

FEBRERO | 2026

Sector Logístico 2024

ANÁLISIS Y ESTADÍSTICAS



AGOSTO | 2025

Sector logístico 2024

Análisis y estadísticas

Tomo I



ÍNDICE

1.	DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS	1
2.	INTRODUCCIÓN.....	3
3.	PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2024	6
3.1.	El comercio exterior en el mundo y en Uruguay	6
3.2.	El comercio exterior en la región (AR, BR y PY) y en Uruguay	8
3.2.1.	Argentina.....	9
3.2.2.	Brasil.....	10
3.2.3.	Paraguay.....	12
3.2.4.	Exportaciones uruguayas	14
4.	EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS.....	30
4.1.	Puertos.....	30
4.1.1.	Puerto de Montevideo.....	30
4.1.2.	Puerto de Nueva Palmira	43
4.1.3.	Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú	45
4.2.	Aeropuerto.....	46
4.3.	Zonas Francas.....	47
4.4.	Pasos de Frontera.....	48

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
BR-PR	Paraná
BR-RS	Río Grande del Sur
BR-SC	Santa Catarina
BR-SP	San Pablo
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
DNZF	Dirección Nacional de Zonas Francas
DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
ETF	Estación de Transferencia Flotante
ETL	Proceso de extracción, transformación y carga de datos
FS	Free Shops
HPP	Hidrografía 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
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
NCM	Código de producto según la Nomenclatura Común del Mercosur
OMC	Organización Mundial del Comercio

p. a p.	Variación punta a punta
PRENA	Prefectura Nacional Naval
TEU	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies
TRB	Tonelaje de Registro Bruto

2. INTRODUCCIÓN

El comercio mundial actualmente se enfrenta a un nuevo escenario de incertidumbre a partir de las nuevas medidas arancelarias anunciadas e implementadas desde principios de 2025. Este panorama obligó a que fuera necesario que, organismos como el Banco Mundial¹ y la OMC ajusten a la baja la perspectiva de comercio mundial, tanto de mercaderías como de servicios.

En primer lugar, el Banco Mundial prevé que la producción mundial crezca a su ritmo más bajo desde 2008: el fuerte aumento de los aranceles y la resultante incertidumbre están contribuyendo a una desaceleración generalizada del crecimiento y al deterioro de las perspectivas en la mayoría de las economías mundiales².

Particularmente, la OMC prevé para este 2025 una contracción del 0,2% en el comercio mercantil, como resultado al refuerzo de las políticas comerciales y aranceles impuestos.

Las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron un 2% en 2024; China continúa siendo el mayor país exportador, seguido por la Unión Europea. Por su parte, E.E.U.U. se mantiene como el principal importador, donde también le sigue la Unión Europea.

Según la OMC, si observamos el comercio mundial se concluye que, para finales de 2024, el volumen del comercio mundial de mercancías creció un 2,9%. Asimismo, el comercio de servicios comerciales aumentó un 6,8% en valor (medidos en dólares de E.E.U.U.) respecto a 2023³. Este contexto lo podemos corroborar al analizar las cifras publicadas por la organización, donde se observa que el valor en dólares de los Estados Unidos del comercio mundial de mercancías se incrementó un 2% respecto a 2023.

Según el Banco Central del Uruguay en su Informe de Cuentas Nacionales, para nuestro país la actividad económica se incrementó en un 3,1% respecto al 2023; la variación responde a la mejora en los rendimientos agrícolas de la última zafra, mayor generación de energía hidráulica y mayor producción de la celulosa⁴. Uno de los elementos que contrarrestó el crecimiento fue el desempeño negativo de la construcción que se da como resultado a la finalización de obra del Ferrocarril Central.

Continuando en la línea de análisis del informe mencionado del BCU, desde el enfoque de la producción, se destacan los desempeños positivos de los sectores: Industria Manufacturera, Energía eléctrica, Gas y Agua, y por último Servicios Financieros. Por su parte, la actividad Transporte y almacenamiento, Información y Comunicaciones incidió, pero negativamente en el resultado. Por el enfoque de la demanda, el crecimiento de la actividad económica se asocia principalmente por un aumento en la demanda externa neta (el desempeño positivo responde al crecimiento en volumen

¹ Información obtenida: <https://www.bancomundial.org/es/about/annual-report#anchor-annual>.

² Información obtenida de: <https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects>.

³ Datos obtenidos de: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_outlook25_s.pdf.

