p. a p. negativa en términos de valor de -4% y una variación p. a p. positiva de 11% respectivamente.

<sup>6</sup> Millones de dólares FOB corrientes

### ARGENTINA: IMPORTACIONES

Toneladas y USD MM, Indec



#### 3.2.2 Brasil<sup>7</sup>

En el caso de Brasil, se toma la información desde el 2014 del comercio exterior para el total del país y también para una selección de estados de las regiones Sur y Sureste, las cuales, pueden resultar de mayor interés para el Hub Logístico uruguayo. Por este motivo, se consideran los estados de: Río Grande del Sur, Santa Catarina, Paraná y San Pablo, los cuales, en conjunto, en los últimos años<sup>8</sup> movieron en promedio el 57% de las importaciones totales en valor y el 42% de las exportaciones totales en valor.

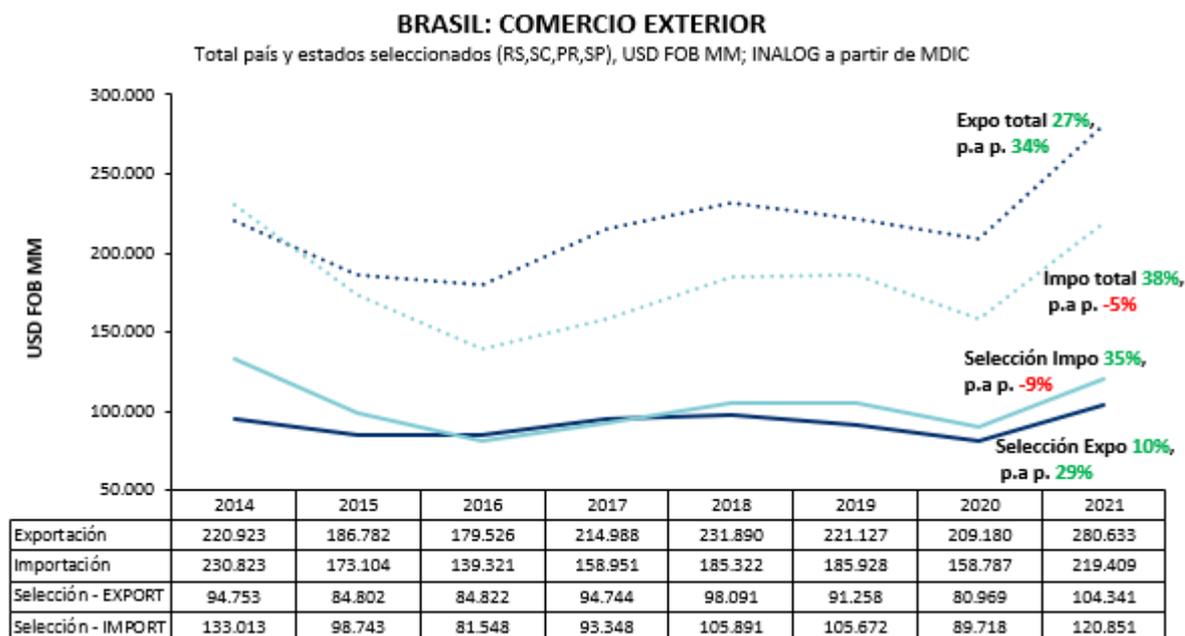
En la siguiente gráfica se puede observar que existieron altibajos para el total del país y para la agrupación de los estados seleccionados, medido en millones de dólares. En ambos casos, la evolución del comercio exterior muestra una caída sostenida en el tiempo desde el año 2018 hasta el 2020. En el año 2020, ambos presentaron un descenso tanto en las exportaciones (5% en el total país y 11% en los estados seleccionados) como en las importaciones (15% en el total país y 15% en la selección de estados). Para el último año, se presenta un gran aumento en los valores de las exportaciones (27% en el total país y 10% en la selección de estados) y también en las importaciones (38% en el total país y 35% en la selección de estados). Dicho crecimiento era esperable, ya que los países comienzan a recuperarse de las problemáticas causadas por la pandemia del COVID-19.

De esta manera, se presenta una variación p. a p. de 34% positiva en las exportaciones totales del país y una variación p. a p. de 5% negativa en las importaciones totales (tomando desde el año 2014). Por su parte los estados seleccionados presentaron una

<sup>7</sup> Procesamiento Inalog a partir de las bases de datos del MDIC.

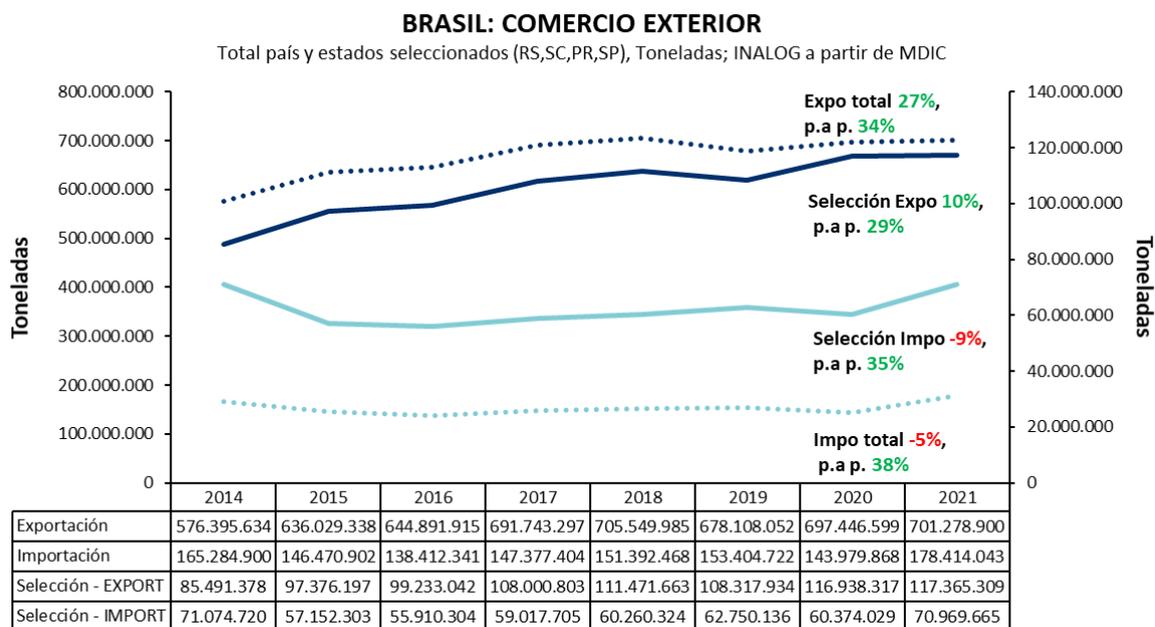
<sup>8</sup> Se toma para el promedio, datos desde 2014.

variación p. a p. de 29% por encima en las exportaciones y de 9% por debajo en las importaciones (tomando desde el año 2014).



En el caso de las toneladas, se observa que en las exportaciones totales del país ocurre un crecimiento del 27% en el último año y una variación p. a p. de 34% positiva tomando desde el año 2014. Si analizamos las importaciones totales se visualiza que las mismas sufrieron una caída del -5% en el último año y una variación p. a p. de 38% por encima en el periodo estudiado.

Para el caso de los estados seleccionados, se sigue la misma tendencia que los valores totales del país. Las exportaciones de la agrupación de estados seleccionados alcanzan un crecimiento de 10% en el año 2021 y una variación p. a p. de 21% en el periodo de estudio. Por su parte, las importaciones de los estados seleccionados obtienen una caída de -9% en el último año y una variación p. a p. de 35% positiva tomando desde el año 2014.



### 3.2.3 Paraguay

Para completar el análisis realizado para la región, se presentan a continuación las estadísticas económicas referentes a Paraguay.

Las exportaciones registradas<sup>9</sup> en términos de valor, presentaron en 2021 un aumento del 7%, en el último año también se produjo un aumento, pero en este caso más acentuado, del 24% con respecto al año anterior.

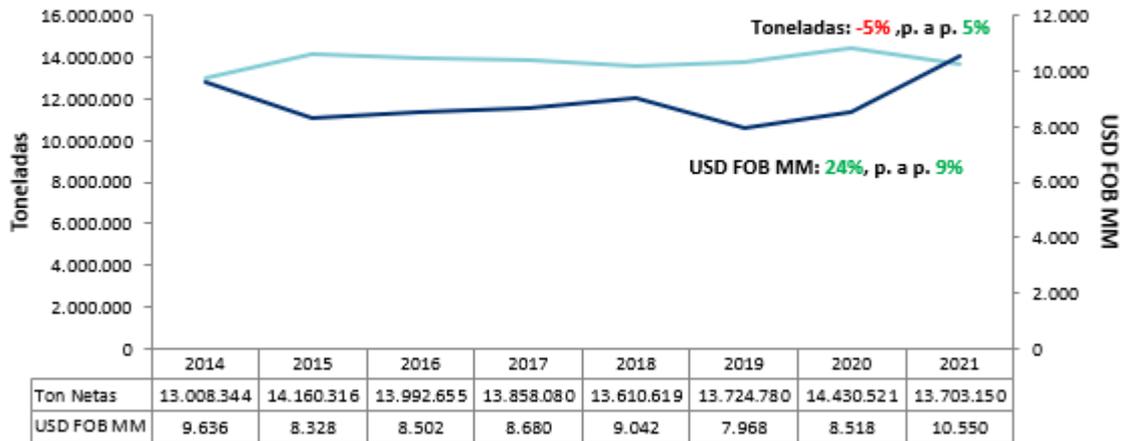
Por otra parte, si analizamos las exportaciones medidas en términos de toneladas, vemos que en el año 2020 se visualiza un pequeño aumento del 5% con respecto al año anterior; y en el último año se observa un descenso del -5% con respecto al año 2020.

Obteniendo de esta forma una variación p. a p. del 5% positiva en términos de toneladas y del 9% positiva en términos de valor, tomando desde el año 2014 en ambos casos.

<sup>9</sup> El presente informe toma como referencia el total de exportaciones registradas publicado por el BCP las cuales no consideran las reexportaciones y otras exportaciones.

### PARAGUAY: EXPORTACIONES

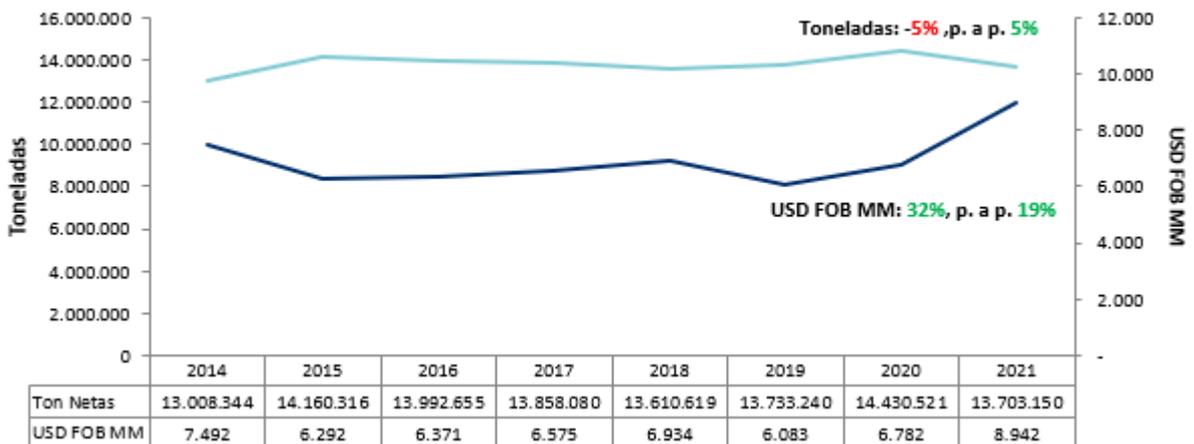
Toneladas y USD FOB MM, INALOG a partir de BCP



Debido a que el Banco Central de Paraguay incorpora en sus datos estadísticos las ventas que se realizaron al exterior de energía eléctrica (NCM: 2716), para el siguiente análisis esta variable macroeconómica no se toma en consideración, dado que el peso de este producto es considerado nulo.

### PARAGUAY: EXPORTACIONES - SIN ENERGÍA ELÉCTRICA (NCM 2716)

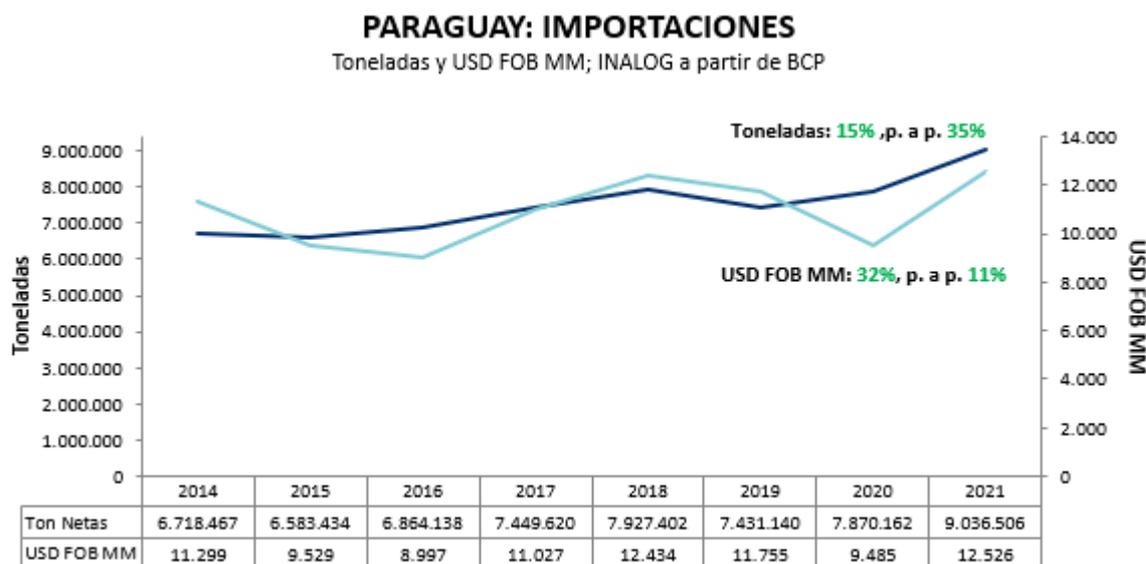
Toneladas y USD FOB MM, INALOG a partir de BCP



Las cifras muestran que las mismas conclusiones arribadas anteriormente son válidas para las exportaciones con la exclusión de la energía, donde se evidencia que la variación del último año es también positiva en términos de valor, obteniendo un crecimiento del 32%.

Finalmente, resta analizar las importaciones paraguayas; los movimientos de esta variable presentan un comportamiento similar en peso y en valor. En el año 2021 se muestra como ambas medidas exhiben un gran crecimiento. Si analizamos las

importaciones paraguayas en términos de peso, observamos que las mismas obtuvieron una variación positiva del 15% con respecto al año 2020 y por su parte, las importaciones en términos de valor crecieron un 32% con respecto al año anterior.



Si observamos todo el periodo analizado, se percibe que las importaciones en el año 2021 en ambos términos alcanzaron máximos históricos.

De esta manera, las importaciones paraguayas en términos de valor alcanzaron una variación p. a p. positiva de 11% y en términos de peso las mismas obtuvieron una variación p. a p. positiva de 35%, tomando en ambos casos desde el año 2014.

### 3.2.4 Exportaciones uruguayas

Luego del análisis de la región pasaremos en este apartado, a exhibir los datos estadísticos de aquellas cadenas de exportación uruguaya más relevantes. Estas, se presentan resumidas en los siguientes cuadros, luego se hará un estudio más profundo en cada una de ellas.

#### **EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)**

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Carne	325.230	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653
Granos	4.599.799	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175
Lácteos	238.199	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984
Madera	7.611.749	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977
<b>TOTAL GRUPOS</b>	<b>12.774.978</b>	<b>13.379.108</b>	<b>15.314.220</b>	<b>13.768.026</b>	<b>15.389.673</b>	<b>14.596.383</b>	<b>15.871.789</b>

**EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)**

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Carne	1.569	1.580	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828
Granos	1.742	1.581	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712
Lácteos	611	564	585	680	647	646	733
Madera	767	806	935	1.022	931	879	1.073
<b>TOTAL GRUPOS</b>	<b>4.689</b>	<b>4.531</b>	<b>5.098</b>	<b>4.687</b>	<b>5.270</b>	<b>4.820</b>	<b>6.347</b>

Nuestro país, cuenta con una amplia gama de productos exportados, en esta sección, se presentarán en conjuntos cuatro diferentes donde los productos considerados principales están agrupados según su naturaleza.

El año anterior, en este apartado comentamos que las vivencias de la pandemia afectaron a las exportaciones totales uruguayas, a pesar de que la pandemia continuó, las exportaciones totales de nuestro país presentaron variaciones del orden positivo.

En este sentido, si consideramos el total de lo comercializado al exterior medido en valor se observa un amplio crecimiento del 40,03%<sup>10</sup>, más aún, si miramos frente al valor pre-pandemia del 2019, hay un buen crecimiento del 26,72%. Cabe destacar, que el valor alcanzado en este último año es un récord histórico.

De los productos que en años anteriores potenciaron el crecimiento de nuestro país en el mundo, y que en el 2020 fueron los que intensificaron la caída se vivieron nuevamente repuntes con altas tasa de aumento. En este sentido, la carne bovina que históricamente es el principal producto de exportación fue el que con mayor incidencia afectó el crecimiento del 2021. Esta incidencia fue del 11%, la misma está explicada tanto porque se enfrentaron a mejores precios, así como por mayores volúmenes enviados (variación en toneladas brutas del 38%). Las ventas totalizaron US\$ 2.038<sup>11</sup> millones (representando el 72% del total del grupo carnes) sienta la tasa de crecimiento frente al 2020 del 60%. La soja que el segundo producto más vendido también tuvo un crecimiento; el mismo fue más moderado que el de la carne, pero alcanzó un 17% con un total de US\$ 892<sup>12</sup> millones (representando en este caso el 52% del total del grupo granos). A nivel total, la incidencia del grano fue del 2%; si consideramos la agregación de ambas incidencias tenemos que en conjunto la soja y la carne bovina explican el 66% del aumento total.

Si, por otro parte, tomamos en cuenta el informe de comercio exterior de 2021<sup>13</sup> que realiza mensualmente Uruguay XXI, las exportaciones de nuestro país tuvieron un aumento del 43% totalizando US\$ 11.549 millones. Esta variación es mayor que la mencionada anteriormente ya que, dentro del total de las exportaciones la agencia incluye las exportaciones realizadas también desde las zonas francas. Continuando en la misma línea se confirma que dentro de las mayores incidencias del repunte histórico alcanzado también se encuentra la celulosa con un aumento del 43% y una incidencia

<sup>10</sup>Total exportado en millones de dólares: 2019 – 7.644,194, 2020 - 6.917,339, 2021 – 9.686,675, en base a SIL INALOG a partir de la DNA.

<sup>11</sup> SIL INALOG a partir de la DNA

<sup>12</sup> SIL INALOG a partir de la DNA

<sup>13</sup> <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/informe-anual-de-comercio-exterior-de-uruguay-2021/>

del 5,9%, en el ranking este producto se posicionó en la segunda posición de los más comercializado<sup>14</sup> y el monto ascendió a US\$1.575 millones<sup>15</sup>.

En sentido opuesto y considerando los datos sin las zonas francas, hay pocos productos que tengan ventas totales al exterior con valores mayores a 10 millones de US\$ y presenten variaciones negativas. El arroz presentó una caída del 16% en valor frente al 2020 con una incidencia de -1%; por otro lado, los productos del mar también sufrieron una caída sin tener casi incidencia en el total.

Como siguiente paso, estaremos presentamos los grupos de productos estudiados, el orden de los mismo fue elegido en base a la participación que tiene cada conjunto de productos dentro del total 2021 medido en términos de valor<sup>16</sup>.

### **CARNE**

La evolución en las exportaciones de los productos cárnicos, si obviamos del análisis la retracción del 11% que se vivió en el 2020 debido a la crisis sanitaria, podríamos decir que continuó con una tendencia creciente desde el 2015. En el 2021, se lograron recuperar y obtener valores de ventas récord ya que al comparar con las ventas prepandemia se creció en un 41%<sup>17</sup> y donde el grupo alcanzó la cifra de US\$ 2.827 millones.

Dentro de este grupo, la carne bovina es la de mayor contribución (este producto<sup>18</sup> históricamente se posiciona en los primeros puestos de las exportaciones totales, en 2021 las ventas totales ascendieron a US\$ 2.435 millones) y las variaciones son correlativas con lo sucedido en todo el grupo.

En lo que respecta al índice internacional de precios de la carne y de precios de la carne de ganado bovino, que elabora mensualmente la FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) se vivieron variaciones contrarias a la del año anterior. A nivel general, la variación fue del 13% y en la carne bovina fue superior en el orden del 19% al compararlo con el año anterior<sup>19</sup> debido a esto, es que el crecimiento de los totales exportados en términos de valor fue más pronunciado que en términos de toneladas.

<sup>14</sup> Recordar, Uruguay XXI considera dentro del total de las exportaciones las realizadas por las zonas francas. En este sentido, el orden de los principales productos exportados fue: 1- Carne bovina, 2- Celulosa, 3- Soja.