⁴ Cabe recordar que en 2024 comenzó a funcionar la tercera planta de celulosa.

físico de las exportaciones de bienes como de servicios, dejando un saldo de balanza comercial positiva), seguido por un aumento de la demanda interna (aumenta el gasto de consumo final tanto de los hogares como del gobierno, mientras que negativamente impacta la formación bruta de capital – por caída de inversión en activos fijos y desacumulación de existencias –).

Objetivo del informe

En este marco, el presente informe brinda un panorama general de cómo el sector logístico uruguayo se ha desempeñado en los últimos años. El mismo es elaborado por el Área de Economía & Información del Instituto Nacional de Logística, utilizando para el mismo un proceso de ETL (Extract, Transform, Load), análisis estadístico y de visualización de diferentes herramientas⁵.

Las referencias a las fuentes especifican si los datos han sido procesados por el INALOG con fines analíticos, o si, en su defecto, se presentan las cifras originales 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 por medio del Sistema de Información Logística del INALOG (SIL) y suministrados por la Dirección Nacional de Aduanas. Adicionalmente, se complementa con datos de los sistemas aduaneros de otros países, y, por otra parte, mediante la descarga de información a través de un proveedor privado.

En este primer tomo del informe se presentarán el primer capítulo completo y parte del segundo. El primero 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), luego 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 nuestra región. El segundo capítulo se encuentra dividido en tres partes, de las cuales en este tomo se presentará únicamente la primera parte; se analizará la evolución del sector logístico diferenciada por sus plataformas (Puertos, Aeropuerto, Zonas Francas y Pasos de Frontera).

El segundo tomo contendrá el detalle de los movimientos de carga relativos al CDR (Centro de Distribución Regional) desde la óptica del ingreso y egreso a estas y una síntesis de los índices internacionales los cuales permiten visualizar la posición competitiva del sector.

⁵ Herramientas utilizadas: Excel, Dbeaver y Saiku Analytics, Software R y Power BI.

3. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2024

3.1. El comercio exterior en el mundo y en Uruguay

Este análisis parte de la evolución del comercio mundial, una variable que resulta sumamente relevante para evaluar el desempeño logístico de Uruguay y su proyección como *Hub Logístico* regional.

Desde esta perspectiva, se observa que en los últimos años aproximadamente la mitad de las salidas medidas en valor a los países de la región⁶ desde el territorio uruguayo⁷ correspondió a mercadería de origen extranjero⁸; lo que refleja el papel del país como plataforma de tránsito y redistribución.

Según datos de la Organización Mundial de Comercio en el año 2023 se produjo una caída del 1% en el volumen del comercio mundial de mercancías. Para el año 2024, la OMC en el último informe “*Perspectivas del comercio mundial y estadísticas*” actualizado a abril 2025⁹, registró un crecimiento del 2,9% respecto al año anterior, donde particularmente el comercio de servicios comerciales aumentó un 6,8%.

Se prevé que el volumen del comercio mundial de mercancías crecería un 4,0% en 2025, la nueva estimación para este año es casi tres puntos porcentuales inferior a la que habría sido sin las recientes modificaciones de política comercial (escenario que anteriormente se preveía que mejorarían las condiciones macroeconómicas).

Con base en 2017, la siguiente gráfica permite visualizar la evolución en los índices de volumen para el caso uruguayo y para el comercio mundial de bienes; en él se ve que en el último trienio presentaron prácticamente los mismos signos. Para el 2020, las exportaciones del comercio mundial, según la OMC, presentaron una caída, así como también las exportaciones e importaciones uruguayas. En los dos años siguientes, se da en sentido inverso, tanto para el comercio mundial como para las exportaciones e importaciones uruguayas, ya que se exhiben variaciones positivas. Para 2023, caen todas las variables mencionadas, exportaciones mundiales en 7%, las uruguayas en 18% mientras que las importaciones uruguayas se movieron en mismo sentido, pero con una variación negativa menor del 4%, respecto al año anterior.

⁶ Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú.