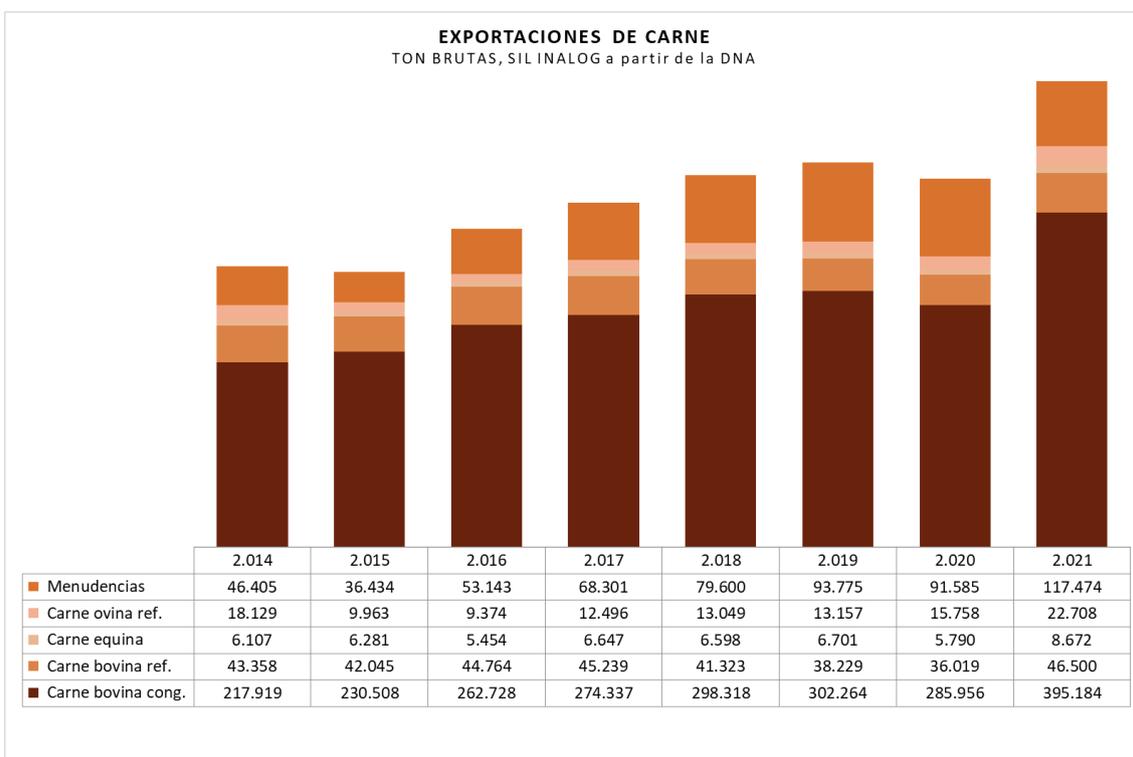
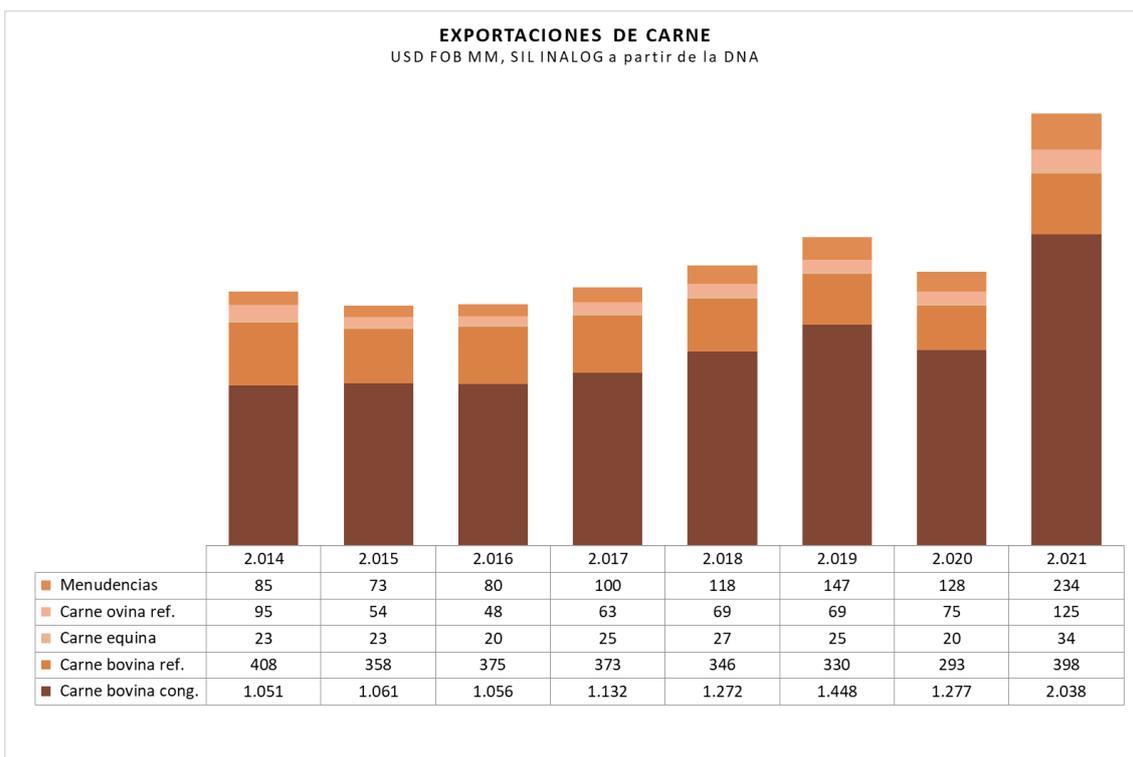
<sup>15</sup> Creció primariamente debido a que el precio de exportación creció.

<sup>16</sup> Carne 29%, Granos 18%, Madera 11% y Lácteos 8%.

<sup>17</sup> Al realizar la variación frente al 2019.

<sup>18</sup> Considerando en conjunto carne bovina congelada y refrigerada representan el 86% del grupo.

<sup>19</sup> <http://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/>



A pesar de que los precios de los productos cárnicos medidos por este índice desde marzo 2021 rondaron los 100 puntos con despegue en junio superan los 110, se visualizó una leve caída desde agosto a octubre.

## **GRANOS**

Este siguiente grupo comprende otros de los principales productos de exportación de nuestro país que, en el último año, también sostuvo su posicionamiento y que discretamente también tuvo una variación positiva.

La soja, fue nuevamente el segundo producto más vendido al exterior del total de las exportaciones de nuestro país<sup>20</sup>, y en el 2021 se comercializaron US\$ 892 millones ascendiendo de esta manera a un 17% la variación interanual. Sin embargo, al mirar las ventas en términos de peso tenemos una variación negativa del 18% frente al 2020. Este descenso en parte se puede deber, a que se cultivó menos, el área sembrada a su vez se ubicó en el registro más bajo de los últimos 12 años y el rendimiento medio se redujo de manera relevante.<sup>21</sup>

La demanda de soja por parte del gigante asiático se mantuvo con la mayor participación en el total (33%). Sin embargo, y a pesar de ser para nuestro país el principal destino (como desde el hace más de 10 años), descendieron las ventas en términos de valor y la variación fue del 23% del total exportado a China. Egipto por su parte, fue el segundo destino más importante con una participación en valor del 29% de las ventas totales<sup>22</sup>, es decir que cerca del 60% de lo que se exportó de soja fue a parar solo a estos dos destinos.

En términos de volúmenes si tomamos en cuenta el grupo en su conjunto, los granos cayeron en 7% contrario al crecimiento del 14% en valores, es decir, a nivel general las variaciones fueron dispares y a pesar de las caídas de las toneladas se vio que se comercializó con precios mayores. Los datos del 2020 nos mostraron que el arroz y el trigo fueron en parte los productos que contrarrestaron la caída del total exportado, en lo que respecta al primero en el último año se volvió a presentar una caída del 16% en valor mientras que en toneladas cayó en 24%. Sin embargo, el trigo tuvo un buen rendimiento que continuó creciendo, registrando valores en toneladas levemente inferiores a los alcanzados en el año 2016 el crecimiento fue del 35% frente al año 2020, en términos de valor sucedió algo similar, donde el crecimiento fue mayor y ascendió a 58% con 142 millones de dólares. Esto se puede explicar porque los precios registraron varios meses consecutivos a la suba, debido a la menor disponibilidad de este producto a raíz de una disminución de las cosechas en los principales exportadores a nivel mundial<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> Sin considerar lo exportado desde las zonas francas.

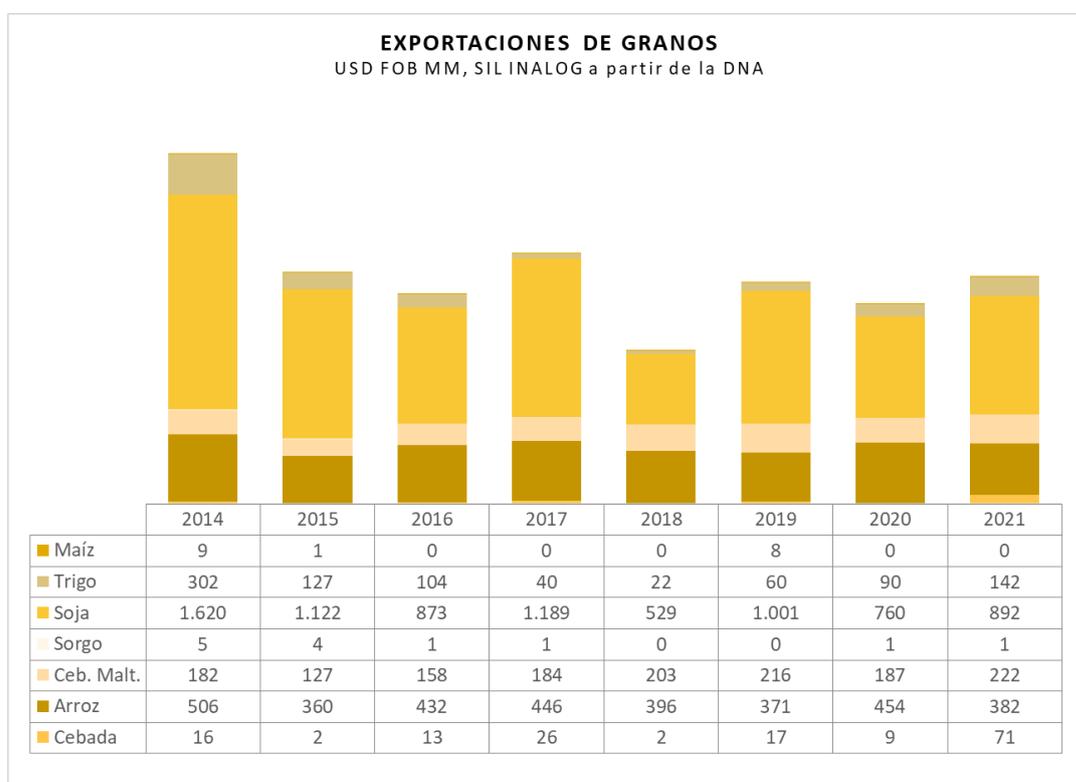
<sup>21</sup> El cultivo de soja registró una caída de 14% en el ciclo 2020/21 con una superficie sembrada que se ubicó en el registro más bajo de los últimos 12 años y un rendimiento medio que se redujo fuertemente (a 1,8 toneladas por hectárea) como consecuencia del déficit hídrico registrado por segundo año consecutivo. El 9 de diciembre del 2020 las autoridades ministeriales declararon la emergencia agropecuaria por segunda vez en menos de un año. Anuario OPYPA 2021: <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/comunicacion/publicaciones/anuario-opypa-2021/anuario-opypa-2021>

<sup>22</sup> Cabe destacar que la variación frente al año 2020 de lo exportado a Egipto fue del 126%.

<sup>23</sup> <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/comunicacion/publicaciones/anuario-opypa-2021/analisis-sectorial-cadenas-productivas/situacion>

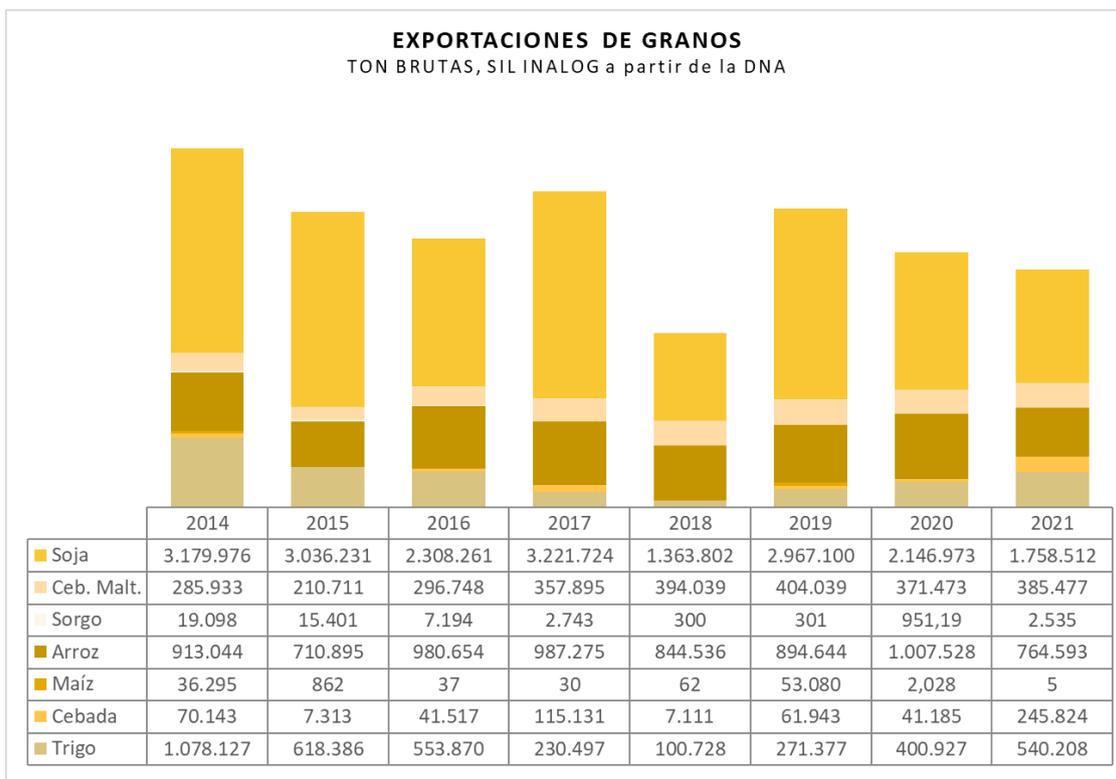
El índice de precios de los cereales de la FAO<sup>24</sup> registró un aumento de 27% si comparamos los resultados promedios de los últimos dos años. Este valor alcanzado en 2021 representa el promedio anual más elevado registrado desde 2012.

Los precios del maíz aumentaron por la fuerte demanda en los mercados energéticos, pero para nuestro país no es para nada relevante la comercialización de este producto, el arroz en cambio representó la cuarta parte de lo vendido y según la FAO fue el cereal que presentó un descenso de precio en 2021; las cotizaciones disminuyeron en promedio un 4,0 % respecto de los niveles de 2020. La debilidad obedeció a las cuantiosas disponibilidades exportables de arroz, que intensificaron la competencia entre los proveedores y los llevaron a tratar de contrarrestar los efectos en la demanda de los costos de transporte elevados y la escasez de contenedores bajando los precios.



Por último, dentro de este grupo también se encuentra la cebada malteada, que en términos de valor es el tercer producto más vendido. En el último año tuvo crecimientos en ambas variables, siendo en volumen 4% mientras que en valor este aumento fue del 19%.

<sup>24</sup> <https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/es/>



## **MADERA**

Como tercer grupo de estudio, nos centramos en la parte de la cadena forestal referida a las exportaciones de madera y sus subproductos, se presentará a continuación la evolución de las comercializaciones al exterior. Vale destacar que a los efectos de este informe se considerarán las exportaciones hacia el exterior y hacia las Zonas Francas dentro de Uruguay, sin tomar en cuenta aquellas exportaciones desde las mismas Zonas Francas (ZF) hacia el Uruguay o el exterior. Es por lo que en esta sección no se presentan las exportaciones de celulosa.

La extracción de madera tiene diferentes fines tales como la elaboración de combustible o para su consumo en el ámbito industrial (aserraderos, fábrica de tableros, industrias de aserraderos, impregnadoras e industrias de transformación química -pulpa de celulosa-). Como es de público conocimiento, en Uruguay al 2021 funcionan dos plantas de celulosa, UPM (2008) y Montes del Plata (2014), así mismo en abril del 2020 comenzó la construcción de la tercera de ellas (UPM 2) la cual se localizará en el límite de Durazno y Tacuarembó lo que promoverá el desarrollo de la zona y alrededores.

El sector en su conjunto (madera, celulosa y papel), representa alrededor del 3,8% del PBI y muestra un franco crecimiento que se refleja en los mayores niveles de actividad, empleo e inversión. En las últimas dos décadas y en un contexto de expansión de las

exportaciones de bienes, las colocaciones externas del complejo forestal pasaron de ser 5% en 2001 a representar el 19% en 2021.<sup>25</sup>

Al examinar las variaciones de este conjunto de productos vemos que su crecimiento fue sostenido en el periodo 2013–18, y a pesar de que en los dos siguientes años se vivieron caídas debido a los efectos de la pandemia en el 2021 se da un rebote marcando récord histórico en ambos términos. En la comparativa interanual en toneladas vemos que la expansión fue del 14%, cabe mencionar que esta cuantía es 9% más alta si comparamos con el anterior mayor valor registrado en 2018. Al mirar las variaciones en valores, el empuje del último año es superior que en términos de volúmenes ya que asciende a 26%, mientras que comparado con 2018 el valor es 8% superior, muy similar a las toneladas. En lo que refiere a la variación punta a punta a tomar desde el 2014, en valor aumento en 63%<sup>26</sup> y en toneladas fue de 80%<sup>27</sup>.



Si pasamos a analizar cada uno de los productos de manera de forma separada vemos que la madera en bruto contribuyó especialmente al crecimiento, en términos brutos explica casi la mitad del aumento. Dada la demanda del gigante asiático las ventas crecieron enérgicamente desde el 2016; el total comercializado en el 2021 fue de US\$227 millones sin tomar en consideración lo enviado a Zona Franca, este valor implicó una expansión interanual del 49%, en términos de toneladas por su parte, se registra un total de 2,8 millones de toneladas, el mayor valor registrado históricamente.

En lo que respecta a los chips, se destacaron con un fuerte crecimiento en el 2021, sin recuperar aún sus valores pre-pandemia, pero casi duplicando los valores del año

<sup>25</sup> ¿POR QUÉ INVERTIR EN EL SECTOR FORESTAL DE URUGUAY? Uruguay XXI - <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/sector-forestal/>

<sup>26</sup> Variación punta a punta desde 2014 (678) al 2021 (1.104).

<sup>27</sup> Variación punta a punta desde 2014 (6.303.385) al 2021 (11.346.977).

anterior. En el 2021, se abrió el mercado chino para esta mercadería y esto explica en parte el rebote vivido, a su vez, se dio la reapertura del mercado europeo; en este sentido China es el país se presenta como un destino valioso siguiendo al principal que es Portugal<sup>28</sup>.

Por otro lado, la madera aserrada dentro del total exportado sin considerar las Zonas Francas representa el 28%, las ventas aumentaron interanualmente en 21% en volúmenes y en 52% en valores. Para finalizar, si miramos las ventas agrupadas de nuestro país con destino a las Zonas Francas podemos identificar que los valores se mantienen relativamente constantes y que la pandemia no tuvo tal impacto en los valores ni en los volúmenes.

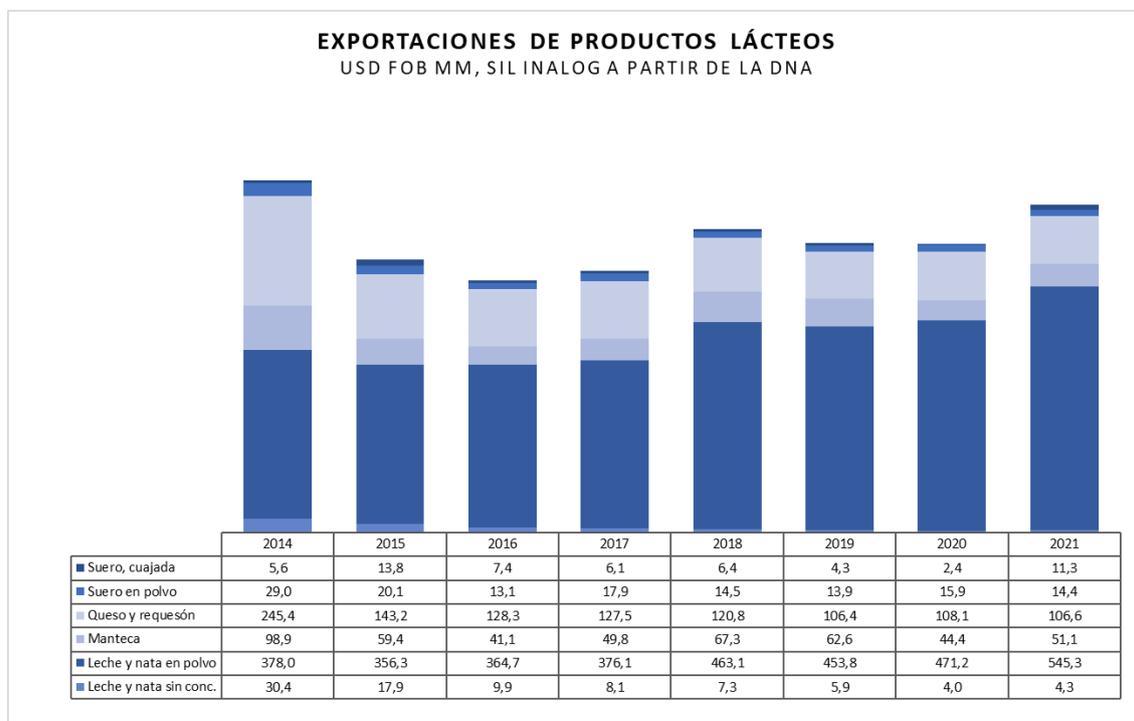


## LACTEOS

Como último grupo de productos, tomamos los comprendidos en la industria láctea. Estos presentaron variaciones de carácter positivo si nos enfocamos en el valor de totalidad de las exportaciones, sin embargo, en peso no tuvieron una variación significativa si se compara a los dos últimos años. En 2020 se vio un desacople frente al resto de los grupos ya que tuvieron crecimientos (aunque magros) frente al 2019. Al hacer referencia a todo el periodo de análisis podemos observar que, a pesar de los

<sup>28</sup> <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/datos-y-estadisticas/estadisticas/boletin-estadisticas-forestales-2022#:~:text=Las%20ESTAD%C3%8DSTICAS%20FORESTALES%202022%20es,del%20sector%20forestal%20en%20Uruguay>  
Estadísticas Forestales 2022, Dirección General Forestal.

crecimientos, las cifras obtenidas siguen siendo menores al 2014 en ambas medidas, donde se dio el pico más alto de cifras.



La leche en polvo sigue siendo, por amplia mayoría el producto más exportado con una proporción en el total superior al 70% en términos de facturación y volumen. Los productos que componen este grupo registraron mejoras en la facturación siendo la leche y nata en polvo la que tuvo un mayor empuje, por otro lado, las colocaciones de queso y suero en polvo tuvieron desempeños que presentaron caídas en ambos términos -3% y -21 en toneladas, y un -1% y -10 en valor respectivamente.