⁷ Manteniendo la definición desde el informe: “Caracterización del sector logístico en Uruguay: nivel de actividad y la especialización como hub regional marítimo”, Alvaro Lalanne – Set, 2021.
(<http://www.inalog.org.uy/wpcontent/uploads/2021/10/INALOG-Servicios-Logisticos-y-Facilitaci%C3%B3n-de-Comercio-en-Uruguay-Setiembre-2021-v.F.pdf>)

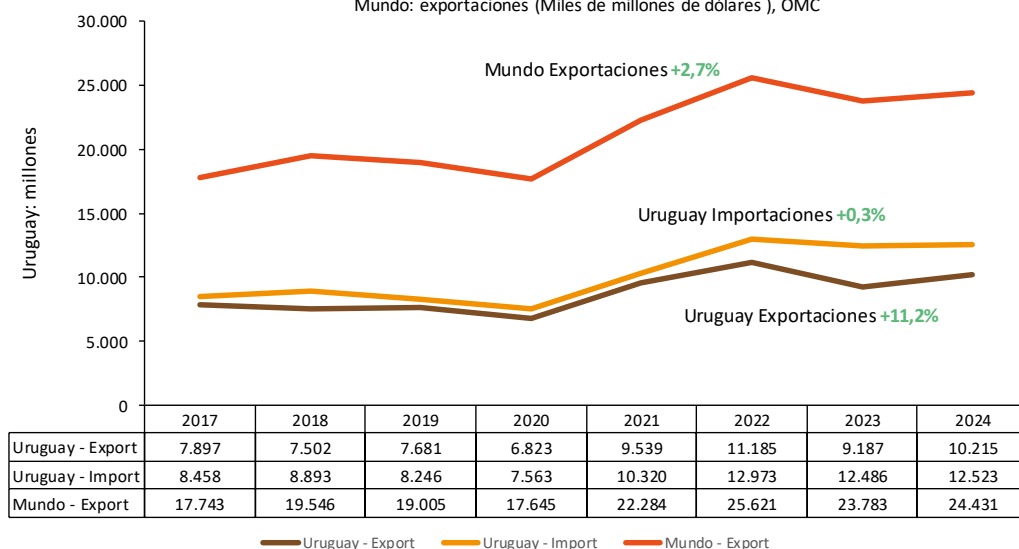
⁸ Considerando los tránsitos CDR, que son los tránsitos de bienes provenientes de otros países que circulan por territorio aduanero nacional, generando un DUA-T (Documento Único Aduanero de Tránsito) con destino exterior a Uruguay y que efectivamente egresan del país.

⁹ Información obtenida de: https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_outlook25_s.pdf.

Para este último año, tanto las exportaciones como importaciones uruguayas crecieron (11% y 0,3% respectivamente), mientras que las exportaciones mundiales crecieron un 3% respecto al año 2023. Si realizamos el mismo análisis con la variación punta a punta, las exportaciones e importaciones uruguayas crecieron (29% y 48% respectivamente), lo que ha permitido a Uruguay continuar consolidando su inserción internacional a través de los años. A nivel global, las exportaciones mundiales crecieron respecto al año 2017 en un 38%.

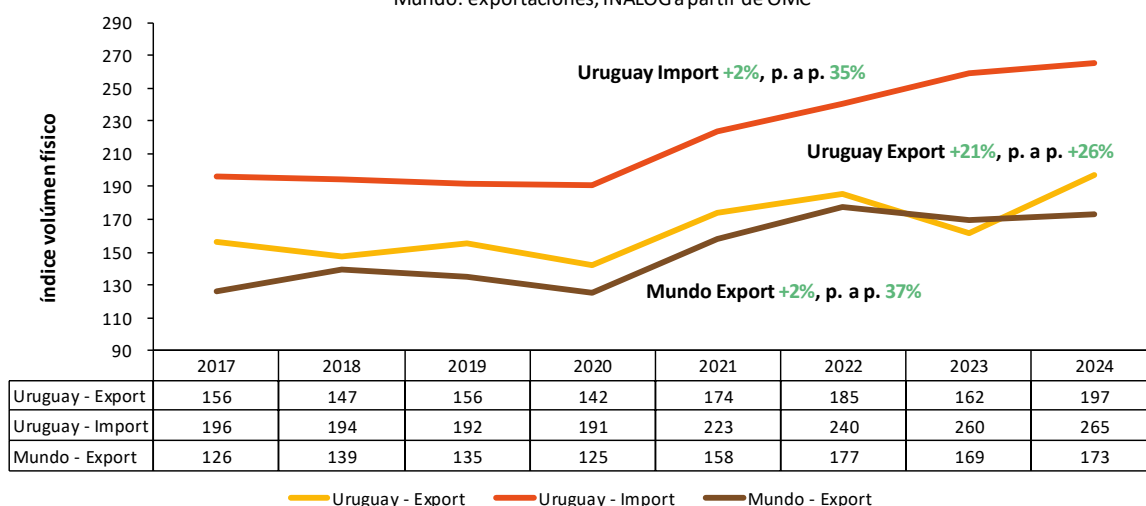
COMERCIO DE BIENES

Uruguay: exportaciones e importaciones (Millones de dólares corrientes), BCU
Mundo: exportaciones (Miles de millones de dólares), OMC