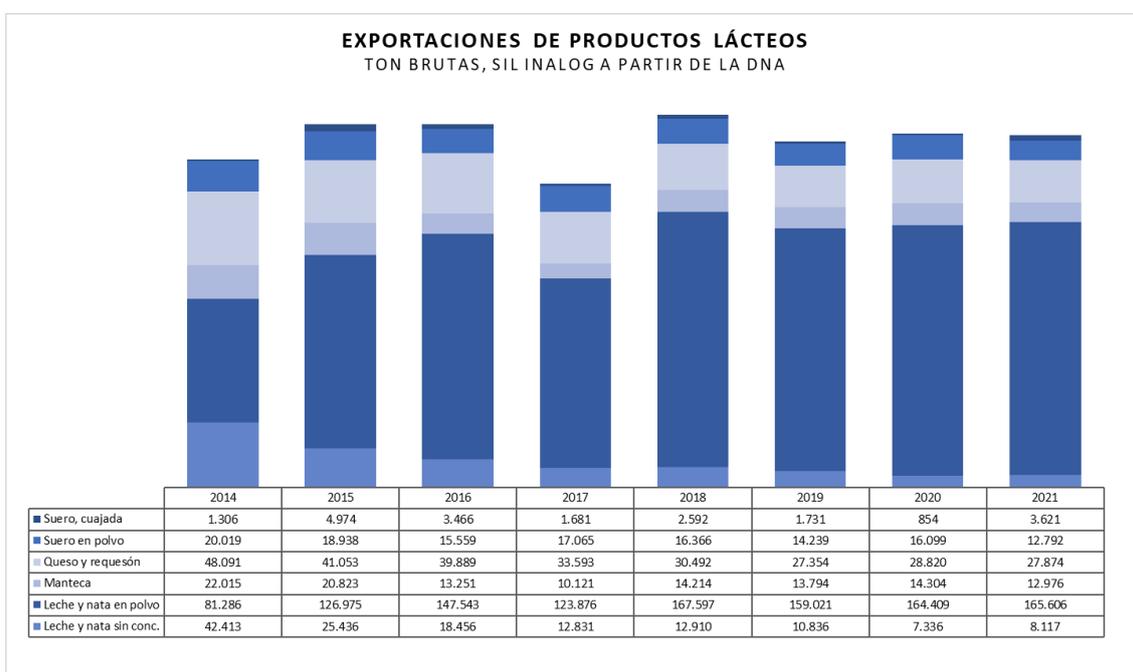
Si miramos en términos de valor, las mejoras en orden descendente de crecimiento fueron: suero, cuajada con 378%; leche y nata en polvo con 16%, manteca con 15% y leche y nata sin conc. en un 7%. Por su parte, en términos de peso los resultados son análogos sin considerar a la manteca que tuvo un resultado inverso.

Al comparar los precios promedio recibidos por los productos exportados en el acumulado a diciembre 2021 respecto a los de un año atrás todos los productos obtuvieron un precio superior siendo el progreso más alto el que registró la manteca (+27%), seguida por la de leche en polvo descremada (+16%), leche en polvo entera (+14%) y el queso (+2%).<sup>29</sup> En consecuencia, la facturación total del año para el conjunto de productos analizado fue 13% mayor a la asentada en el 2020.

<sup>29</sup> [https://www.inale.org/wp-content/uploads/2022/01/DICIEMBRE-2021\\_Exportaciones\\_.pdf](https://www.inale.org/wp-content/uploads/2022/01/DICIEMBRE-2021_Exportaciones_.pdf)  
<https://www.inale.org/informes/mercado-internacional-cierre-2021/>

En los anteriores años, los principales socios comerciales de nuestros productos lácteos se habían mantenido estables, siendo estos Argelia y Brasil<sup>30</sup>. Sin embargo, China ingreso en los top tres en el 2020 y para el 2021 supero lo demandado por Brasil, con cifras en ambos términos que representan el 23% del total. Argelia, a pesar de que se mantiene como el líder, en el último año tuvo una caída del 13% en valores y en toneladas un decrecimiento mayor siendo el 25%, mientras que Brasil presentó caídas del 14% y 21% respectivamente.

China pasó de tener menos del 10% de la participación en ambos términos en 2019 a ser el segundo país a quien más vendemos productos de la industria láctea en el último año. Al realizar la comparativa interanual vemos que fue en contramano de los otros dos países y su crecimiento ascendió a 116% en peso y 180% en valores.



### Síntesis de las exportaciones uruguayas

De manera de completar este apartado y clausurar con el estudio de nuestro país, se presentan nuevamente los cuadros presentados al inicio del apartado en donde se presenta un resumen con la sumatoria de las toneladas brutas y millones de dólares exportadas donde se puede ver la participación de cada grupo. En este sentido se puede ver que no presentan muchas variaciones en el correr del periodo analizado. En términos de toneladas el liderazgo es del grupo madera desde el inicio del periodo exhibido, siendo esta en promedio un 67%. En el 2019 se vivió un declive y los granos tomaron mayor relevancia, sin embargo, esto se revertió ya al siguiente año y hoy en día la participación es la mayor y asciende a 72%.

<sup>30</sup> Las exportaciones a Argelia en 2019 representaban el 32% y las de Brasil al 26% del total en ambas medidas.

**EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)**

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Carne	325.230	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653
Granos	4.599.799	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175
Lácteos	238.199	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984
Madera	7.611.749	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977
<b>TOTAL GRUPOS</b>	<b>12.774.978</b>	<b>13.379.108</b>	<b>15.314.220</b>	<b>13.768.026</b>	<b>15.389.673</b>	<b>14.596.383</b>	<b>15.871.789</b>

En valores, el grupo carne desde el 2018 es el principal. Y, a pesar de que la Madera es la más relevante en términos de toneladas, en millones de dólares FOB, se ubica en la tercera posición desde el año 2015.

El grupo de granos<sup>31</sup> estuvo peleando hasta el 2017 la primera posición con la carne, sin embargo, este último lo superó ampliamente en los siguientes años logrando en el último una cifra 65% superior. A pesar de esto, ambos grupos tienen valores que superan los mil quinientos millones de dólares.

**EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)**

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Carne	1.569	1.580	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828
Granos	1.742	1.581	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712
Lácteos	611	564	585	680	647	646	733
Madera	767	806	935	1.022	931	879	1.073
<b>TOTAL GRUPOS</b>	<b>4.689</b>	<b>4.531</b>	<b>5.098</b>	<b>4.687</b>	<b>5.270</b>	<b>4.820</b>	<b>6.347</b>

A partir de los totales en toneladas, se puede determinar cuáles y en qué proporción son utilizadas las plataformas de salida de las mercaderías analizadas de nuestro país (según un resumen ad-hoc de las mismas). Las plataformas indicadas corresponden a la "SALIDA" del territorio aduanero según figura en la información del Sistema Lucia de Aduanas<sup>32</sup>.

Los porcentajes de las principales filas indican, para cada año, la participación de cada grupo en la sumatoria de toneladas exportadas por los cuatro grupos seleccionados. Como se detallaba anteriormente, la madera es quien tiene el podio, este grupo en el 2021 tuvo una participación de 72% seguido por los granos que logran el 23%.

En cambio, los porcentajes en las filas secundarias indican, para cada año, la participación de cada plataforma (resumen ad-hoc) en el total de las toneladas del grupo. En este sentido, a modo de ejemplo se ve que el 89% de las exportaciones de carne salieron por el Puerto de Montevideo, seguido lejanamente por el Paso de

<sup>31</sup> Que al igual que en peso comenzaron el período analizado en la primera posición.

<sup>32</sup> Debe tenerse en cuenta que también existen plataformas de "embarque" que pueden ser de interés en un posterior análisis (como por ejemplo el grano que llega a Nueva Palmira por medio fluvial desde Paysandú, o la madera que hace lo propio desde M' bopiciuá a Montes del Plata).

Frontera que a pesar de la importante diferencia tomo una mayor notoriedad en el último año, ya que aumento en 5 puntos porcentuales. La madera por su parte tiene dividida en casi tres partes la salida, la misma es liderada por la zona franca Punta Pereira con el 37%, seguidamente viene el Puerto de Montevideo con un 32% y luego UPM con un 29%. Este panorama muestra un cambio, ya que el puerto ha tomado una mayor relevancia en la salida de este grupo en el último dato.

#### **PARTICIPACIÓN DE PLATAFORMA DE SALIDA**

##### **Porcentaje de exportaciones en toneladas brutas**

SIL INALOG a partir de la DNA

<b>Grupo - Plataforma</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Carne</b>	3%	3%	3%	3%	3%	3%	4%
Puerto Montevideo	92%	94%	94%	95%	96%	93%	89%
Paso de Frontera	7%	6%	5%	5%	3%	7%	11%
Aeropuerto	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%
<b>Granos</b>	36%	31%	32%	20%	30%	27%	23%
Puerto Nueva Palmira	65%	59%	60%	45%	62%	59%	59%
Puerto Montevideo	33%	31%	33%	45%	33%	34%	35%
Paso de Frontera	1%	7%	4%	4%	4%	7%	5%
Otras plataformas	1%	4%	3%	6%	1%	1%	0%
<b>Lácteos</b>	2%	2%	1%	2%	1%	2%	1%
Puerto Montevideo	78%	61%	73%	81%	81%	80%	83%
Paso de Frontera	22%	39%	27%	19%	19%	20%	17%
Otras plataformas	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Madera</b>	60%	64%	64%	75%	65%	68%	72%
ZF Punta Pereira	43%	43%	41%	35%	39%	38%	37%
ZF UPM	44%	42%	37%	32%	35%	35%	29%
Puerto Montevideo	12%	14%	21%	28%	23%	24%	32%
Otras plataformas	0%	0%	2%	4%	3%	3%	2%

### **3.3 La demanda de servicios logísticos uruguayos por exportaciones de AR y PY**

#### **3.3.1 El caso argentino**<sup>33</sup>

La economía argentina al igual que la de nuestro país, no extraña a las consecuencias de la pandemia de covid-19 se derrumbó en el 2020 y a pesar de que la difícil situación continúa se vieron resultados del orden positivo en el último año, obteniendo cifras récord en ambos términos en las exportaciones.

Las variaciones en las dos variables económicas de relacionamiento con el exterior tuvieron en términos de valor ambas, crecimientos con dígitos superiores al 40%<sup>34</sup>. Por su parte, en términos de toneladas, sin embargo, el crecimiento en las ventas fue del 10%, mientras que en las compras fue del 29%.

<sup>33</sup> Dentro de las cargas a estudiar en esta sección se consideran los trasbordos y los reembarcos.

<sup>34</sup> Variación del último año en importaciones 49% y en las exportaciones 42%.

La recuperación interanual del PIB llegó al 10,3%, concretando de esta manera, una 26reversión total de lo sucedido en el año anterior, el cual fue uno de los peores desempeños históricos. Con este resultado alcanzado en 2021, se invirtió la recesión que sufrió este país vecino durante los tres años anteriores<sup>35</sup>. Todos los componentes de la demanda (consumo privado, inversión, exportaciones e importaciones) aumentaron respecto al 2020 y por el lado de la oferta, casi todos los sectores de actividad mostraron una recuperación con excepción de “agricultura, ganadería, caza y silvicultura” que retrocedió 0,3%.

Como es sabido, el relacionamiento de nuestro país con Argentina es muy relevante y los servicios logísticos no escapan a esto. Es por esta razón que es de suma importancia estudiar el cómo y en qué proporción utiliza este país los recursos disponibles del puerto de Montevideo. A su vez, como se comentó al inicio del informe las exportaciones del vecino país vivenciaron en esta oportunidad un crecimiento en el último año y esto podría afectar de manera directa a nuestro país y al sector.

En base a la información que nos suministra el CENNAVE en este apartado pasaremos a estudiar la carga del vecino país que se moviliza por el Puerto de Montevideo y que no tiene como destino Uruguay. Esto toma en consideración a los contenedores de trasbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY. Tomando el detalle de las descargas de contenedores que tienen como país de origen Argentina, podemos ver que, aunque nuevamente la variación fue negativa (cayó 2% en 2021 y 6% en 2020), su participación en el total de TEUS movilizados aún sigue siendo importante. Cabe destacar que la participación en el último año pasó a ser el 20% del total, detrás de China y con igual porcentaje que Paraguay<sup>36</sup>.

En toneladas también en el último año se vivió un descenso un poco menos pronunciado que el vivido el año anterior siendo este del 1%. Sin embargo, estas cifras son muy superiores a las alcanzadas en el declive que se dio en el 2017, ascendiendo a 148% la variación punta a punta entre el último dato disponible y el valor en el año 2017.

**DESCARGA CONTENEDORES HUB\* CON ORIGEN ARGENTINA**

Un movimiento, proc. INALOG a partir de CENNAVE

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TEUS	205	255	32.355	19.214	29.555	52.635	49.613	48.388
TONELADAS	2.431	3.620	461.397	287.656	434.247	784.537	722.131	712.450

\*HUB: transbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY

Si analizamos las mercaderías contenerizadas tenemos que el top de productos en esta modalidad se mantiene relativamente constante y las mismas están relacionados a la cadena alimentaria. Los productos congelados de mar siguen jugando un rol importante y en el último año las toneladas movilizadas por nuestro país aumentaron en un 29%. A su vez, la participación de estos en el total de las toneladas aumentó pasando a ser el

<sup>35</sup> [https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/pib\\_03\\_229F2B413BEF.pdf](https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/pib_03_229F2B413BEF.pdf). Caída interanual del PIB en 2018 (-2,6), 2019 (-2,1) y 2020 (-9,9).

<sup>36</sup> Total de descargas en TEUS movilizados para el 2021-238.742, año 2020-169.015 (participación Argentina 29,4%). Por mayor detalle ir a la sección 4.1.1 del documento.

33%<sup>37</sup>. Por tanto, a continuación, presentamos en detalle las exportaciones de pescados y otros productos acuáticos haciendo foco en los destinos de estas mercaderías.

Para obtener información sobre el potencial de mercado, considerando los NCM que con mayor probabilidad corresponden a las cargas de transbordo del sur argentino (se debe tener presente que la información disponible de los manifiestos de carga marítimos no incluye en forma sistemática y homogénea la clasificación de productos según NCM).

### **Pescados y otros productos acuáticos**<sup>38</sup>

A pesar de que hoy en día, los productos acuáticos son unos de los que toman gran notabilidad en los transbordos que pasan por el Puerto de Montevideo, su participación ha variado en el tiempo. Antes del 2016, estos no alcanzaban ni el 5% de la participación, pero para el 2021, si consideramos pescados y calamares congelados con los otros alimentos de mar la contribución es la tercera parte del total.

Dado lo manifestado anteriormente, para mejorar los servicios se toman para el análisis cuales son los mercados de destino para su consideración. Los seis países primordiales acumularon en el promedio 2014-2021 una participación del 65% tomando los datos en valor y 58% si se considera en volumen del total exportado por Argentina. La mayor parte de estos países que no son de la región, salvo Brasil que tiene una participación promedio menor al 7% en ambas medidas.

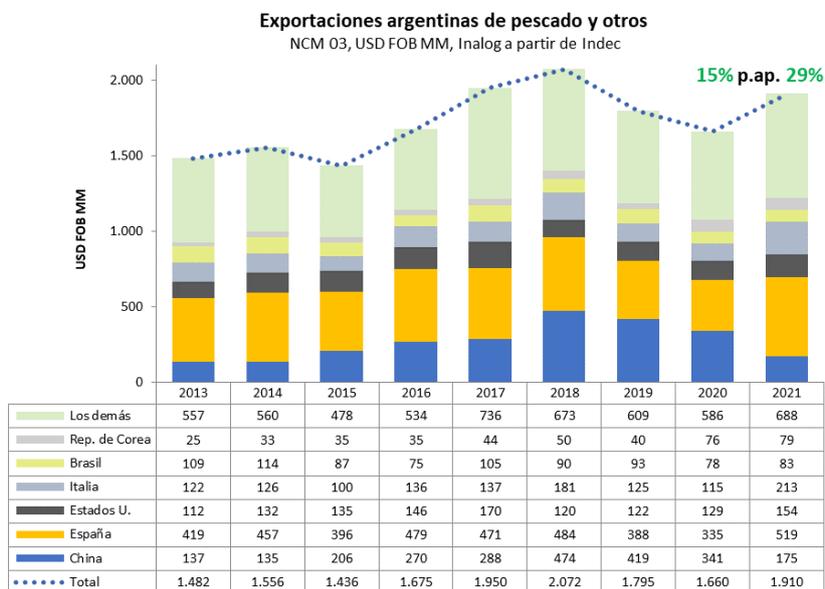
Si tomamos las exportaciones de estos productos en términos de valor, España e Italia fueron los dos países que tuvieron un mayor crecimiento en las adquisiciones de exportaciones argentinas, aumentos del 55% y 85%, respectivamente. Del resto de los países, China fue el único con una variación negativa respecto al 2020. Las participaciones promedio tomando desde el 2018 fueron estables respecto a la media, con la excepción de China donde debido a una continua caída de sus compras, cayendo así su relevancia en el total. El país asiático paso de tener el 23% en 2018 a un 9% en el último año, este peso se pasó de manera equilibrada al resto de los países siendo el más relevante España ya que en 2018 su participación era compartida en 23% con China y en el último año ascendió a 27% (seguido por Italia con solamente un 11%). Algo similar sucedió, pero en términos de peso con ambos países, China descendió en doce puntos porcentuales (comparando 2018 y 2021), mientras que España mantuvo su participación variando mínimamente en un punto.

Los resultados del total exportado presentaron resultados análogos, en términos de valor se revirtió la variación negativa de los últimos dos años y creció un 15% al comparar el 2021 frente al año anterior. Además, en peso la variación se acentuó el crecimiento ya que nuevamente creció en un 3%, generando así un valor total

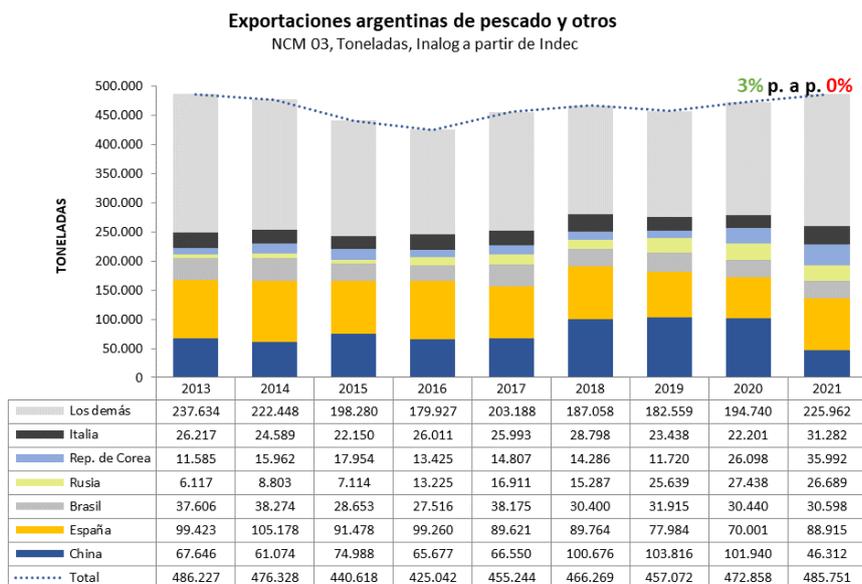
<sup>37</sup> El año 2020, la participación fue del 25%, se dio una variación negativa del 10% en calamar congelado pescado congelado y productos acuáticos contrarrestado con un crecimiento del 64%. Ambas mercaderías se consideran en el grupo.

<sup>38</sup> Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos de INDEC. Debido a modificaciones en la presentación de los datos por el ente, el 3% y 4% de la información de pescados y productos acuáticos no contiene la información del país de destino. Por más información: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-InformacionDeArchivo>

semejante a la cifra histórica del 2013, quedando la variación punta a punta de 2021 frente a 2013 sin variación, pero que en valor tuvo un crecimiento del 29%.



En informes previos realizábamos un análisis que incorporaba la información de las aduanas de salida, pero debido a un cambio en los registros de Argentina en 2018, este análisis no es posible ya que la información no distingue entre cuales de las operaciones realizadas fueron cumplidas o no; generando desviaciones en los datos correctos tanto en toneladas como en valor.



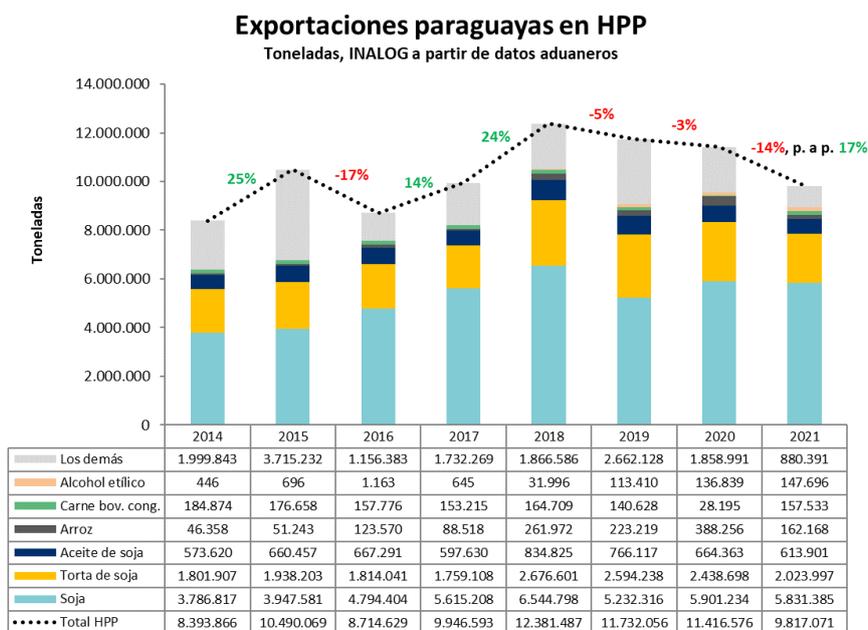
### 3.3.2 El caso paraguayo <sup>39</sup>

En este caso, el punto de partida del análisis es la evolución de las cargas que Paraguay exporta por medio de la HPP<sup>40</sup>.

El movimiento de cargas aguas abajo ha promediado 10 millones toneladas anuales entre el año 2014 y el 2021. Si observamos la variación p. a p., el año 2021 presentó un crecimiento del 17% comparado con el año 2014), acompañando en gran medida la variación del total exportado por Paraguay, y alcanzando en 2021 la participación relativa de 72%.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP								
Toneladas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Expo PY totales</b>	13.008.344	14.160.316	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150
<b>Expo PY a través de la HPP</b>	8.393.866	10.490.069	8.714.629	9.946.593	12.381.487	11.732.056	11.416.576	9.817.071
<b>Expo PY HPP / Expo PY totales</b>	<b>65%</b>	<b>74%</b>	<b>62%</b>	<b>72%</b>	<b>91%</b>	<b>85%</b>	<b>79%</b>	<b>72%</b>

Fuente: procesamiento INALOG de datos aduaneros y del Banco Central del Paraguay



Si observamos en detalle los productos en peso, se puede notar que las exportaciones paraguayas a través de la HPP descendieron en 2021, principalmente explicado por la importante reducción en los envíos de arroz, torta de soja y maíz, a causa de una menor producción, producto de las condiciones agroclimáticas y otras situaciones que afectaron la misma.