COMERCIO DE BIENES

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



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

El análisis estadístico del presente informe se focaliza en la región más relevante para el *Hub Logístico* uruguayo comprendida por Argentina, Brasil (con un énfasis en las regiones Sur y Sureste) y Paraguay. Esta selección se justifica tanto por la participación actual de estos países en las operaciones logísticas (considerando orígenes y destinos de la carga en tránsito, trasbordo y reembarco del *Hub Logístico* uruguayo¹⁰) así como también a la disponibilidad de datos continuos y consistentes sobre estos.

Se observará la evolución de las exportaciones e importaciones, argentinas, brasileñas y paraguayas que, durante el periodo 2017-2024, han presentado un comportamiento dispar, conclusión que se repite para este año.

Si consideramos en millones de dólares, las exportaciones tanto de Brasil como de Paraguay registran variaciones negativas (-1% y -8% respectivamente), no es así para el caso argentino, que registra una variación positiva importante del 19% analizando con respecto al año anterior.

Si continuamos con el análisis en la misma magnitud, las importaciones tienen una variación positiva para Brasil y Paraguay (del 9% y 6% respectivamente), caso contrario nuevamente para Argentina, que registra una caída del -18% respecto al año 2023.

Al analizar las cifras en términos de volumen (toneladas) para las exportaciones, se registra una variación positiva mínima para Brasil (1%), una importante para Argentina en el orden del 47%, y una caída para Paraguay de 3%.

Si ahora observamos las importaciones en términos de toneladas, Brasil y Paraguay registran un incremento interanual del 9% y 13% respectivamente, mientras que Argentina, nuevamente dispar a los otros dos países y completamente opuesto al crecimiento de las exportaciones registra una caída del 21% respecto al año anterior.

Variación interanual de las exportaciones de Argentina, Brasil y Paraguay (2023-2024)			
Medido en millones de dólares y toneladas			
FOB MM	2023	2024	Var.
Brasil	339.696	337.046	-1%
Argentina	66.789	79.721	19%
Paraguay	11.869	10.914	-8%
Toneladas	2023	2024	Var.
Brasil	801.976.221	809.834.586	1%
Argentina	86.445.605	126.707.811	47%
Paraguay	16.133.687	15.711.183	-3%

¹⁰ Ambos términos de operativa relativa al puerto y aeropuerto libre.

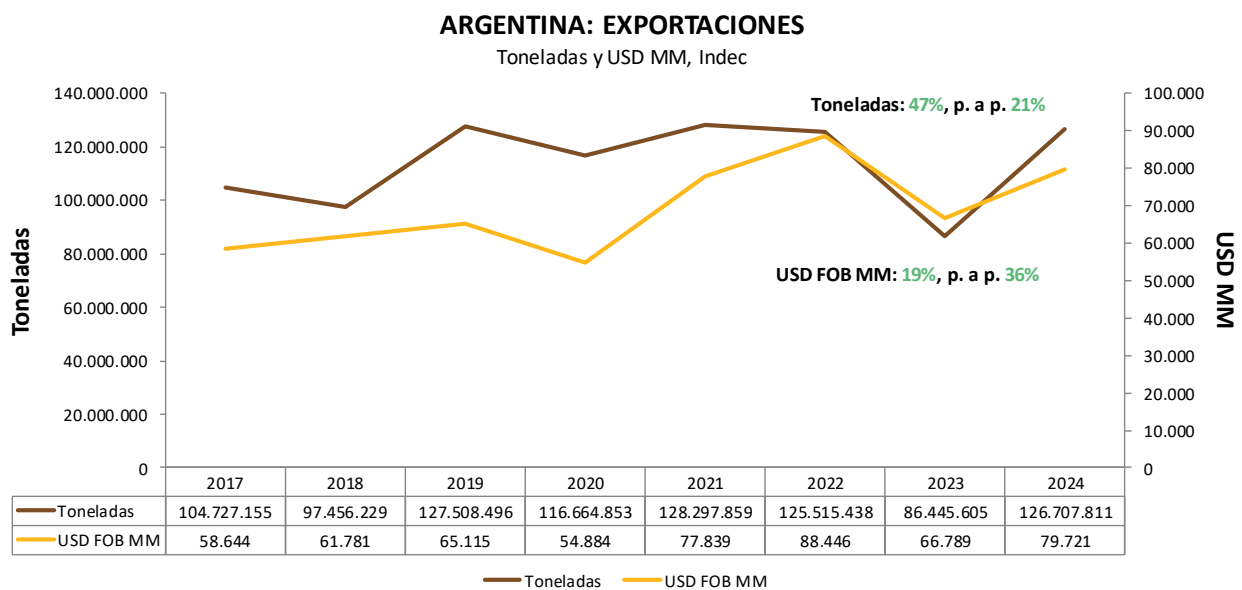
Variación interanual de las importaciones de Argentina, Brasil y Paraguay (2023-2024)			
Medido en millones de dólares y toneladas			
FOB MM	2023	2024	Var.
Brasil	240.793	262.868	9%
Argentina	73.714	60.776	-18%
Paraguay	15.082	15.933	6%
Toneladas	2023	2024	Var.
Brasil	169.352.713	185.124.449	9%
Argentina	39.585.562	31.455.637	-21%
Paraguay	7.701.497	8.698.449	13%

Por último, se realizará el análisis de la evolución de las principales cadenas de exportación uruguayas.

3.2.1. Argentina¹¹

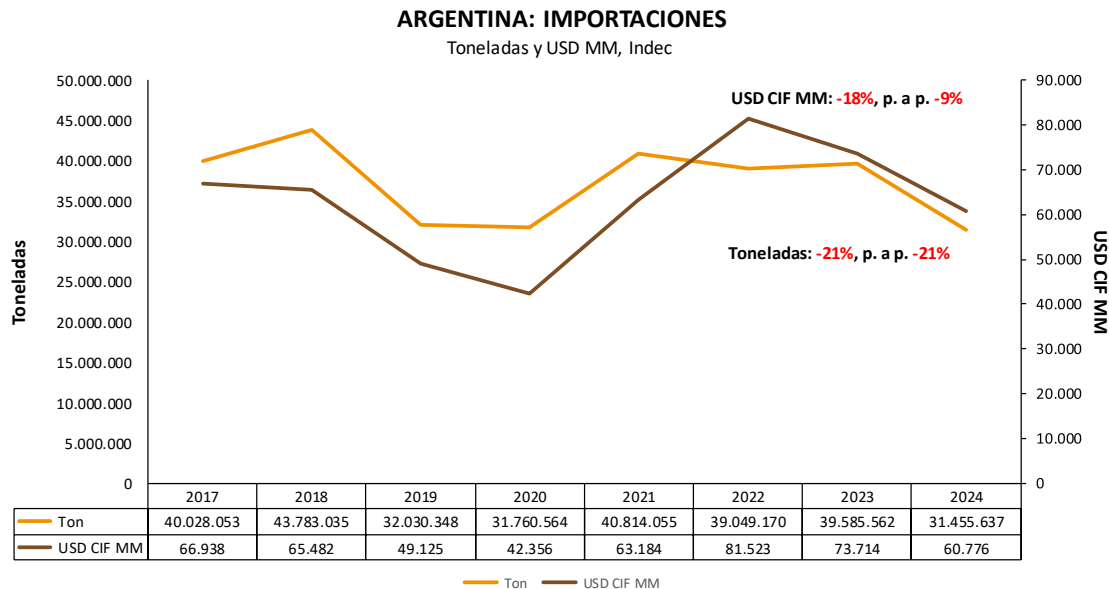
La información disponible para el caso de Argentina posibilita el estudio de la evolución de su comercio exterior tanto en términos de su peso en toneladas, así como también en términos de su valor corriente.

En toneladas, las exportaciones argentinas en el año 2023 presentaron una disminución importante (-31%) respecto al 2022, el segundo registro más bajo de los últimos 10 años. Para este 2024 mejoró un 47% interanual; recuperándose respecto al año anterior y equiparando la cifra a las del 2019-2022. La variación punta a punta respecto a 2017 fue positiva en un 21%.



¹¹ Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos del INDEC.

Al analizar en términos de valores, las exportaciones argentinas en 2023 presentaron una caída del -24% respecto al 2022. Para el 2024 tuvo una recuperación del 19% respecto al 2023, cifra que supera mínimamente la registrada en 2021 y que no es suficiente para alcanzar el máximo del periodo de 2022. Asimismo, si comparamos punta a punta desde 2017, resulta en una variación positiva del 36%.