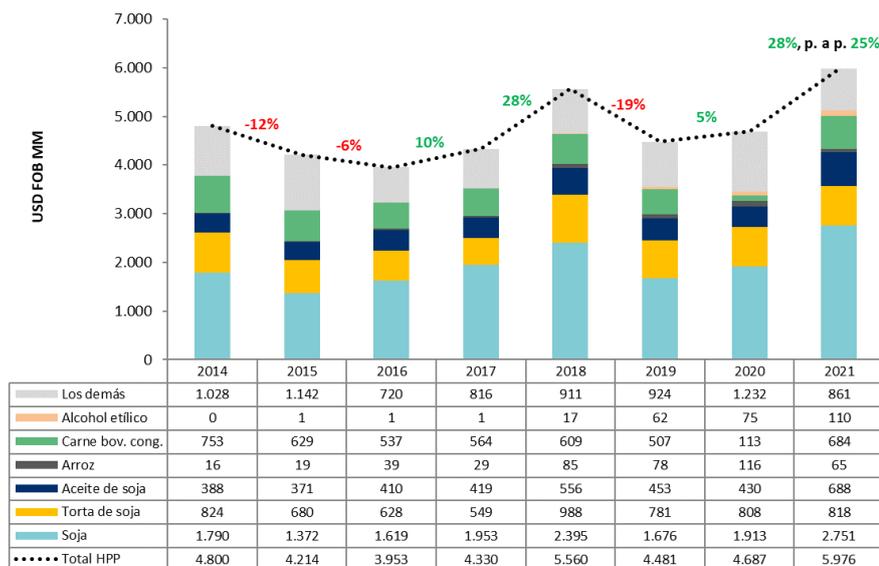
<sup>39</sup> Dentro de las cargas a estudiar en esta sección se consideran los trasbordos y los reembarcos.

<sup>40</sup> La operativa de tránsitos carreteros (DUA-T) de carga con origen paraguayo no es significativa.

Por el contrario, si observamos los productos en valor, se visualiza que las exportaciones paraguayas a través de la HPP tuvieron un crecimiento en el año 2021 comparado con el año anterior, este aumento fue impulsado principalmente por mayores envíos de soja, aceite de soja y carne bovina congelada.

### Exportaciones paraguayas en HPP

USD FOB MM, INALOG a partir de datos aduaneros



Si realizamos la comparación interanual, observamos que las exportaciones paraguayas a través de la HPP presentaron un descenso de 14% en toneladas y un crecimiento de 28% en millones de dólares. Los descensos más pronunciados se dieron en las exportaciones de arroz (-58% en peso y -44% en valor) y maíz (-91% en peso y -89% en valor). Por otra parte, los crecimientos más acentuados se dieron en carne bovina congelada (459% en peso y 503% en valor) y soja (44% en términos de peso).

### Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira

Los datos de los últimos años señalan altibajos en las exportaciones paraguayas tanto en peso como en valor a través de la HPP en el Puerto de Nueva Palmira.

Al observar la evolución histórica, podemos ver que en el año 2015 se presentó un crecimiento en términos absolutos, el mismo se debió a la puesta en operación de las estaciones de transferencia (ET)<sup>41</sup>. A partir de ese año y de forma posterior al cierre de las ET a principios de 2017, se ha presentado un descenso tanto en peso como en valor de lo exportado por Paraguay a través de Nueva Palmira, con excepción del año 2019,

<sup>41</sup> La Estación de Transferencia Flotante (ETF) dejó de operar en enero de 2017.  
[http://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/Comercio/cifras\\_2017.pdf](http://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/Comercio/cifras_2017.pdf)

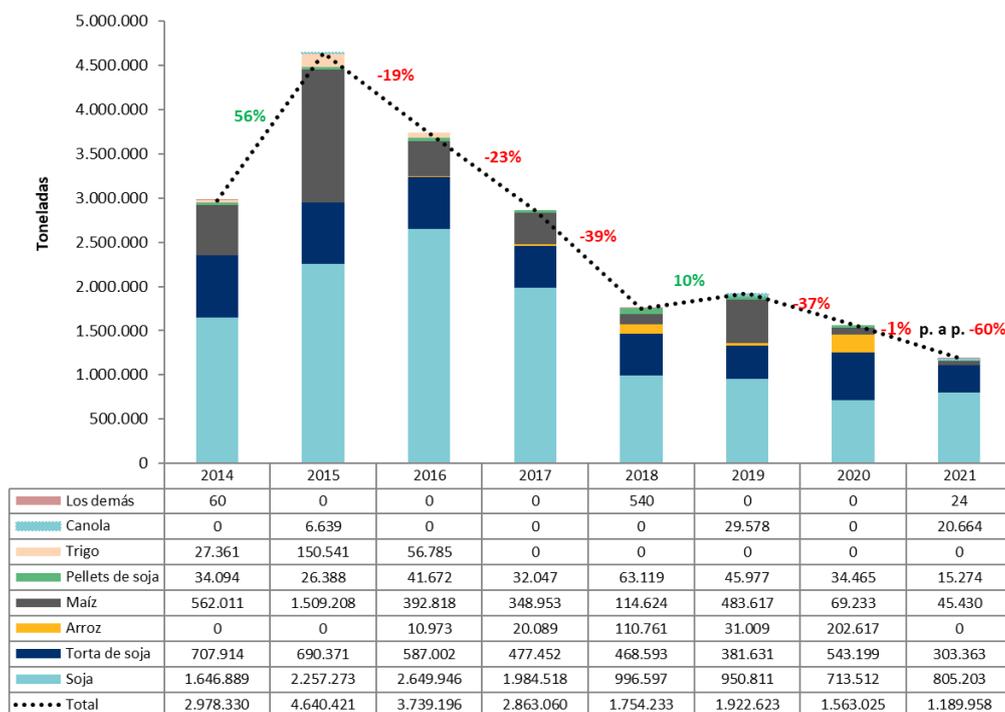
en donde se avizoró una leve recuperación sin embargo los dos últimos años se vuelve a visualizar una ligera caída en ambos términos.

PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS EN EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA								
% NP/PY HPP	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Part. en peso	35%	44%	43%	29%	14%	16%	14%	12%
Part. en valor	24%	30%	30%	21%	11%	12%	10%	9%

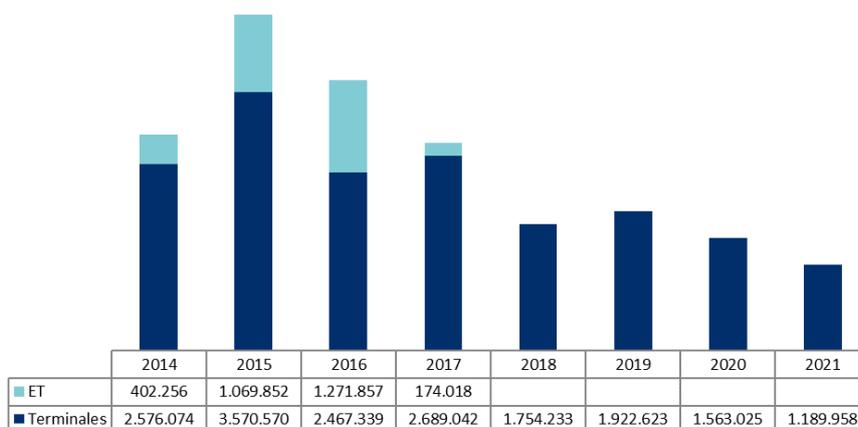
Fuente: SIL INALOG a partir de ANP, Terminales Nva. Palmira y sistemas aduaneros

Los siguientes gráficos permiten visualizar en detalle la evolución de los distintos productos en los últimos ocho años. Si comparamos los movimientos del 2022 con los del 2020, se pueden observar descensos interanuales en los movimientos de pellets de soja (-56%), torta de soja (-44%), y maíz (-34%). Adicionalmente, en el año 2021 no registraron movimientos de arroz y trigo.

**Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET**  
Toneladas, SIL INALOG a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros



**Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET**  
Toneladas, SIL INALOG a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros

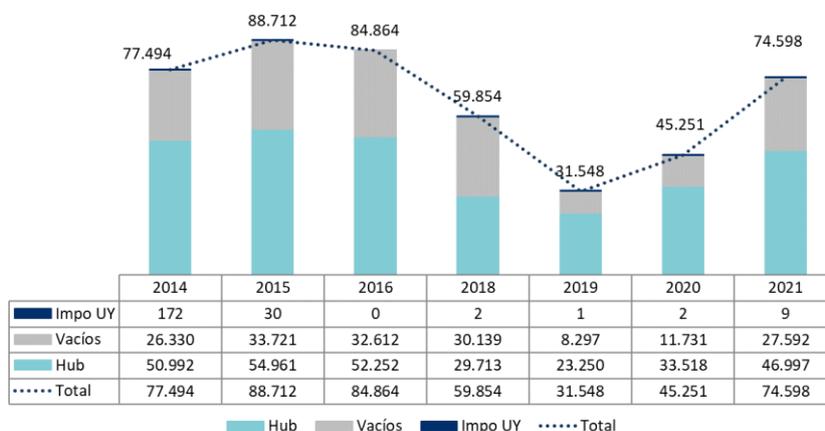


**Exportaciones paraguayas en Montevideo**

Se presenta a continuación la información sobre descargas (un movimiento) en el puerto de Montevideo de los contenedores llenos y vacíos asociados al comercio exterior paraguayo, no incluyendo en esta oportunidad la información de mercadería en bodega (carga general y granel).

En 2021 las descargas de contenedores procedentes de Paraguay en el Puerto de Montevideo totalizaron 71.598 TEUS, siendo 27.592 vacíos y 47.006 llenos (que totalizaron 516.879 toneladas). Prácticamente el total de las toneladas movilizadas corresponden a operativa Hub (trasbordos con destino a otros países). El tonelaje de contenedores movidos representa el 7% del total de las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía. En el año 2021, Paraguay exportó 9.817.071 toneladas por la Hidrovía, lo que significó un 72% de sus exportaciones totales.

**Exportaciones paraguayas contenerizadas por Montevideo**  
TEUS, INALOG a partir de CENNAVE



### Exportaciones paraguayas por los Puertos de Montevideo y Nueva Palmira

En el año 2021 Paraguay exportó 9.817.071 toneladas por la Hidrovía. De este total, el 18% fue captado por puertos uruguayos (un 7% utilizó el Puerto de Montevideo y un 12% el de Nueva Palmira).

Los datos de los últimos años no muestran grandes variaciones en la captación de las exportaciones paraguayas por la HPP en el puerto de Nueva Palmira y Montevideo.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP CAPTADAS POR MONTEVIDEO Y PALMIRA								
Toneladas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Expo PY totales</b>	13.008.344	14.160.316	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150
<b>Expo PY a través de la HPP</b>	8.393.866	10.490.069	8.714.629	9.946.593	12.381.487	11.732.056	11.416.576	9.817.071
<b>Expo PY HPP / Expo PY totales</b>	65%	74%	62%	72%	91%	85%	79%	72%
<b>PY MVD / PY HPP</b>	10%	9%	10%	9%	4%	5%	5%	7%
<b>PY NP / PY HPP</b>	35%	44%	43%	29%	14%	16%	14%	12%
<b>PY NP + PY MVD / PY HPP</b>	45%	53%	53%	38%	18%	21%	18%	19%

Fuente: cruce de datos SIL INALOG, sistemas aduaneros, BCP, ANP y CENNAVE

### 3.4 La demanda de servicios logísticos uruguayos por importaciones de otros países

De manera análoga al punto anterior, a continuación, se presentan datos estadísticos seleccionados sobre importaciones regionales de interés.

#### 3.4.1 Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo

Los registros disponibles de los DUA-T constituyen una de las principales fuentes de datos para el análisis del Hub Logístico uruguayo. Dado que los datos de los DUA-T representan diferentes operativas, los movimientos que se realizan pueden ser considerados en diferentes categorías, siendo las más comunes:

1. Actividad propiamente de Centro de Distribución Regional (incluyendo los Depósitos Fiscales Únicos destinados a la actividad de los Free Shops), o sea, mercaderías del exterior que utilizan al Uruguay como una plataforma intermedia y tienen como destino otro país.
2. Mercaderías que ingresan desde el exterior en tránsito a una Zona Franca o un Depósito Extraportuario como plataforma intermedia y tienen como destino final Uruguay.
3. Mercaderías con origen uruguayo que egresan en tránsito al exterior desde una plataforma intermedia (Zona Franca o Depósitos Extraportuarios).
4. Actividad de construcción y operación de las pasteras (UPM y Montes del Plata).
5. Otras actividades especiales que utilizan a las plataformas logísticas uruguayas de forma intermedia, y que no caen dentro de las mencionadas anteriormente.

La presente sección se enfoca en el primer grupo, es decir, en las mercaderías (productos definidos según NCM a cuatro dígitos) con origen extranjero que utilizan a nuestro país como CDR.

Si observamos los principales destinos del CDR, Paraguay y Argentina representaron en promedio el 67%<sup>42</sup> del total de cargas que egresaron entre el 2014 y el 2021 en términos de peso. En el último año se produjo una variación de 78% positiva comparando con el año 2020.

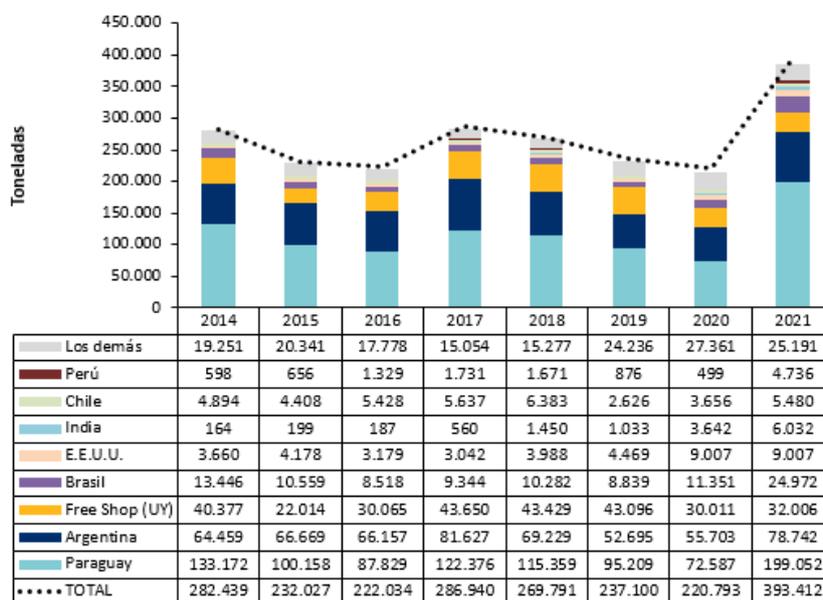
De esta forma se alcanza una variación p. a p. positiva de 39% comparado con el año 2014.

---

<sup>42</sup> Participación promedio del período 2014-2021; Paraguay 42% y Argentina 25%.

**DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO**

Toneladas, proc. SIL INALOG de base de datos aduaneros

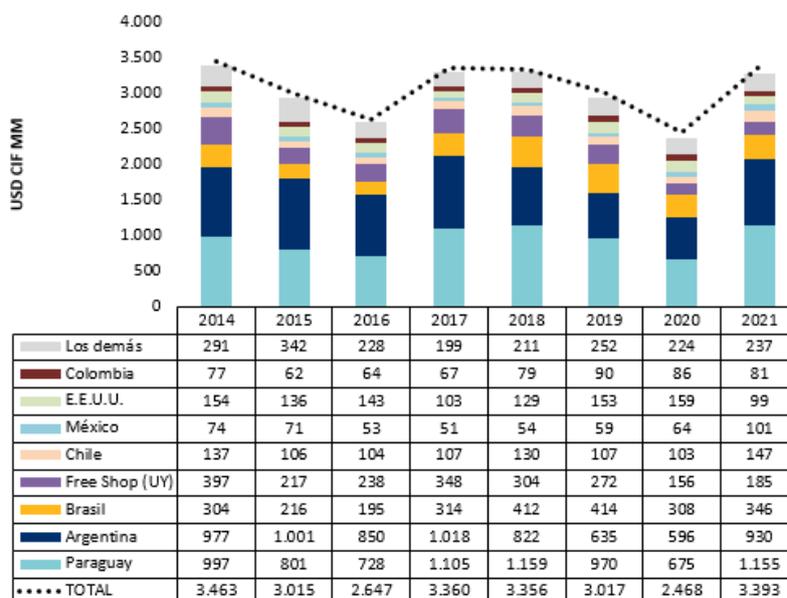


En términos de valor, en el último año se produjo un aumento del 37%, lo cual se explica en parte por los crecimientos en las cargas con destino Paraguay y Argentina.

De esta forma se alcanza una variación p. a p. negativa de -2% comparado con el año 2014.

**DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO**

USD CIF MM, proc. SIL INALOG de base de datos aduaneros



Las razones que explican los aumentos y descensos del flujo correspondiente a los principales destinos deben buscarse en un análisis posterior que incorpore otras

variables (no incluido en este informe), más allá de lo que se puede observar a partir de los movimientos de las cargas. Sin embargo, en el siguiente cuadro se puede ver claramente el aumento tanto en dólares como en toneladas de los movimientos asociados a los cuatro destinos de las mercaderías.

**DUA - T CDR: PRINCIPALES DESTINOS**

Variaciones en % 2021 vs 2020

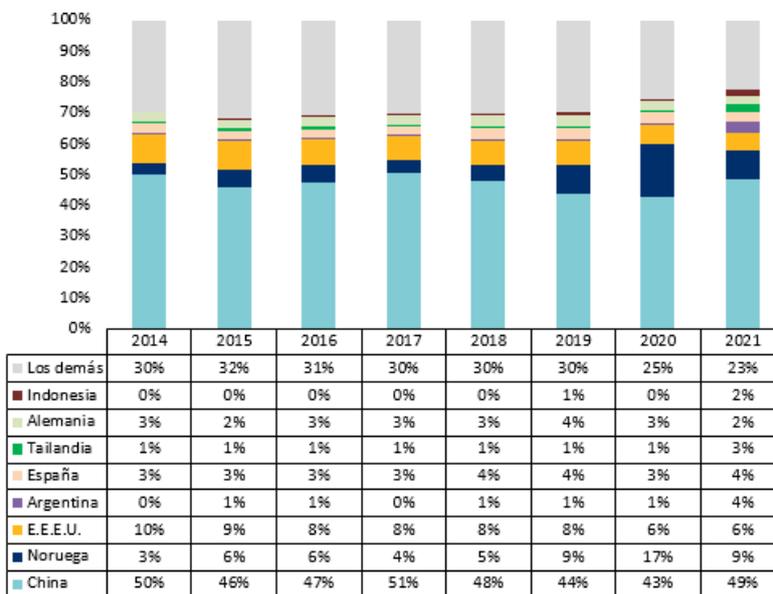
País destino	CIF MM	Toneladas
Paraguay	71%	174%
Argentina	56%	41%
Free Shop (UY)	19%	7%
Brasil	12%	120%

Fuente: proc. Inalog de datos aduaneros

En cuanto a los principales orígenes de estas importaciones se destaca la alta concentración de China, con una participación promedio del 47%<sup>43</sup> en los últimos ocho años.

**DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN**

Participación toneladas, proc. SIL INALOG de base de datos aduaneros

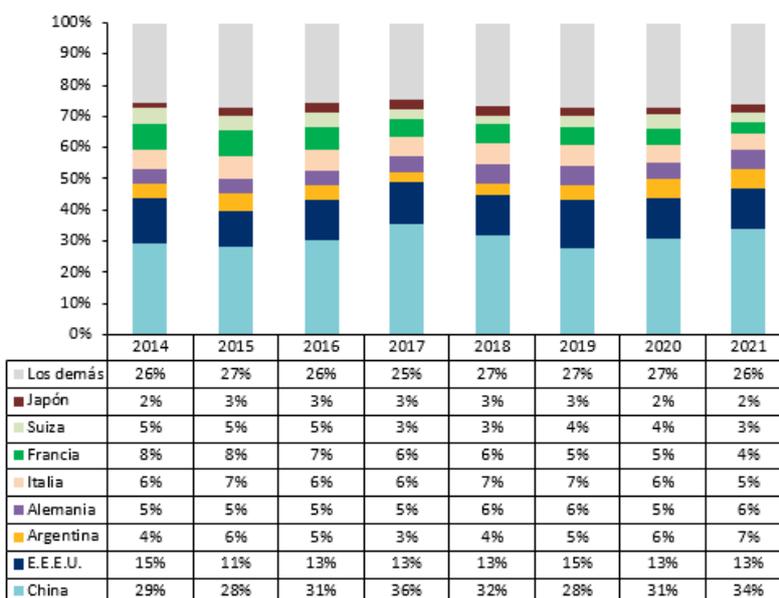


En términos de valor, China alcanza una participación promedio del 31%, seguido por Estados Unidos con una participación promedio del 13%.

<sup>43</sup> Participación en términos de toneladas.

**DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN**

Participación USD CIF, proc. SIL INALOG de base de datos aduaneros



En el cuadro que se presenta a continuación, se observa el porcentaje de participación de las plataformas de salida de la mercadería del territorio aduanero (fin del tránsito), y para cada una de ellas, la participación de las plataformas de las cuales recibe las cargas (inicio del tránsito), asimismo se analiza la complementariedad desde el punto de vista de cadenas logísticas.

A modo de referencia, si bien la plataforma Aeropuerto cuenta con una participación mayor en la salida de las mercaderías del territorio aduanero en términos de valor (21%), su participación en cuanto al peso es significativamente menor (1%), tratándose casi en su totalidad de productos que recibe desde Zonas Francas.

Para el caso de la plataforma Puerto, sucede el caso contrario, donde el porcentaje de participación en términos de peso es del (24%), mientras que si hablamos de valor es de (9%), recibiendo tanto productos desde Zonas Francas (55%) como de los Depósitos Aduaneros Particulares (24%).

En el caso de los Pasos de Frontera, se da una mayor participación de las toneladas (67%) por encima de los dólares (65%) en la salida de mercadería del territorio aduanero. Si consideramos las plataformas de inicio, en su mayoría se trata de productos provenientes del Puerto; las Zonas Francas tienen una significativa participación en términos de valor la cual asciende a 21%.

**Conclusión**

En conclusión y analizando las plataformas en su conjunto, se observa que por los Pasos de Frontera egresan la mayoría de los tránsitos CDR, tanto en peso como en valor.

**Participación de plataforma: DUA-T-CDR 2021**

Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)

Minúscula: inicio del tránsito (plataforma anterior)

Plataformas	%USD CIF MM	%Toneladas
<b>PASO FRONTERA</b>	<b>64,5%</b>	<b>66,9%</b>
Puerto	72,3%	81,3%
Zona Franca	20,8%	14,3%
Aeropuerto	5,1%	0,5%
Depósito Aduanero Particular	1,7%	3,9%
<b>AEROPUERTO</b>	<b>21,1%</b>	<b>0,6%</b>
Zona Franca	98,6%	93,7%
Puerto	1,3%	5,6%
Paso Frontera	0,1%	0,4%
Depósito Aduanero Particular	0,0%	0,3%
<b>PUERTO</b>	<b>8,9%</b>	<b>24,4%</b>
Zona Franca	55,2%	8,6%
Depósito Aduanero Particular	23,7%	36,0%
Puerto	11,6%	53,8%
Paso Frontera	6,9%	1,6%
Aeropuerto	2,6%	0,1%
<b>DEP FISCAL UNICO</b>	<b>5,4%</b>	<b>8,1%</b>
Zona Franca	62,1%	48,1%
Puerto	33,6%	48,5%
Aeropuerto	2,2%	0,6%
Paso Frontera	2,0%	2,6%
Depósito Aduanero Particular	0,1%	0,2%
<b>Total general</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: proc. SIL INALOG de datos aduaneros

### 3.4.2 El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)

En esta sección se analiza la evolución del total de las importaciones argentinas que transitan por el Uruguay, correspondientes a los 30 productos<sup>44</sup> que se pueden observar en los primeros puestos de los registros de DUA-T uruguayos destinados a Argentina.

Las importaciones argentinas en tránsito por Uruguay de dichos productos presentan una caída sostenida, tanto en peso (26%) como en valor (19%), tomando desde el año 2018 hasta el año 2020.

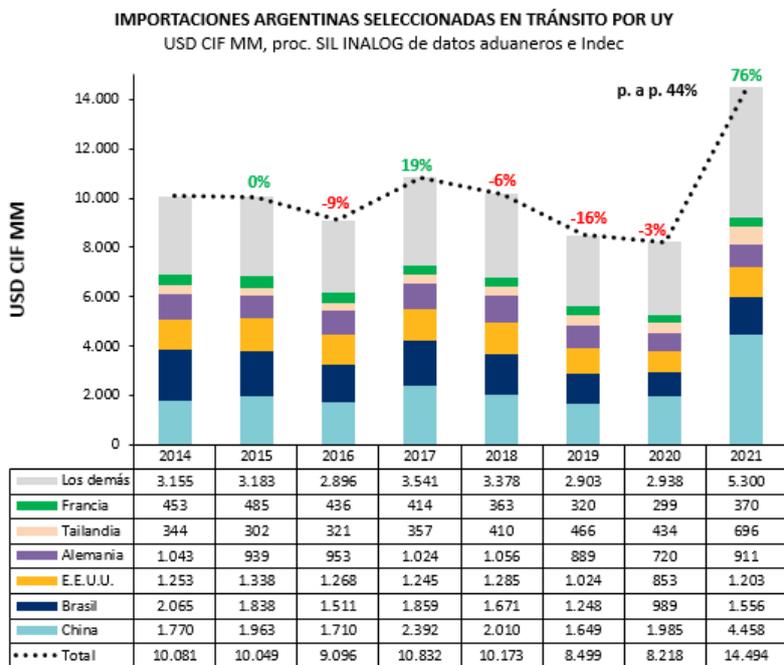
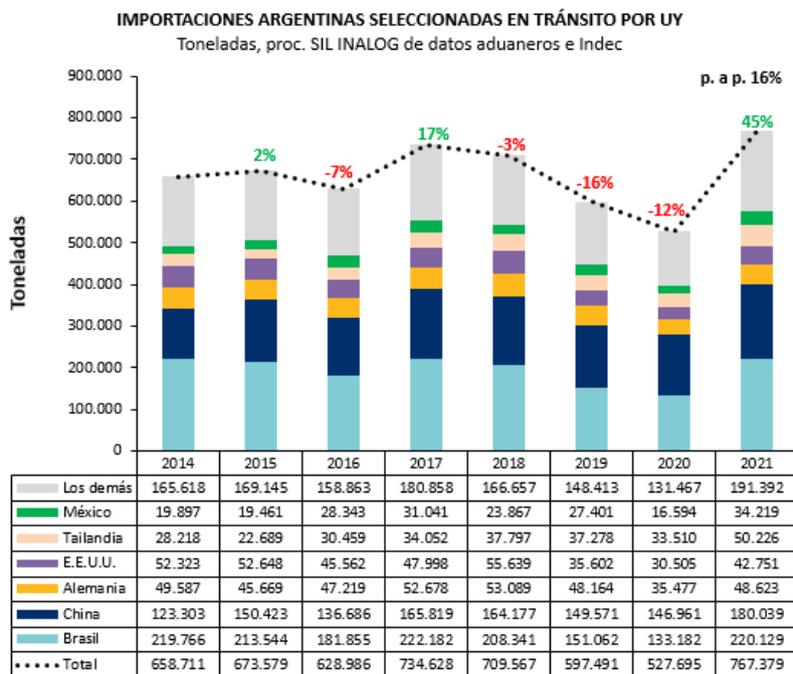
Por otra parte, en el último año se produjo un marcado aumento tanto en peso (45%) como en valor (76%) para los productos seleccionados. El aumento en términos de valor se explica principalmente por el gran crecimiento de los productos con origen China, que obtuvo un aumento del 125% en el último año.

Resultando una variación p. a p. con el año 2014 de 16% por encima en peso y 44% por encima en valor.

En los gráficos se visualiza que el principal origen de estos productos en términos de peso es Brasil seguido por China, sin embargo, en términos de valor se invierten las

<sup>44</sup> NCM a cuatro dígitos.

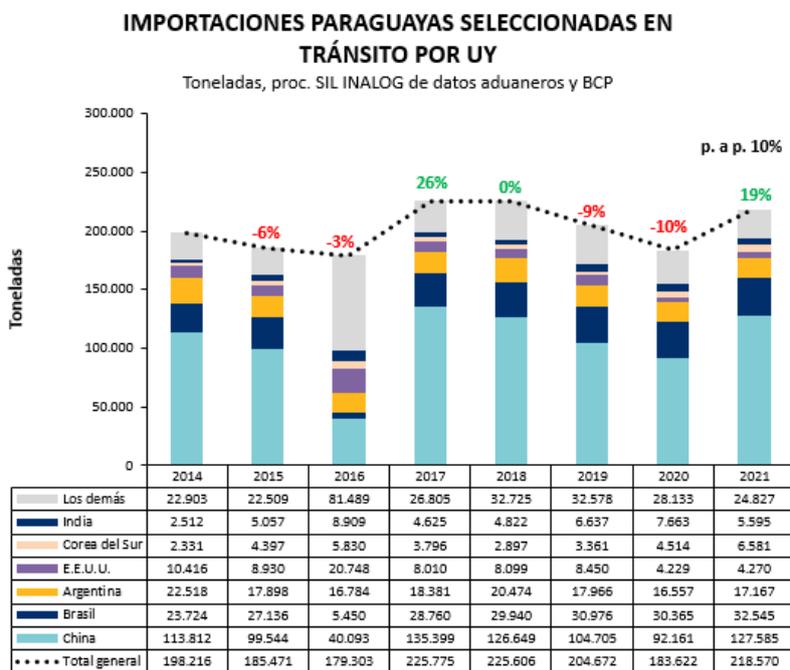
posiciones quedando el país asiático como el principal país de origen de dichos productos seguido por Brasil.



Algunos de los productos que explican el crecimiento ocurrido en el último año fueron vacunas y sueros con un crecimiento del 25%, medicamentos con un 33% y partes y accesorios de vehículos automóviles con un 225%.

### 3.4.3 El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)

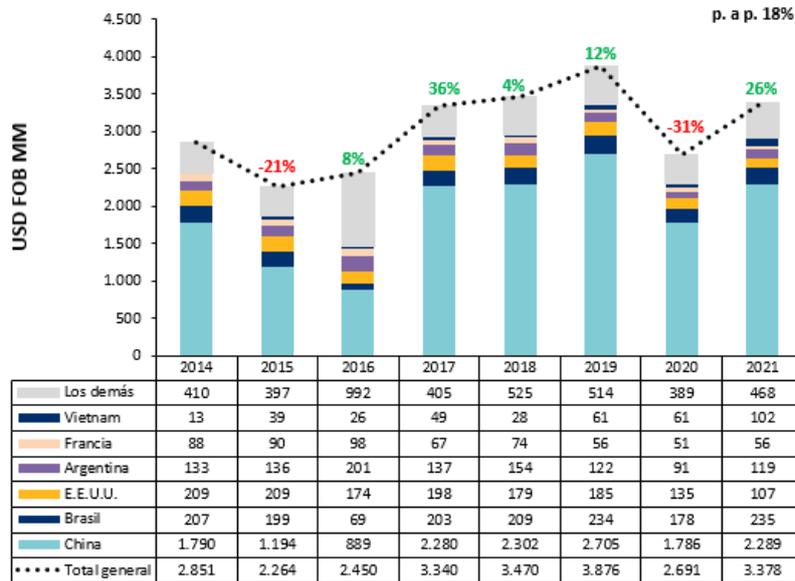
Empleando el mismo procedimiento para las importaciones paraguayas que transitan por nuestro país, se observa una caída sostenida en el tiempo desde 2018 hasta 2020 del -19% en términos de peso, explicada principalmente por el descenso en las compras con origen China. En el último año, el gigante asiático se recupera, colaborando en gran medida en el aumento del total general (19%), alcanzado de esta manera una variación p. a p. de 10% positiva tomando desde el año 2014.



En términos de valor, se observa un crecimiento sostenido desde el año 2016 hasta el año 2019 de un 58%, alcanzando en este año máximos los máximos valores del periodo analizado. En el año 2020 se produjo una abrupta caída de un 31% con respecto al año anterior, dicha caída se ve reflejada en el descenso de compras con origen China y Brasil. En el año 2021 ambos países se recuperan (China 28% y Brasil 32%), provocando un aumento del 26% en el total general. De esta manera se presenta una variación p. a p. de 18% positiva tomando desde el año 2014.

### IMPORTACIONES PARAGUAYAS SELECCIONADAS EN TRÁNSITO POR UY

USD FOB MM, proc. SIL INALOG de datos aduaneros y BCP

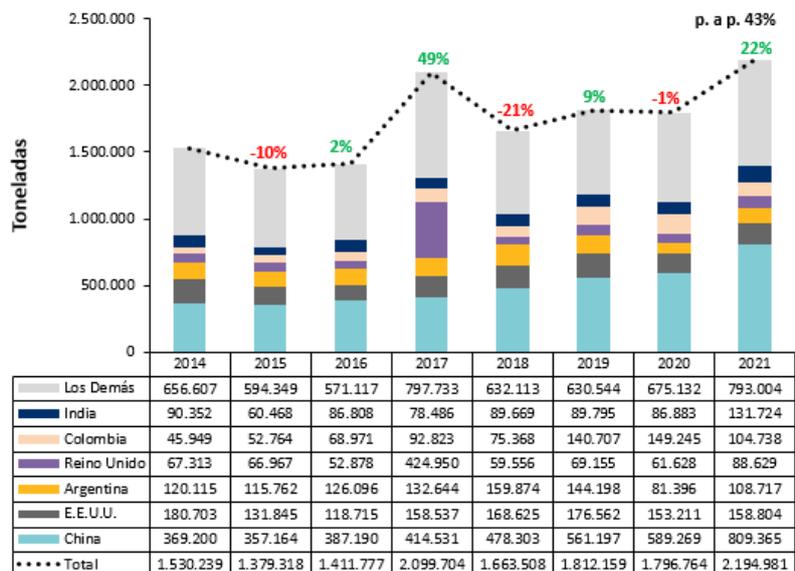


#### 3.4.4 El caso brasilero: importaciones seleccionadas (30 productos)

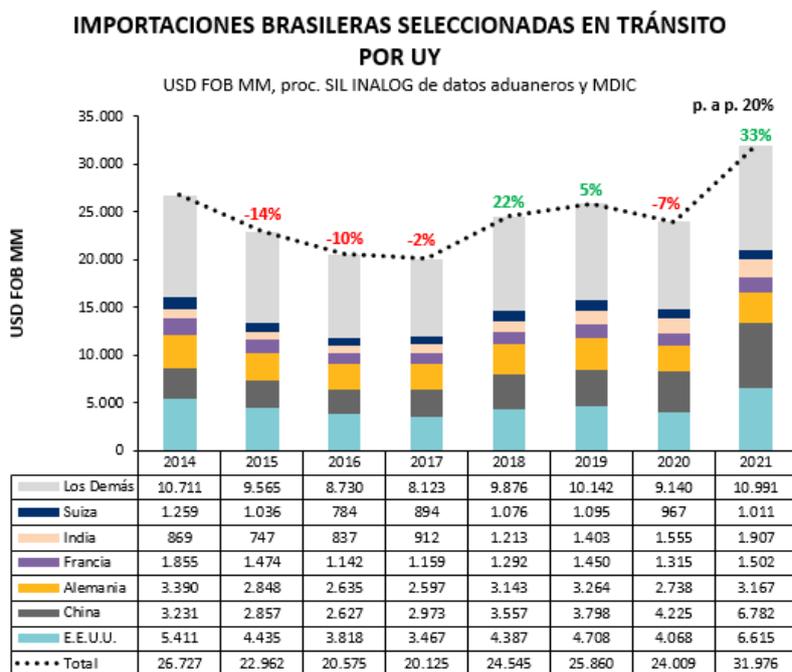
Para el caso brasilero, si tomamos los 30 productos (NCM a cuatro dígitos) que tuvieron más movimientos en las importaciones que transitan por el Uruguay, se puede observar que en términos de toneladas el año 2020 se produjo un descenso de -1% con respecto al año anterior. Para el último año se observa un gran aumento de 22% con respecto al 2020, explicado principalmente por el aumento de las importaciones con origen China. Alcanzado de esta manera una variación p. a p. de 43% positiva tomando desde el 2014.

### IMPORTACIONES BRASILERAS SELECCIONADAS EN TRÁNSITO POR UY

Toneladas, proc. SIL INALOG de datos aduaneros y MDIC



Si realizamos el mismo análisis para los dólares, se puede observar que en el año 2020 se suspende un crecimiento sostenido desde el año 2017 hasta el año 2019, obteniendo en el año 2020 un descenso de -7%. En el año 2021 se produjo un aumento del 33% en las importaciones brasileñas que transitan por el Uruguay. De esta manera se produjo una variación p. a p. de 20% positiva tomando desde el año 2014.



### 3.4.5 El caso brasileño: importaciones de medicamentos

En este apartado nos centraremos en la evolución de las importaciones brasileñas desagregadas por mercadería. Podemos ver que en los últimos años la demanda de productos farmacéuticos de alto valor por tonelada ha presentado una alta participación en el total.

En concreto, si analizamos los datos de tránsitos del CDR que tienen como destino Brasil y los desagregamos a nivel de partida, se puede observar que las mercaderías relacionadas al sector farmacéutico han tenido un importante aumento en su participación hasta el año 2019, sufriendo un leve descenso en el 2020 y una recuperación en el último año.

<b>TRÁNSITOS DEL CDR CON DESTINO BRASIL (PARTICIPACIÓN POR PARTIDA EN VALOR)</b>								
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA								
<b>Mercadería</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Medicamentos	15%	15%	17%	45%	55%	63%	56%	58%
Sangre humana	18%	12%	17%	12%	12%	13%	9%	7%
Máquinas y aparatos de imprenta	15%	18%	17%	13%	10%	8%	5%	5%
Rodamientos	11%	11%	8%	5%	4%	0%	0%	0%
Instrumentos y aparatos de medicina	2%	4%	3%	2%	2%	0%	0%	0%
Los demás	40%	40%	37%	23%	16%	16%	29%	31%
<b>Total</b>	<b>100%</b>							

A partir de esta información, se evidencia la importancia de los productos farmacéuticos que transitan por nuestro país con destino a Brasil, por esta razón, en el siguiente cuadro, se detallan las distintas plataformas logísticas del país que son utilizadas por este último tramo de la cadena. El detalle presentado a continuación permite observar la participación de las plataformas de salida de la mercadería farmacéutica del territorio aduanero (fin del tránsito), y para cada una de ellas la participación de las plataformas de las cuales reciben cargas (inicio del tránsito). Los Pasos de frontera son la plataforma con mayor participación tanto en términos de peso (85% del total) como en términos de valor (44%).

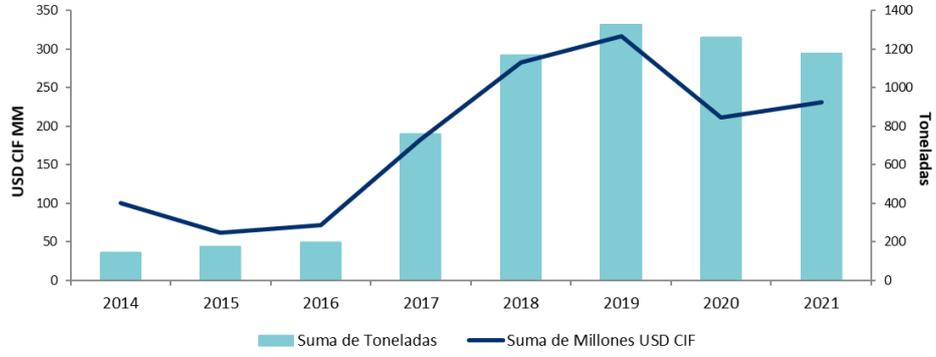
Por su parte la plataforma Aeropuerto tiene una participación relativamente menor en la salida de mercaderías del territorio aduanero en términos de peso (9%), sin embargo, su participación en términos de valor es significativamente mayor (49%). En este último tramo se destaca la movilización de medicamentos de alto valor por tonelada.

<b>PARTICIPACIÓN POR PLATAFORMA: DUA-T CDR 2021</b>		
<b>PRODUCTOS FARMACÉUTICOS CON DESTINO BRASIL</b>		
Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)		
Minúscula: inicio del último tramo del tránsito (plataforma anterior)		
<b>Plataformas</b>	<b>%USD CIF MM</b>	<b>%Toneladas</b>
<b>AEROPUERTO</b>	<b>49%</b>	<b>9%</b>
Zona Franca	100%	100%
<b>PASO FRONTERA</b>	<b>44%</b>	<b>85%</b>
Aeropuerto	88%	92%
Zona Franca	12%	8%
<b>PUERTO</b>	<b>8%</b>	<b>5%</b>
Zona Franca	100%	100%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA		

Dada la siguiente gráfica se puede analizar que, tanto en peso como en valor, los movimientos de productos asociados al sector farmacéutico muestran una recuperación a partir desde el año 2016 al 2019. En el año 2020, se observa un descenso del valor por tonelada. El detalle de los datos nos muestra un descenso específicamente del NCM 3004 que representa medicamentos. Sin embargo, en el último año se observa una recuperación en términos de valor y un descenso en el volumen movilizado.

**Evolución de los tránsitos CDR de productos farmacéuticos con destino Brasil**

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA



## 4 EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS

### 4.1 ESTADÍSTICAS DEL SECTOR POR PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

La información que se muestra a continuación constituye un resumen acumulado de los últimos ocho años, sobre los que se han presentado datos estadísticos en el boletín del Newsletter mensual del INALOG. Complementariamente, se agrega información más detallada de los movimientos del puerto de Montevideo en comparativa con otros puertos de la región, del Puerto de Nueva Palmira y de la evolución de los datos de tránsitos del Centro de Distribución Regional.

#### 4.1.1 PUERTOS

##### Puerto de Montevideo<sup>45</sup>

El movimiento total de mercaderías -carga y descarga- del puerto de Montevideo, medido por su peso en toneladas, presentó un nuevo récord histórico en el año 2021, su aumento fue del 29%, al compararlo con el 2020. Presentando aumentos en todas sus modalidades, el movimiento a granel creció un 64%, los movimientos de carga general un 22% y los de contenedores presentaron crecimientos del 18%.

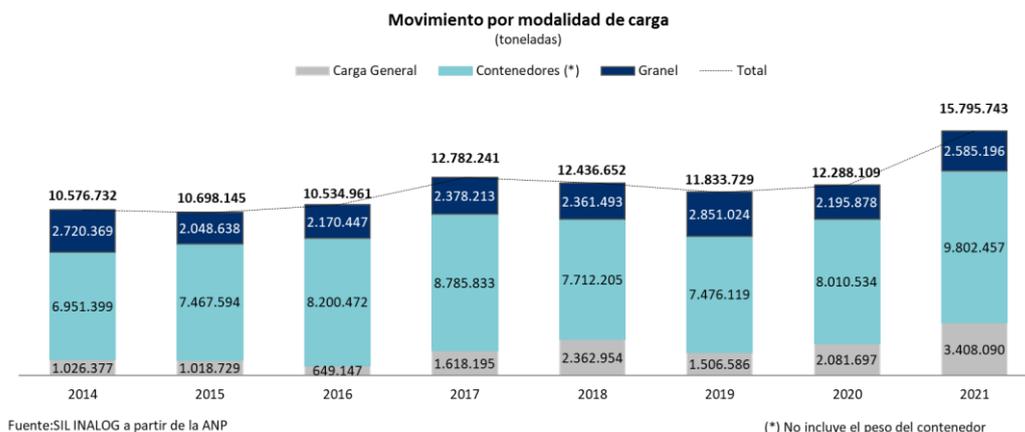
Los graneles aumentaron 64% en 2021 debido al crecimiento de las cargas de atados de tronco; y los movimientos de carga general aumentaron 18% debido a las cargas de chip de madera, y las cargas y descargas de fertilizantes.

Si analizamos la variación p. a p. desde el año 2017 (cifra récord previa) en términos de toneladas, se observa un crecimiento del 24% en el total movilizado del año 2021.

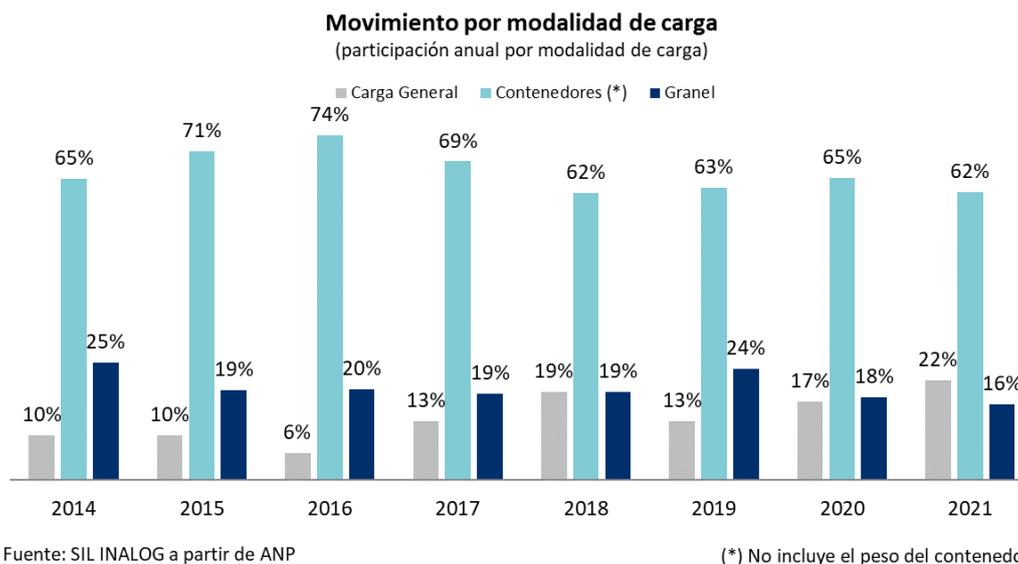
PUERTO DE MONTEVIDEO: TONELADAS MOVILIZADAS POR MODALIDAD DE CARGA										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Datos	Años									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % '21-'20	Part. 21
Carga General	1.026.377	1.018.729	649.147	1.618.195	2.362.954	1.506.586	2.081.697	3.408.090	64%	22%
Contenedores (*)	6.951.399	7.467.594	8.200.472	8.785.833	7.712.205	7.476.119	8.010.534	9.802.457	22%	62%
Granel	2.720.369	2.048.638	2.170.447	2.378.213	2.361.493	2.851.024	2.195.878	2.585.196	18%	16%
<b>Total</b>	<b>10.698.145</b>	<b>10.534.961</b>	<b>11.020.066</b>	<b>12.782.241</b>	<b>12.436.652</b>	<b>11.833.729</b>	<b>12.288.109</b>	<b>15.795.743</b>	<b>29%</b>	<b>100%</b>

(\*) No incluye el peso del contenedor

<sup>45</sup> La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial) y CENNAVE (Área de Estadísticas).



En promedio, entre 2014 y 2021; el 66% de los movimientos correspondieron a mercadería contenerizada, el 20% a granel y el 14% restante a carga general.



Con el objetivo de conocer en mayor detalle la evolución de las cargas por exportaciones de nuestro país, se analizan a continuación los datos de los DUAs correspondientes a esas operaciones por el Puerto de Montevideo. Se destaca en el 2021 el aumento interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación de carne bovina congelada (31%), cítricos (24%), malta de cebada (12%), leche concentrada (8%), soja (6%), y madera (53%). En el caso de las exportaciones de madera, los aumentos se debieron al crecimiento de las exportaciones de madera en chips 316%, en bruto de 33%, madera aserrada de 20% y madera contrachapada de 2%. Por otro lado, hubo un descenso interanual en el año 2021 de las solicitudes de exportación de arroz (-20%) en términos de peso.

SOLICITUDES DE EXPORTACIÓN - selección de mercaderías en miles de toneladas								
SIL INALOG a partir de la DNA								
MERCADERÍA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Madera en bruto	197	161	184	1.128	1.658	1.078	1.907	2.544
Arroz	820	671	802	820	772	780	814	647
Soja	777	692	367	672	299	598	391	416
Carne bovina congelada	211	226	259	270	294	298	270	354
Madera aserrada	137	122	122	182	214	186	205	245
Madera - chips	667	540	800	604	957	944	186	772
Leche concentrada	60	85	83	96	142	131	133	144
Malta de cebada	58	57	77	134	141	153	130	146
Madera contrachapada	101	91	106	104	108	102	111	113
Cítricos	115	92	99	91	78	80	73	90

El movimiento de contenedores medido en miles de TEUS, relativo al comercio exterior de bienes uruguayos aumentó un 11% en el último año y el movimiento de contenedores del Hub -Uruguay como centro de distribución regional- aumentó un 42% en 2021<sup>46</sup>.

#### Movimiento de contenedores (miles de TEUS)

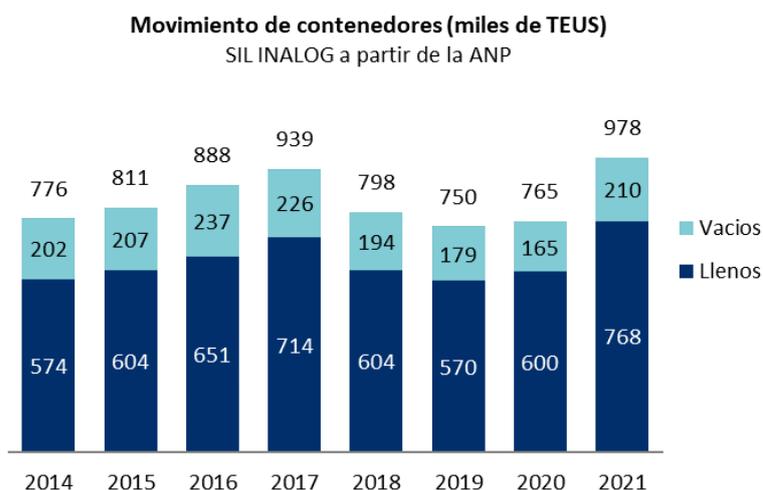
SIL INALOG a partir de la ANP



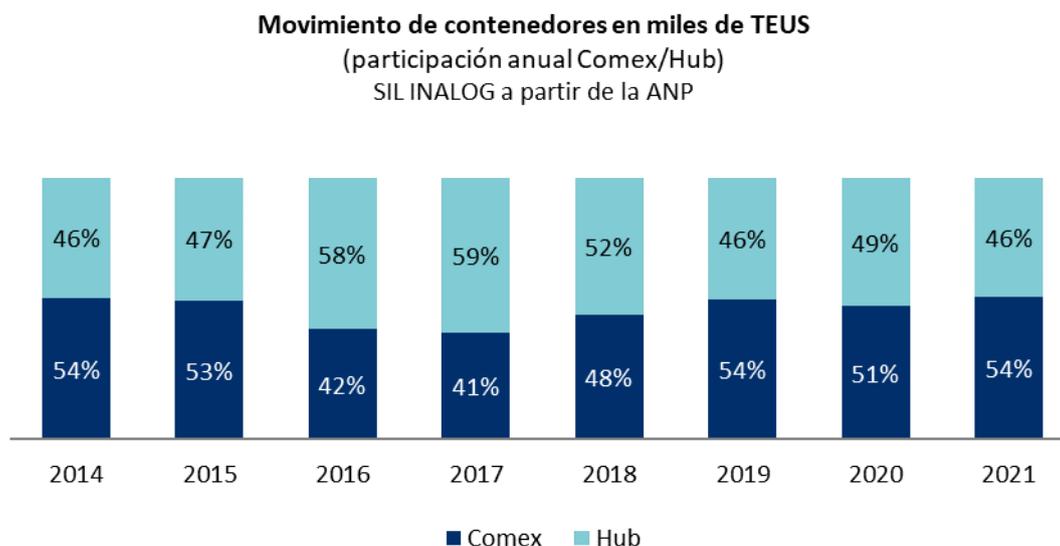
<sup>46</sup> Las cifras del último trienio (2019-2021) por modalidad de régimen aduanero de los contenedores del Puerto de Montevideo que se incorporaron en el presente informe fueron actualizadas por parte de la ANP a fines de agosto del 2022.

El movimiento total de contenedores medido en miles de TEUS<sup>47</sup>, sumando llenos y vacíos, aumentó 28% en el último año (Llenos 28% y vacíos 27%).

El movimiento total de contenedores sumando carga y descarga, alcanzó 978 mil TEUS en 2021.



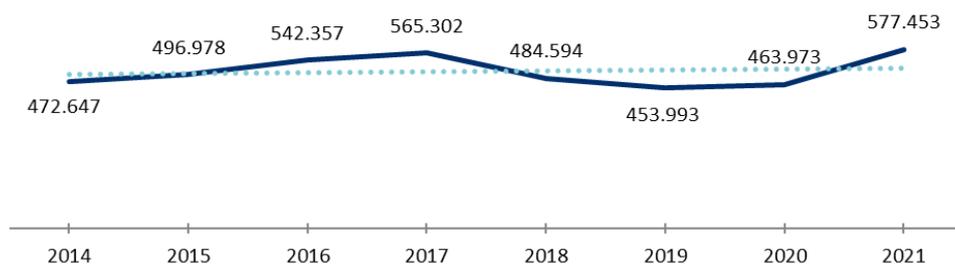
El gráfico a continuación ilustra la importancia de nuestro país como nodo de conexiones, en donde el 54% de los contenedores (medido en TEUS) movilizados en el puerto de Montevideo entre 2014 y 2021 estuvieron asociados a las actividades Hub (trasbordo, reembarque, tránsito) y el 46% restante al comercio exterior uruguayo (exportaciones e importaciones).



<sup>47</sup> TEUS – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

Si lo medimos en contenedores, el aumento interanual en 2021 totaliza 24%. Si observamos la variación respecto al récord anterior (2017-21) el movimiento de contenedores crece 2%.

### Evolución del movimiento total de contenedores

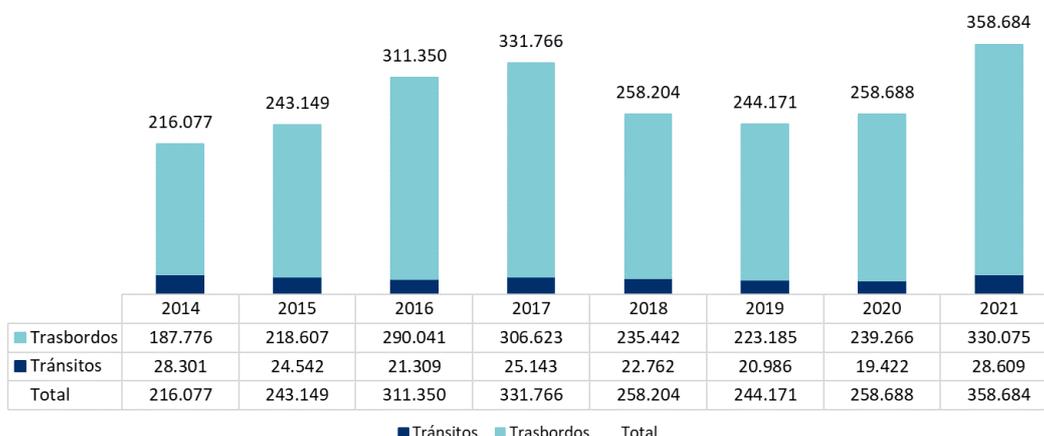


Fuente: INALOG a partir de la ANP

Ahora, considerando solo los movimientos de contenedores Hub, en el año 2021 el 92% del total de los movimientos de contenedores Hub corresponden a operativa de trasbordo, el restante 8% a operativa de tránsito. Si comparamos con el 2020, se observan aumentos del 38% en la operativa de trasbordo y 47% en la operativa de tránsitos.

Si observamos las variaciones punta a punta (2014-2021), el trasbordo de contenedores presenta un aumento del 76%, por su parte el tránsito de contenedores presenta un aumento del 1%.

### Movimiento de contenedores del hub INALOG a partir de ANP



Los datos disponibles sobre orígenes y destinos de la operativa de contenedores llenos del Hub aportados por CENNAVE permiten avanzar en el análisis.<sup>48</sup>

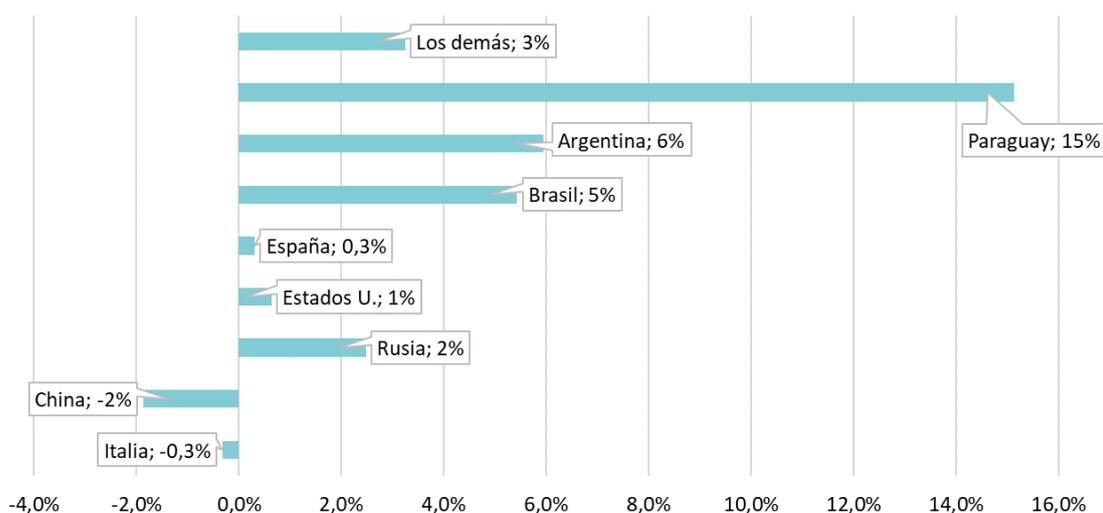
Si observamos los totales del cuadro a continuación, podemos constatar un aumento del 31% en la cantidad de TEUS cargados del Hub si comparamos 2021 con 2020.

Si analizamos los principales ocho países de destino de los contenedores llenos de Hub en el año 2021 y lo comparamos con el 2020, se destacan los crecimientos de Rusia (118%), Brasil (117%), Paraguay (70%), Argentina (44%), Estados Unidos (14%) y España (5%); contrarrestados por el descenso de China (-30%) e Italia (-8%). Si realizamos la sumatoria de las participaciones de estos ocho destinos, los mismos representan un 69% de total movilizado en 2021.

<b>CARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE DESTINO</b>				
TEUS, un movimiento, proc. INALOG de datos de CENNAVE				
<b>País destino</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Var.% '21-20</b>	<b>Part.% '21</b>
Paraguay	37.647	63.969	70%	28%
Argentina	23.269	33.603	44%	15%
China	10.938	7.684	-30%	8%
España	10.137	10.680	5%	5%
Estados U.	8.196	9.303	14%	4%
Brasil	8.084	17.526	117%	3%
Italia	6.909	6.345	-8%	3%
Rusia	3.654	7.960	118%	3%
Los demás	65.061	70.705	9%	31%
<b>Total</b>	<b>173.895</b>	<b>227.775</b>	<b>31%</b>	<b>100%</b>

En el gráfico a continuación, se puede ver la incidencia que tuvo cada país de destino al crecimiento total observado en 2021 (31%).

**Incidencia de las cargas de contenedores llenos del hub por país de destino en la Var.% '21-20**  
Proc. INALOG datos de CENNAVE



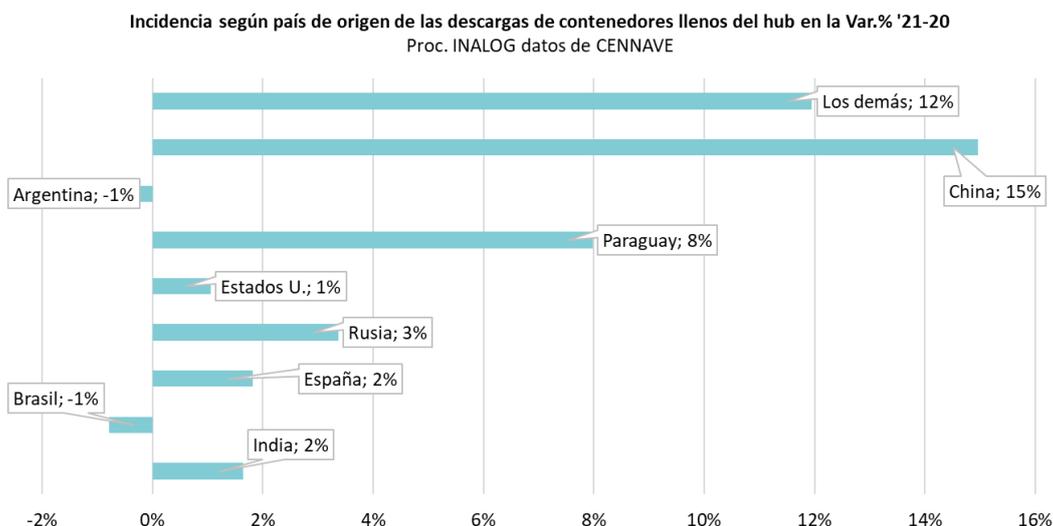
<sup>48</sup> El CENNAVE ha desarrollado una metodología propia en la que identifica una categoría denominada "TRANSIT" para distinguir aquellos contenedores que no corresponden a movimientos del comercio exterior uruguayo e incorpora datos de procedencia y destino de los contenedores (medidos en TEUS).

Por otro lado, si analizamos los totales de descarga, que no corresponde al comercio exterior del Uruguay, podemos constatar un aumento del 41% en la cantidad de TEUS descargados del Hub si comparamos 2021 con 2020.

Adicionalmente se analizamos los ocho principales orígenes de los contenedores llenos descargados del Hub en el año 2021 y lo comparamos con el año anterior, se destacan los crecimientos de Rusia (189%), India (108%), China (82%), España (65%), Paraguay (40%) y Estados Unidos (40%). Por otra parte, los restantes dos países presentan descensos, Brasil (-19%) y Argentina (-2%).

<b>DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE ORIGEN</b>				
TEUS, un movimiento, proc. Inalog de datos de CENNAVE				
<b>País de origen</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>Var.% '21-20</b>	<b>Part.% '21</b>
China	30.764	56.038	82%	23%
Argentina	49.613	48.388	-2%	20%
Paraguay	33.518	46.997	40%	20%
Estados U.	8.476	10.260	21%	4%
Rusia	3.014	8.705	189%	4%
España	4.691	7.755	65%	3%
Brasil	6.815	5.495	-19%	2%
India	2.576	5.355	108%	2%
Los demás	29.548	49.749	68%	21%
<b>Total</b>	<b>169.015</b>	<b>238.742</b>	<b>41%</b>	<b>100%</b>

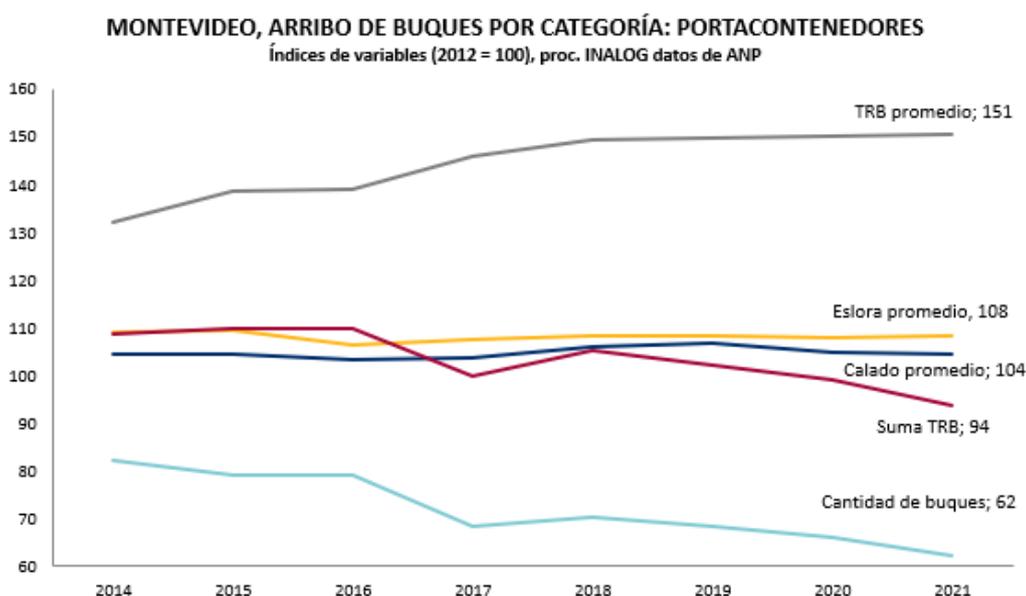
En el gráfico a continuación, se puede ver la incidencia de cada uno de los países de origen al aumento total observado en 2021 (41%).



Es de gran utilidad contar con datos que aporten al estudio de la posición de la operativa de contenedores del puerto de Montevideo, respecto a la región.

A partir de la información de arribos de buques portacontenedores difundida por la Administración Nacional de Puertos, se presenta a continuación la evolución (con base

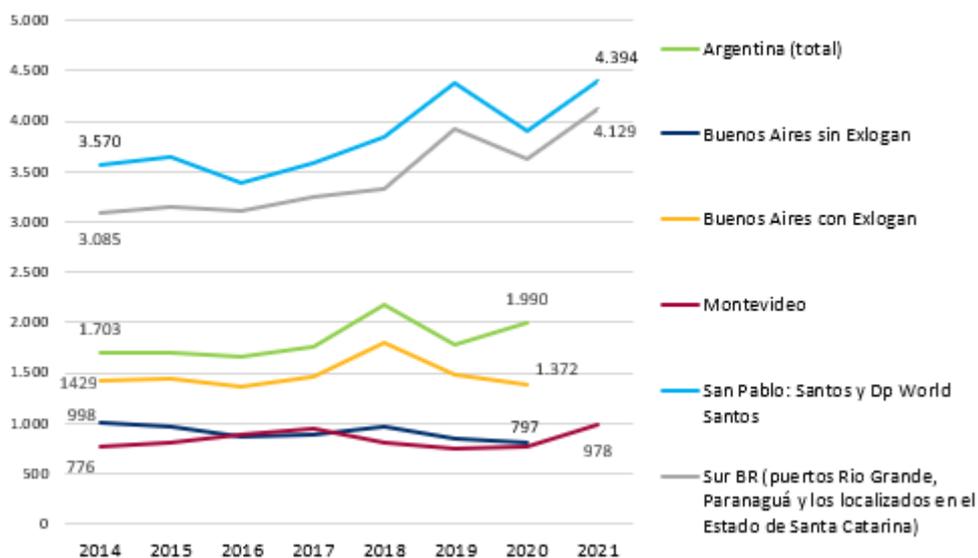
en 2012) de los índices de las variables de referencia de los buques (TRB, eslora, calado, cantidad). La variación más significativa se visualiza en la cantidad de buques arribados, que sufrió un descenso, con la contrapartida del aumento de la capacidad promedio de dichos buques (medida por su Tonelaje de Registro Bruto, o TRB) con excepción del año 2018, obteniendo la cantidad de buques un aumento en dicho año. En el año 2021 se da una tendencia al descenso en todas las variables, excepto TRB promedio que sigue aumentando.



En gráfico que sigue realizamos la comparativa con otros puertos de la región. Por una parte, si observamos las operaciones de Argentina, observamos que Buenos Aires con Exlogan y el total de Argentina presentaron comportamientos similares entre si desde 2014, mostrando el total de Argentina una evolución en el último año y una caída en el caso de Buenos Aires con Exlogan. Por su parte, Buenos Aires sin la terminal Exlogan muestra un comportamiento dispar en el periodo analizado y una leve caída en el año 2021. Por otro lado, los puertos brasileros de San Pablo y de la región del Sur presentaron un importante crecimiento desde el 2016 hasta el año 2021, para el último año estudiado se observa un aumento pronunciado. De este modo podemos observar que el comportamiento de Montevideo no ha presentado grandes movimientos al alta y a la baja entre 2014 y 2021. Sin embargo, Montevideo, como lo vimos anteriormente, presentó un aumento en el total de TEUs movilizados en el año 2021, alcanzando el valor mas alto en dicho año del periodo estudiado.

### MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR SUB-REGIÓN

Miles de TEUS, proc. INALOG da datos de AGPSE, ANP, ANTAQ Y CEPAL



A continuación, se observará con mayor grado de detalle, cuales fueron los puertos involucrados en los movimientos mostrados por el vecino país Brasil.

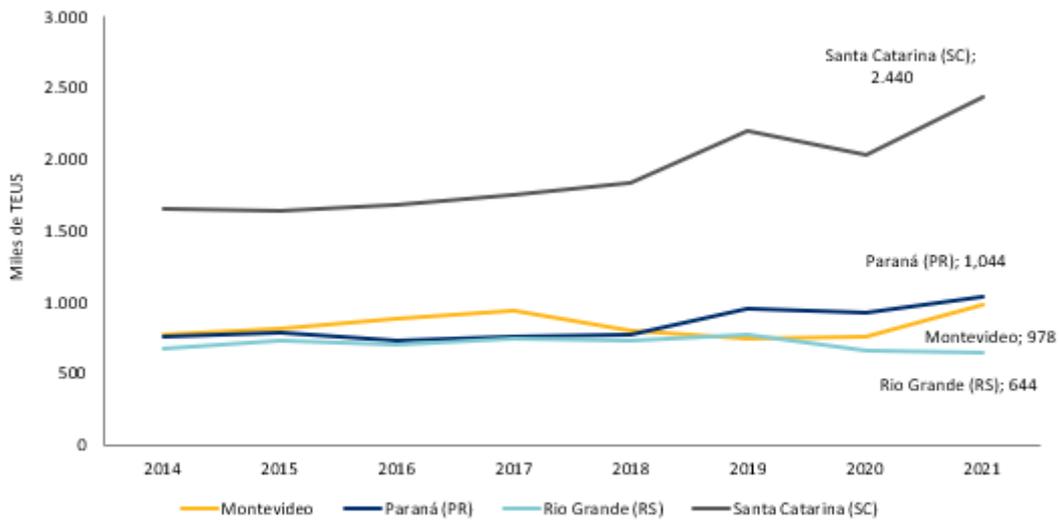
En el estado de Paraná, el puerto de Paranaguá creció en 2015 (3%), cayó en 2016 (-7%), creció en 2017 (4%), 2018 (2%) y 2019 (24%), cayó en 2020 (-3%) y en el último año obtuvo un gran aumento (13%). De este modo obtuvo una variación p. a p. frente a 2014 de 38%.

El Puerto de Rio Grande ha presentado variaciones tanto negativas como positivas a lo largo del periodo 2014-21; ya que creció un 7% 2015, descendió en 2016 (-3%), creciendo en 2017 (5%), con una leve caída en 2018 (-1%), un aumento en 2019 (4%), una caída pronunciada en el año 2020 (-15%) y una caída en el último año de (-2%). La variación p. a p. frente a 2014 fue de -5%.

Los puertos de Santa Catarina han crecido consecutivamente en actividad en los últimos años (2014-21) y se mantienen por niveles muy superiores a los del 2014, en el año 2021 obtuvieron un aumento (20%). Presentando de esta forma una variación p. a p. del 48%.

### MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR SUB-REGIÓN

Miles de TEUS, proc. INALOG da datos de AGPSE, ANP, ANTAQ Y CEPAL



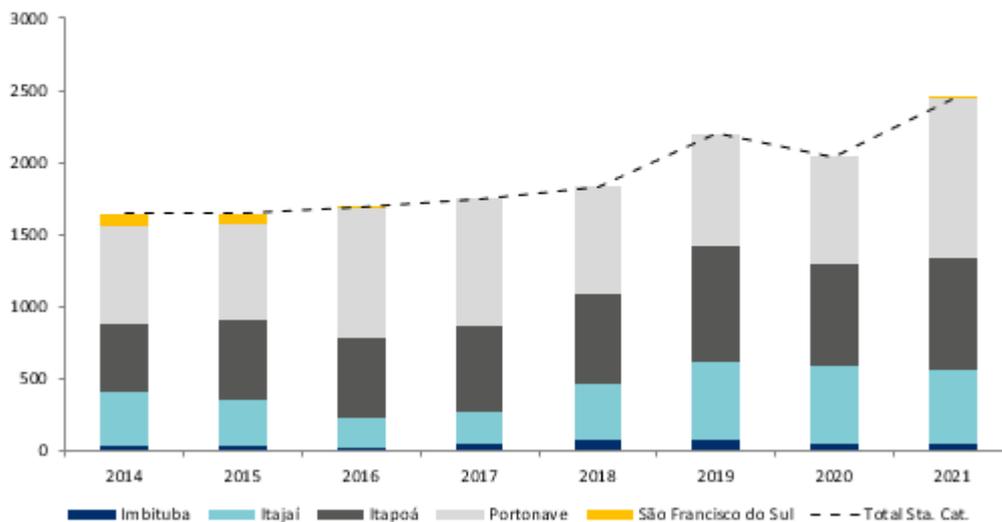
**Referencias:**

Puertos de Rio Grande, Paranaguá y acumulados de los localizados en el Estado de Santa Catarina: Imbitumba, Itajaí, Itapoá, Portonave y Sao Francisco do Sul.

Para finalizar, se visualiza el movimiento de contenedores (TEUs) de cada uno de los Puertos de Santa Catarina, el cual está marcado por el aumento de los movimientos de Imbituba (6%), Itapoá (9%) y Portonave (50%) y la caída de Itajaí (-6%); totalizando un crecimiento del 20% en dicha selección de puertos en el año 2021.

### MOVIMIENTO DE CONTENEDORES: PUERTO DE SANTA CATARINA

TEUS, proc. INALOG de datos de ANTAQ



## Puerto de Nueva Palmira

### Embarques y descargas en el Puerto de Nueva Palmira

En el presente apartado, se resume la información procesada por el Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná, el cual está conformado por representantes del MTOP, del INALOG, de la DNA, del DNZF, de la ANP y de la PNN.

Esta información es sumamente novedosa porque consolida los movimientos de carga y de descarga del Muelle Oficial y de las terminales portuarias privadas del Puerto de Nueva Palmira.

Cabe destacar, que anualmente se estima que la mitad de los movimientos (carga y descargas) asociados a dicho puerto, están asociados al hub y el restante porcentaje al comercio exterior nacional de bienes. Sin embargo, esta distinción se realizará detalladamente solo para el caso de los embarques (carga) de mercadería de dicho puerto en el apartado siguiente.

Si observamos el cuadro a continuación, podemos ver para el año 2021 la evolución de las toneladas mes a mes de carga y descarga del muelle oficial y las terminales privadas del Puerto de Nueva Palmira.

<b>Toneladas brutas por sentido de operación en el Puerto de Nueva Palmira (ene-dic 2021)</b>		
<b>Mes</b>	<b>Carga</b>	<b>Descarga</b>
Enero	393.298	185.689
Febrero	333.865	207.202
Marzo	561.253	468.889
Abril	487.692	494.492
Mayo	810.389	452.178
Junio	691.992	470.955
Julio	635.754	577.282
Agosto	825.659	501.302
Setiembre	605.765	489.948
Octubre	522.687	484.495
Noviembre	325.975	336.153
Diciembre	349.252	285.665
<b>Total</b>	<b>6.543.580</b>	<b>4.954.251</b>

Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)

Si nos enfocamos en los movimientos de descarga, podemos ver que el principal país de embarque de la descarga es Uruguay (26% de participación sobre el total), le siguen Paraguay, Brasil y China, con 25, 15 y 7% de participación respectivamente.

Por otro lado, si observamos los países de descarga de las mercaderías que fueron embarcadas en Nueva Palmira, aparecen como principales países de desembarque China, Paraguay, Rusia, Brasil y Egipto, totalizando entre ellos un 68% del total cargado en Nueva Palmira.

Toneladas brutas descargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de embarque (ene-dic 2021)		
País de embarque	Toneladas brutas	Part. 21
Uruguay	1.279.862	26%
Paraguay	1.215.582	25%
Brasil	738.540	15%
China	327.744	7%
Argentina	254.996	5%
Estados Unidos	187.411	4%
Egipto	145.247	3%
Canadá	120.565	2%
Los demás	684.304	14%
<b>tal</b>	<b>4.954.251</b>	<b>100%</b>

Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)

Toneladas brutas cargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de descarga (ene-dic 2021)		
País de descarga	Toneladas brutas	Part. 21
China	1.349.311	21%
Paraguay	1.021.697	16%
Rusia	825.740	13%
Brasil	631.266	10%
Egipto	513.750	8%
Países Bajos	498.260	8%
Gran Bretaña	293.255	4%
Turquía	233.060	4%
Los demás	1.177.240	18%
<b>Total</b>	<b>6.543.580</b>	<b>100%</b>

Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)

#### Embarques en el Puerto de Nueva Palmira<sup>49</sup>

Los datos presentados seguidamente corresponden a los embarques de carga (un movimiento) del Puerto de Nueva Palmira.

Por lo anterior, los datos de los cuadros y gráficas de esta sección no incluyen las descargas por importaciones uruguayas en Nueva Palmira.

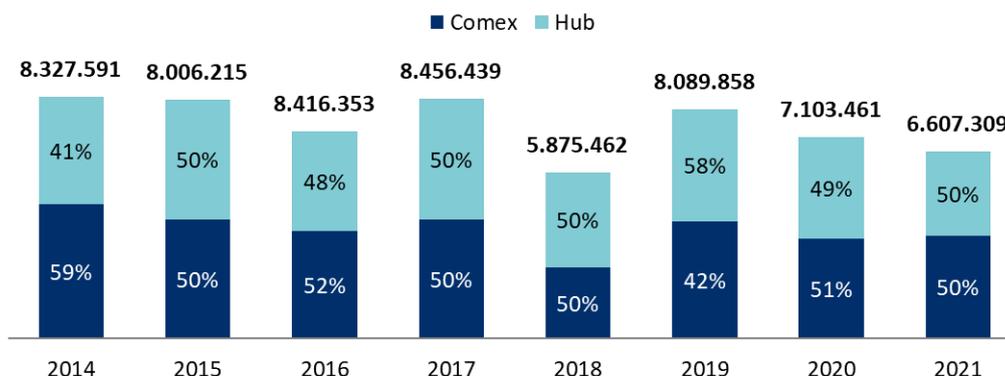
Si realizamos la comparativa con el año anterior, en 2021 los embarques de carga (un movimiento) realizados en las terminales del Puerto de Nueva Palmira, medidos por su peso en toneladas, cayeron un -7%. Las cargas de exportaciones uruguayas (Comex) mostraron un aumento de 3% y las de mercaderías de transbordo con origen no uruguayo (Hub) cayeron un -17%.

Medido por su peso en toneladas, las cargas Hub representaron en 2021 el 50% de los embarques (un movimiento) realizados en las terminales y zona de transferencia del Puerto de Nueva Palmira.

Por lo tanto, el puerto de Nueva Palmira muestra su segunda caída consecutiva comparando con el 2020 del -7%. Presentando un descenso de -22% en la variación punta a punta (2014 - 2021).

<sup>49</sup> La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial), CENNAVE (Área de Estadísticas), Dirección Nacional de Hidrografía y terminales privadas de Nueva Palmira.

**CARGAS DE MERCADERÍA - exportaciones y cargas hub**  
(toneladas) (NO incluye descarga)



Fuente: SIL INALOG a partir de ANP y Terminales privadas de Nueva Palmira

En la comparación interanual, aumentaron las cargas Comex de cemento y clinker (458%), cebada (301%), canola (128%), fertilizantes (83%), trigo (75%), malta (22%) y carinata (6%). En sentido opuesto, cayeron las cargas de celulosa (-6%) y soja (-22%); sin registrarse movimientos de citrus.

En el detalle de las cargas del Hub, en los muelles de las terminales crecieron las cargas de otros varios 1824% (siendo los rubros más relevantes las bobinas y el azúcar), las de fertilizantes (29%) y las de soja (13%). En sentido opuesto, cayeron las cargas de maíz (-44%), mineral de hierro (-41%), harina de soja (-25%) y coque (-2%).

**Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú**

El puerto de Colonia mostró un aumento interanual de 23% en el total de movimientos de 2021 (medido por su peso en toneladas), con crecimientos en los regímenes del comercio exterior uruguayo (exportación e importación, 30%) y descensos en los del Hub (en este caso, tránsitos, -52%), totalizando una variación total positiva.

En el muelle del puerto de Fray Bentos en el último año observado totalizó 296.736 toneladas de mercadería, con una variación negativa del -13% frente al año anterior. En el 2021 las operaciones de dicho puerto estuvieron asociadas a cinco productos: rolos de madera, gas oil, nafta, carbón a granel y cítricos.

En el puerto de Paysandú se observó un descenso de -33%, esto se debió a que, a pesar del aumento de las operaciones de azúcar crudo, madera, cítricos y arroz; y el registro de operaciones de maíz, avena, carnes, piedras preciosas y materiales varios; los descensos en las operaciones de soja influyendo negativamente en el total movilizado del año 2021.

MOVIMIENTOS POR RÉGIMEN ADUANERO									
SIL INALOG a partir de la ANP									
Toneladas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % '21-'20
<b>Puerto de Colonia</b>	<b>59.321</b>	<b>33.947</b>	<b>8.830</b>	<b>4.360</b>	<b>4.205</b>	<b>4.947</b>	<b>1.897</b>	<b>2.339</b>	<b>23%</b>
Comex	47.548	25.544	5.849	3.231	3.100	4.386	1.739	2.263	30%
Hub	11.773	8.403	2.981	1.129	1.105	561	158	76	-52%
<b>Puerto de Fray Bentos <sup>(**)</sup></b>	<b>181.243</b>	<b>111.086</b>	<b>173.875</b>	<b>290.993</b>	<b>549.467</b>	<b>318.055</b>	<b>340.456</b>	<b>296.736</b>	<b>-13%</b>
Comex	181.243	111.086	173.875	290.993	549.467	318.055	340.456	296.736	-13%
<b>Fray Bentos (Zonas de transferencia)</b>	<b>1.573.734</b>	<b>1.907.763</b>	<b>1.946.981</b>	<b>496</b>					<b>n/a</b>
Hub	1.573.734	1.907.763	1.946.981	496					n/a
<b>Puerto de Paysandú <sup>(**)</sup></b>	<b>144.998</b>	<b>181.258</b>	<b>153.731</b>	<b>135.708</b>	<b>229.640</b>	<b>187.108</b>	<b>141.416</b>	<b>95.016</b>	<b>-33%</b>
Comex	144.998	181.258	153.731	135.708	229.640	187.108	141.416	95.016	-33%

<sup>(\*)</sup>No incluye terminales de: UPM y M'opicua

<sup>(\*\*)</sup>Se incluyen el peso en toneladas de las cargas contenerizadas para los años 2018, 2019 y 2020

Comex: suma de exportaciones, importaciones, admisión temporaria, removidos origen UY con destino a otros puertos uruguayos y tránsitos con origen/destino UY

Hub: transbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY

#### 4.1.2 AEROPUERTO

El movimiento total de cargas en el aeropuerto de Carrasco en 2021, medido por su peso en toneladas descendió -5% al compararlo con el dato cerrado del 2020.

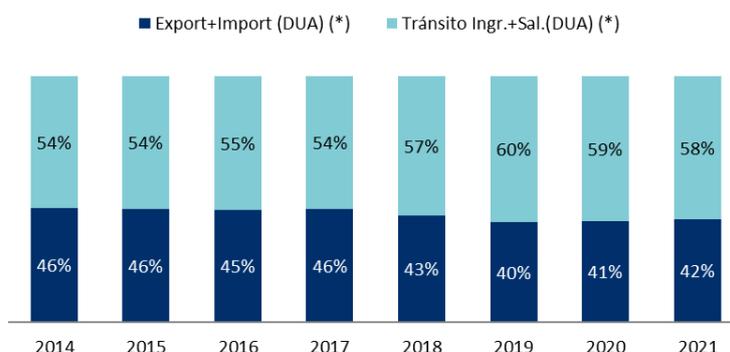
La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones, en millones de dólares, aumentó un 18%, y la de tránsitos iniciados y finalizados en la terminal crecieron 15%.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO									
SIL INALOG a partir de la TCU y DNA									
Datos	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % '21-'20
Movimiento total Toneladas	30.855	31.408	29.150	28.232	27.534	29.132	28.915	30.437	5%
Export+Import (DUA) USD millones (*)	1.381	1.334	1.235	1.215	1.207	1.149	1.019	1.207	18%
Tránsito Ingr.+Sal.(DUA) USD millones (*)	1.606	1.584	1.489	1.426	1.589	1.688	1.469	1.694	15%

(\*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

Medido en millones de dólares, la sumatoria de los movimientos de tránsitos en la terminal representó en 2021 el 58% del movimiento total, sin tomar en cuenta el movimiento intra-aeroportuario (incluyéndolo, la participación del Hub es aún mayor).

Aeropuerto de Carrasco - mov. USD millones  
(participación anual por tipo de movimiento)



(\*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

#### 4.1.3 ZONAS FRANCAS

La comparación interanual de los datos obtenidos a partir de los registros en DUAS (\*) de solicitudes de exportación e importaciones (acumuladas) y de tránsitos (suma de iniciados y finalizados en cada zona, ver sus implicancias en Fuentes y metodología), muestra descensos tanto en peso como en valor en siete zonas francas, y solo aumentos en dos de ellas en términos de toneladas.

En el año 2021, el 97% del total de toneladas movilizadas está representado por UPM Fray Bentos (38%), Punta Pereira (33%) y Nueva Palmira (26%).

En términos de millones de dólares 72% del total movilizado está representado por Zonamérica (24%), Nueva Palmira (20%), UPM Fray Bentos (16%) y Colonia (12%).

ZONAS FRANCAS								
INALOG a partir de los DUAS de la DNA								
Zona Franca	2021						Var. total % '21-'20	
	Export+Import		Tránsito Ingr.+Sal.		Total		Total	
	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones
UPM Fray Bentos	3.468.761	233	1.475.312	1.084	4.944.073	1.317	-3%	52%
UPM Durazno	38.310	13	148.676	801	186.986	814	n/a	n/a
Nueva Helvecia	5.680	4	1.173	30	6.853	33	-28%	-10%
Punta Pereira	4.246.194	296	98.155	84	4.344.350	380	10%	-5%
Colonia	3.905	14	77.960	974	81.864	988	-2%	24%
Florida	6.021	52	55.579	358	61.600	411	63%	24%
Libertad	4.135	29	27.604	245	31.739	274	29%	17%
Zonamérica	4.697	80	50.148	1.929	54.845	2.009	14%	13%
Nueva Palmira	1.882.202	833	1.500.341	836	3.382.543	1.669	2%	36%
Parque de las Ciencias	3.844	45	4.822	411	8.666	456	-21%	21%

El cuadro a continuación permite observar las toneladas y los dólares movilizados por las Zonas Francas, si observamos la variación p. a p. (variación punta a punta) desde 2014, el peso de la suma de solicitudes de exportación e importación aumentó 16% y el valor cayó 23%, por otro lado, el peso de la suma de solicitudes de tránsitos (iniciados y finalizados) aumentó 16% y el valor 3%.

Evolución anual de los DUAS movilizados en ZZFF			
INALOG a partir de los DUAS de la DNA			
Régimen / Año	Toneladas	USD millones	
<b>Export+Import</b>			
2014	8.318.818	2.088	
2015	10.189.190	1.844	
2016	9.901.881	1.648	
2017	9.820.023	1.552	
2018	8.317.292	1.192	
2019	10.023.927	1.567	
2020	9.274.466	1.345	
2021	9.663.749	1.599	
<b>Tránsito Ingr.+Sal.</b>			
2014	2.963.406	6.571	
2015	3.055.634	5.976	
2016	3.079.465	5.489	
2017	3.233.341	5.846	
2018	3.045.771	6.035	
2019	2.979.551	5.712	
2020	3.309.449	4.754	
2021	3.439.770	6.753	

#### 4.1.4 PASOS DE FRONTERA

El movimiento de camiones con mercadería en el 2021 por los pasos de frontera con Argentina (incluido el ferry del puerto de Colonia) aumentó 26% en términos de la cantidad de vehículos y en términos de peso en toneladas aumentó 28%, al compararlo con lo sucedido en el 2020.

Por otro lado, en los pasos de frontera con Brasil, aumentó 11% el movimiento en términos de la cantidad de vehículos y en términos de peso en toneladas creció 7%.

ENTRADA Y SALIDA DE CAMIONES POR PASOS DE FRONTERA										
SIL INALOG a partir de la DNA										
Pasos frontera	Datos	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % '20-'19
Frontera con Argentina (inc. Colonia)	Camiones (*)	98.690	97.203	82.565	94.437	93.806	82.663	87.722	110.852	26%
	Toneladas	2.024.799	2.087.505	1.707.452	1.979.780	2.042.479	1.721.516	1.922.609	2.469.075	28%
Frontera con Brasil	Camiones (*)	64.305	54.193	63.841	64.555	64.429	68.100	73.155	81.506	11%
	Toneladas	1.427.169	1.173.008	1.487.893	1.379.738	1.464.757	1.547.400	1.681.031	1.798.709	7%
<b>Total</b>	<b>Camiones (*)</b>	<b>162.995</b>	<b>151.396</b>	<b>146.406</b>	<b>158.992</b>	<b>158.235</b>	<b>150.763</b>	<b>160.877</b>	<b>192.358</b>	<b>20%</b>
	<b>Toneladas</b>	<b>3.451.968</b>	<b>3.260.513</b>	<b>3.195.345</b>	<b>3.359.518</b>	<b>3.507.236</b>	<b>3.268.915</b>	<b>3.603.639</b>	<b>4.267.784</b>	<b>18%</b>

(\*) Cantidad de manifiestos

## 4.2 TRÁNSITOS DEL CENTRO DE DISTRIBUCIÓN REGIONAL

Como se indicó previamente en el presente informe, nuestro país es una plataforma intermediaria para llegar a otros destinos, en esta sección analizaremos la actividad propiamente de centro de distribución regional. Estudiaremos cuáles son las plataformas por la cual se inicia el movimiento y por las cuales dichas cargas egresan de nuestro país.

La información de los tránsitos aduaneros es la más valiosa para caracterizar a los servicios logísticos a la mercadería que se realizan desde Uruguay. La primera distinción importante, metodológica y conceptual, refiere a si la mercadería utilizó una Zona Franca o similar como depósito intermedio o si por el contrario realizó un tránsito directo entre dos puntos de frontera. El siguiente cuadro muestra el flujo de mercaderías por el territorio nacional en actividades de centro de distribución regional.<sup>50</sup>

En el periodo de 2019-2021 desde Uruguay se intermedió en promedio anual 2.756 millones de dólares. En el último trienio el 45% de la mercadería (en valor) fue intermediada por una Zona Franca, aunque solamente fue 15% si se considera el peso.

Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.					
	Origen \ Destino	AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
		Sin intervención de Zonas Francas	AEROPUERTO	0	131
DEPOSITO EXTRAPORTUARIO	1		32	70	103
PASO FRONTERA	3		0	17	20
PUERTO	15		1217	13	1245
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO	491	32	31	554
	PASO FRONTERA	86	40	25	151
	PUERTO	54	280	114	448
	OTRO-S/I	30	26	42	98
	<b>TOTAL</b>	<b>679</b>	<b>1759</b>	<b>318</b>	<b>2756</b>

Los principales flujos son los que conectan Puerto-Paso de Frontera, Aeropuerto - Aeropuerto con depósito en Zona Franca, Puerto- Paso de Frontera intermediado por Zonas Francas, Aeropuerto-Paso de Frontera, y Puerto-Puerto también con Zonas Francas.

En el cuadro a continuación se mostrarán estos flujos con sus correspondientes valores en promedio trianual en millones de USD.

<sup>50</sup> Se define a mercaderías CDR (Centro de Distribución Regional) a las mercaderías de origen no uruguayo que transitan por el territorio uruguayo y se destinan a un tercer país. Aunque la definición contenga la palabra regional, es posible (aunque infrecuente) que se intermedie mercadería entre países no regionales. El INALOG incluye en esta categoría a la mercadería que se destina al abastecimiento de Free Shops y tiendas de frontera. Aquí se seguirá un criterio más estricto, que excluye a este importante flujo. En definitiva, si bien en estas tiendas el consumidor es no residente, el suministro es en territorio nacional (modo II según clasificación del GATS-OMC).

<b>Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional</b>		
Promedio trianual 2019-2021		
<b>Flujo</b>	<b>Mill USD</b>	<b>Part.</b>
(1) Puerto - Frontera	1217	44%
(2) Aeropuerto - ZF- Aeropuerto	491	18%
(3) Puerto - ZF- Frontera	280	10%
(4) Aeropuerto - Frontera	131	5%
(5) Puerto - ZF - Puerto	114	4%
Resto	523	19%

#### 4.3 INDICADORES DE LA POSICIÓN COMPETITIVA DEL SECTOR LOGÍSTICO

##### URUGUAYO<sup>51</sup>

En el ámbito logístico internacional existen diferentes indicadores que buscan señalar las fortalezas y brindan alertas de las debilidades de los países. En este sentido, los mismos son un insumo importante para la planificación estratégica, la generación de políticas públicas y la búsqueda de novedades o reformas para la infraestructura logística. A continuación, se presenta una síntesis con la evolución histórica y la posición de nuestro país en aquellos que son considerados más significativos.

##### 4.3.1 Índice de desempeño logístico (LPI 2018) – Banco Mundial

El LPI es una herramienta que busca reflejar el nivel de eficiencia de los países en el traslado de los bienes en el comercio internacional, basado en la evaluación de componentes específicos.

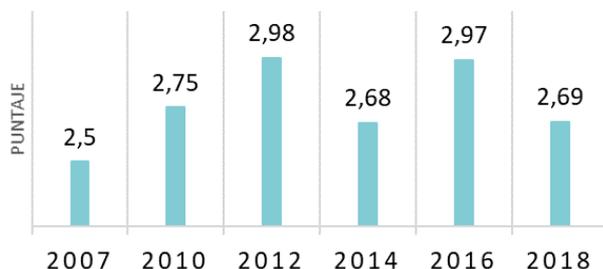
El puntaje general del Índice de Desempeño Logístico refleja las percepciones de la logística de un país basadas en los siguientes componentes: eficiencia del proceso del despacho de aduana, calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, facilidad de acordar embarques a precios competitivos, calidad de los servicios logísticos, capacidad de seguir y rastrear los envíos, frecuencia con la cual los embarques llegan al consignatario en el tiempo programado

En lo que corresponde al puntaje del LPI, el valor máximo posible es 5,0 y los países que están al tope del ranking alcanzan entre 4,0 y 4,3 puntos.

En términos absolutos, Uruguay presenta una caída del 9% respecto a la edición anterior (2016).

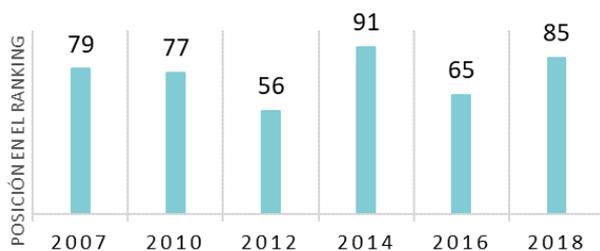
<sup>51</sup> Algunos de los siguientes indicadores no han sido actualizados por parte de las fuentes.

**EVOLUCIÓN EN EL PUNTAJE**  
INALOG a partir del BM



En el gráfico a continuación, se puede observar la posición de Uruguay para cada una de las ediciones. La última edición del índice nos indica que Uruguay presentó uno de los peores resultados desde su primera publicación en 2007.

**EVOLUCIÓN EN EL RANKING**  
INALOG a partir del BM



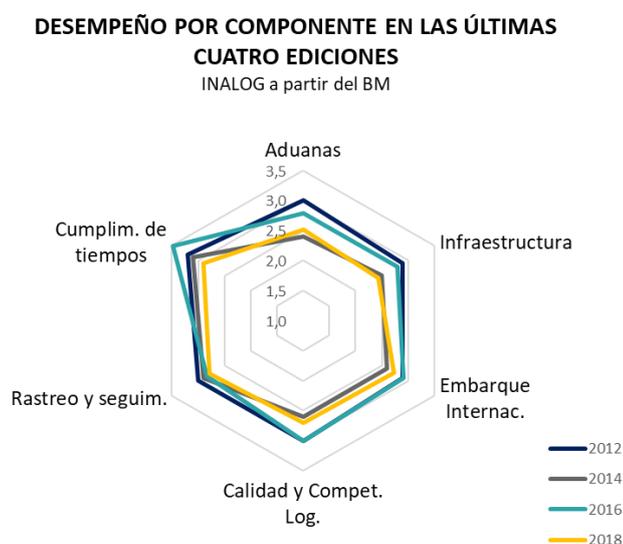
Si observamos los datos promedio de las últimas 4 ediciones, Uruguay se posicionó en el séptimo lugar de Sudamérica; por detrás de Chile, Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia y Perú.

**POSICIÓN EN EL RANKING**

INALOG a partir del BM

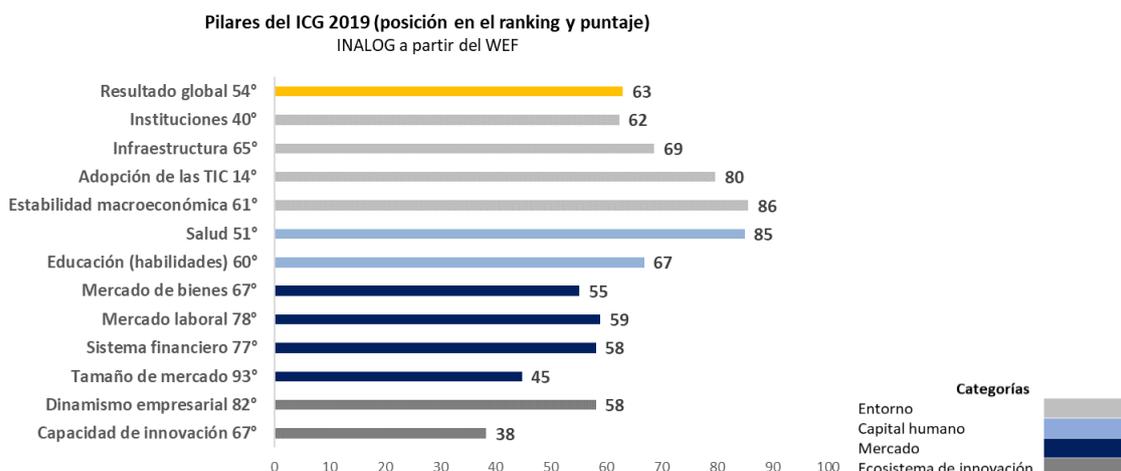
País	LPI 2018	Promedio 2012_18
Chile	34	40
Brasil	56	56
Colombia	58	71
Argentina	61	62
Ecuador	62	70
Paraguay	74	83
Perú	83	74
<b>Uruguay</b>	<b>85</b>	<b>75</b>
Bolivia	131	136
Venezuela	142	135

Este desmejoramiento nos alerta sobre el descenso en el nivel de eficiencia en el traslado de los bienes en el comercio internacional. Esto se evidencia a partir del empeoramiento de cinco de los seis componentes del índice si se comparan las últimas dos ediciones (2018 vs 2016): la eficiencia aduanera, la calidad de la infraestructura, la facilidad de coordinación de embarques internacionales, la calidad y la competitividad logística, y el cumplimiento de tiempos; a su vez, el rastreo y seguimiento de envíos presentó los mismos resultados.



#### 4.3.2 Índice de competitividad global (ICG 2019) – Word Economic Forum

El Índice de competitividad global, nos posiciona dentro de las tres mejores economías de América Latina, este índice mide cuatro aspectos fundamentales de la competitividad del país, como lo son: entorno, capital humano, mercado y ecosistema de innovación. Uruguay presentó un destacado desempeño en el acceso a las TIC e institucionalidad, sin embargo, mostró problemas en la capacidad de innovación, factor clave para el desarrollo próspero de una nación.



En la siguiente tabla se puede observar que Uruguay alcanzó un puntaje de 63 puntos en una escala de 0 a 100, lo que determinó una posición en el ranking en el lugar 54 entre un listado total de 141 países. Ocupando el segundo lugar de Sudamérica (presentando un mejor desempeño que Argentina y Brasil).

**ICG 2019**  
INALOG a partir del WEF

País	Ranking ICG	Puntaje
Chile	33	71
<b>Uruguay</b>	<b>54</b>	<b>63</b>
Colombia	57	63
Perú	65	62
Brasil	71	61
Argentina	83	57
Ecuador	90	56
Paraguay	97	54
Bolivia	107	52
Venezuela	133	42

#### 4.3.3 Índice de conectividad de transporte marítimo (LSCI y PLSCI 2021) – UNCTAD

Los índices de conectividad marítima (tanto en su medición global como en puertos) demuestra que nuestro país presenta dificultades en la facilitación del comercio y la competitividad a causa de su baja conectividad.

A pesar de observarse una tasa positiva en la evolución del índice, el crecimiento es ínfimo si lo comparamos con el gigante asiático. Adicionalmente, los principales puertos competidores de la región presentan resultados análogos al de Uruguay, sin embargo, su tasa de crecimiento continúa siendo baja respecto al mundo.

## **Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2021) – UNCTAD**

Este índice permite examinar el nivel de acceso que tiene un país a nivel general a las redes de transporte marítima de línea mundial, tomando en cuenta las conexiones marítimas que posee. El acceso de los países a los mercados mundiales depende en gran medida de su conectividad de transporte, especialmente en lo que respecta a los servicios de transporte regular para la importación y exportación de productos manufacturados. El LSCI de la UNCTAD tiene como objetivo captar, por tanto, el nivel de integración de un país en las redes mundiales de transporte marítimo de línea.

El LSCI está establecido en 100 para el valor máximo de conectividad del país en el primer trimestre (Q1) de 2006, que fue China. La metodología se actualizó y mejoró en 2019, aumentando la cobertura ya que se adicionaron países y se incorporó un componente adicional, generándose nuevamente la serie desde 2006 en adelante. A partir del 2020, este índice es publicado como serie trimestral, reemplazando la anterior.

Esta versión del LSCI se genera a partir de los siguientes seis componentes<sup>52</sup>:

1. El número de escalas programadas de buques por semana en el país
2. Capacidad anual desplegada en TEUS: capacidad desplegada total ofrecida en el país
3. El número de servicios regulares de transporte marítimo desde y hacia el país
4. El número de compañías de transporte regular que brindan servicios desde y hacia el país
5. Tamaño promedio en TEU de los buques desplegados por el servicio programado con el tamaño promedio de buque más grande
6. Número de otros países que están conectados al país a través de servicios de transporte marítimo directo<sup>53</sup>

<sup>52</sup>Para cada componente, dividimos el valor del país por el valor máximo del componente en el primer trimestre de 2006 y luego calculamos el promedio de los seis componentes para el país. El promedio del país se vuelve a dividir por el valor máximo del promedio en el primer trimestre de 2006 y se multiplica por 100. El resultado es un LSCI máximo de 100 en el Q1 de 2006. Esto significa que el índice para China en el Q1 de 2006 es 100 y todos los demás índices están en relación con este valor.

<sup>53</sup>Un servicio directo se define como un servicio regular entre dos países; puede incluir otras paradas intermedias, pero el transporte de un contenedor no requiere transbordo.

Uruguay alcanzó en 2021 un puntaje promedio<sup>54</sup> de 32,8 en el LCSI lo que lo posicionó en el puesto 60 del ranking 2021<sup>55</sup>; el puntaje alcanzado es un 23% superior al valor promedio considerando todos los países estudiados<sup>56</sup>. Si observamos los datos para América Latina y el Caribe, nuestro país se posicionó en el puesto número 12 del total de 29 países, lo que frente al 2020 implica que se mantuvo.

Nuestro país obtuvo en promedio un puntaje de 32,8 en este índice y al compararlo con los datos anteriores vemos que el mismo ha sido muy similar en los últimos 5 años. Es importante destacar, sin embargo, que este último valor es el mayor histórico alcanzado desde 2015 y que la evolución siempre fue positiva.

**LSCI 2021 - AMERICA LATINA Y EL CARIBE top 15**

Promedio anual, proc. INALOG a partir de UNCTAD

<b>Economía</b>	<b>2021</b>
Panamá	50,74
Colombia	49,48
México	47,68
Rep. Dominicana	40,52
Perú	40,01
Ecuador	37,86
Brasil	37,49
Chile	36,61
Guatemala	36,00
Jamaica	35,03
Argentina	34,23
Uruguay	32,80
Costa Rica	24,24
Trinidad y Tobago	15,37
Honduras	11,91

**LSCI - Uruguay 2015/2021**

Promedio, proc. INALOG a partir de UNCTAD

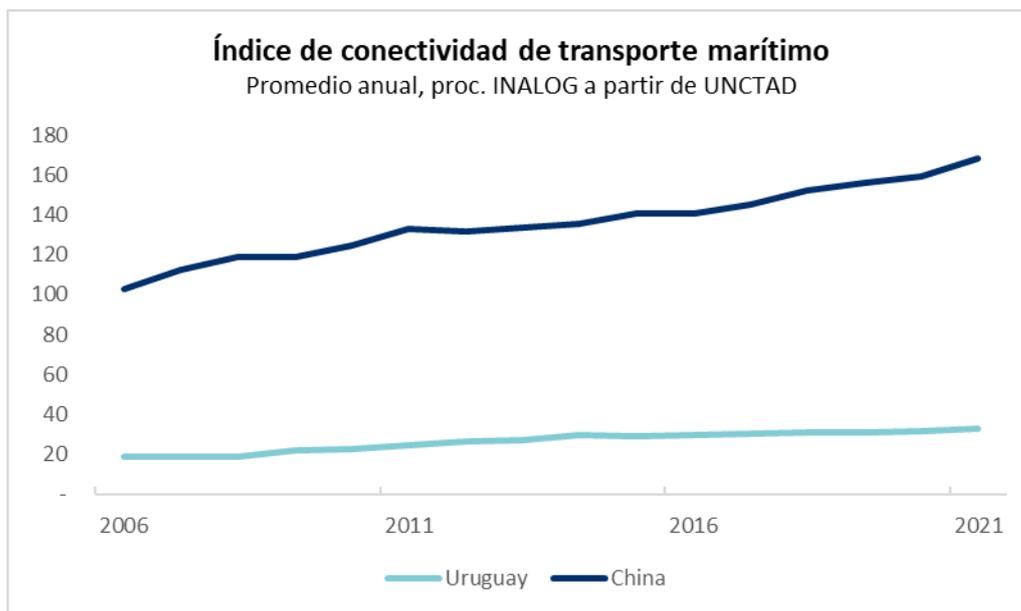
Uruguay	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	29,25	29,59	30,30	30,76	30,90	31,46	32,80

Al analizar Uruguay frente al país más conectado vemos que las variaciones en ambos no han sido en la misma magnitud. Esto resalta que China continúa implementando inversiones que le permiten seguir creciendo en este índice.

<sup>54</sup> Considerando las cifras de los cuatro trimestres.

<sup>55</sup> Promedio por país del año 2021 para los 170 países que tienen los cuatros datos del año. Uruguay bajo una posición con respecto a 2020 en el ranking, sin embargo mejoró su puntaje promedio.

<sup>56</sup> Valor promedio: 27.



Es de destacar que hoy en día tenemos aproximadamente la tercera parte de la conectividad con la que contaba el gigante asiático en el 2006, y si comparamos para el último dato Uruguay tiene un 19% de la conectividad que tiene China.

### **Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria, trimestral (PLCSI Q42021) – UNCTAD**

Este índice se calcula de igual manera que el LSCI, pero la metodología es enfocada a los puertos, se observa como los mismos están conectados en la red global de envíos de contenedores. Esta base es mucho más amplia que la del índice anterior ya que hay países que cuentan con muchos puertos.

Si miramos todos los puertos a nivel global, al ordenarlos para el resultado promedio del 2021, se logra constatar que de los principales 15 puertos del ranking, 9 son puertos de China; siendo el líder el puerto de Shanghái con un valor promedio del índice de 145,79. En esta misma línea, aquellos que tienen una mayor conectividad y que superan el índice inicial (es decir, aquellos que tienen un valor superior a 100<sup>57</sup>) son los siguientes cinco puertos: Shanghái, Singapur, Ningbo, Pusan<sup>58</sup> y Hong Kong SAR de China.

Con respecto a nuestro país, se consideran el puerto de Montevideo y el puerto de Punta Pereira como recibidores de contenedores. Dado que el segundo es casi irrelevante, el resultado a nivel del puerto capitalino es muy similar al de todo el país.

Si comparamos los resultados del índice promedio para las últimas siete publicaciones (2015-2021) de los principales puertos competidores de los países vecinos, Buenos

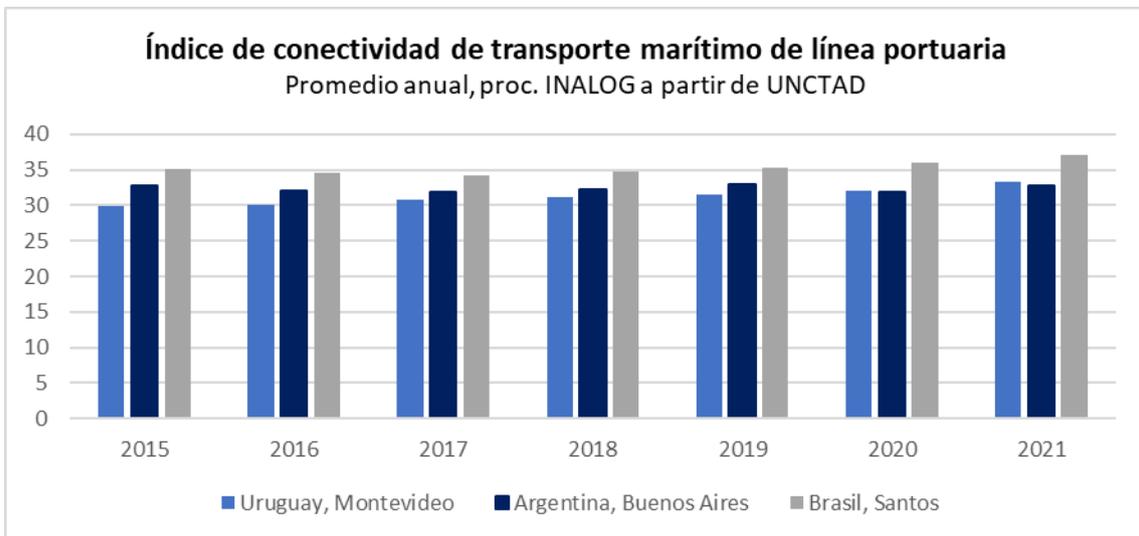
<sup>57</sup> Máximo 2006=100 para China, Hong Kong SAR.

<sup>58</sup> Puerto de Ningbo en China y Republica de Pusan en Corea.

Aires de Argentina y Santos en Brasil, las variaciones de ambos fueron de 3% en el último año.

Frente a ellos, nuestro país tiene una ventaja ya que no se han visto variaciones negativas en ese periodo (Santos tuvo una variación de -2% en 2017 y Buenos Aires tuvo caídas en 2017 y 2019). Por otro lado, nuevamente para el 2021, el valor de Montevideo superó al alcanzado por Buenos Aires, en cambio al comparar Montevideo con Santos vemos que la cifra de Santos es un 11% superior en el 2021, lo que implica que disminuyó la brecha entre ambos puertos frente al 2020 (la cual era de 13%).

Se destaca que nuestro puerto, presentó un crecimiento del 70% si comparamos el resultado promedio 2021 con el del año base 2006<sup>59</sup>. No obstante, y como también se mencionó a nivel país el puerto de Montevideo tiene una baja conectividad con respecto a los puertos líderes globales y la misma no ha mejorado significativamente con el paso de los años<sup>60</sup>.



<sup>59</sup> Valor 2006: 19,6.

<sup>60</sup> <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/858/index.html>