Por su parte, en el informe anterior¹², las importaciones argentinas habían presentado una caída en términos de valor respecto al 2022 de un 10% y un mínimo aumento del 1% medido en toneladas. Para este último año, registró en millones de dólares nuevamente una caída, pero en este caso aún más acentuada (-18% respecto al 2023). Si se observa en toneladas, la caída fue algo mayor y ascendió al 21% respecto al año anterior. Si realizamos la comparación respecto al 2017, cayeron ambas medidas (-9% en millones de dólares FOB y -21% en toneladas).

3.2.2. Brasil¹³

En el caso de Brasil, se toma la información desde el 2017 del comercio exterior para el total del país y también para la selección de Estados de las regiones Sur y Sureste, las cuales, pueden resultar de mayor interés para el *Hub Logístico* uruguayo. En este sentido, se consideran los Estados de: Río Grande del Sur, Santa Catarina, Paraná y San Pablo, los cuales, en conjunto, en los últimos años¹⁴ movieron en promedio el 56% de las importaciones y el 39% de las exportaciones totales, considerando las cifras en valor.

¹² Informe estadístico anual 2023, INALOG: https://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2024/12/Sector-log%C3%ADstico-2023_VF_nov24-tapas-actualizadas.pdf.

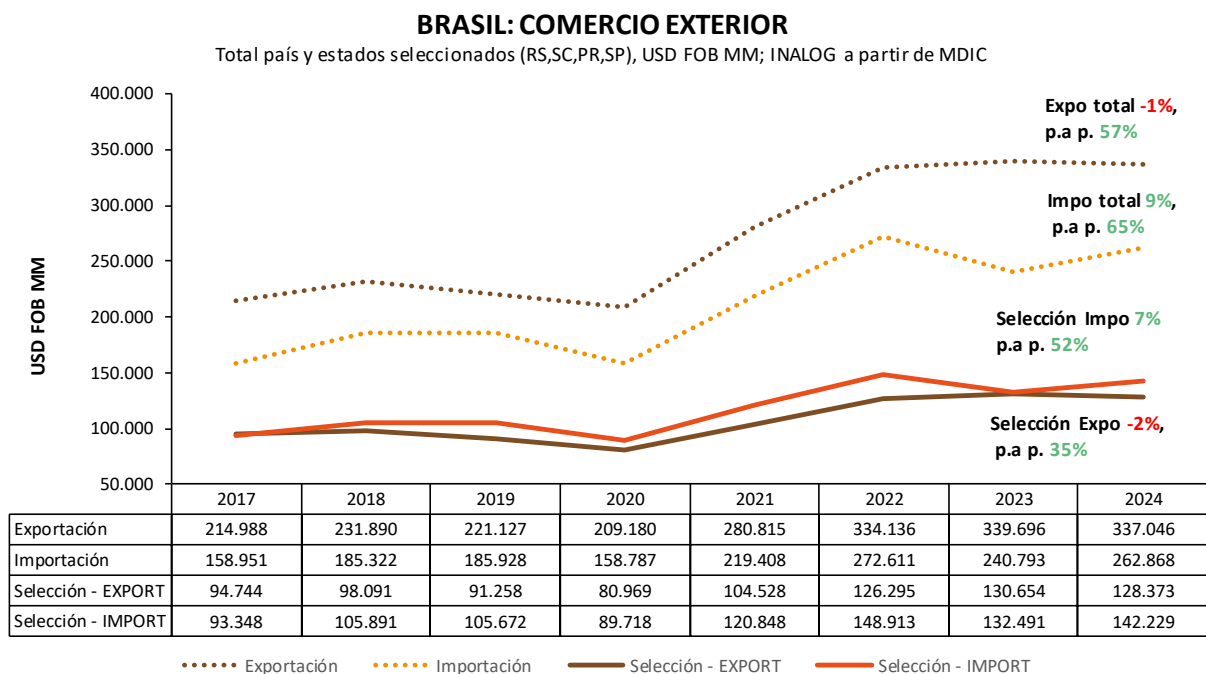
¹³ Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos del MDIC.

¹⁴ Se toma para el promedio, datos desde 2017.

En la siguiente gráfica, se puede observar que existen altibajos para el total del país y asimismo en la agrupación de los estados mencionados.

En ambos, la evolución del comercio exterior muestra una caída sostenida en el tiempo desde el año 2018 hasta al 2020. En el año 2020 tanto en el total país como en los estados seleccionados se registró un descenso importante. Durante el periodo de los dos años siguientes, se presenta un gran aumento en los valores de las exportaciones e importaciones; superando las cifras previas a la pandemia.

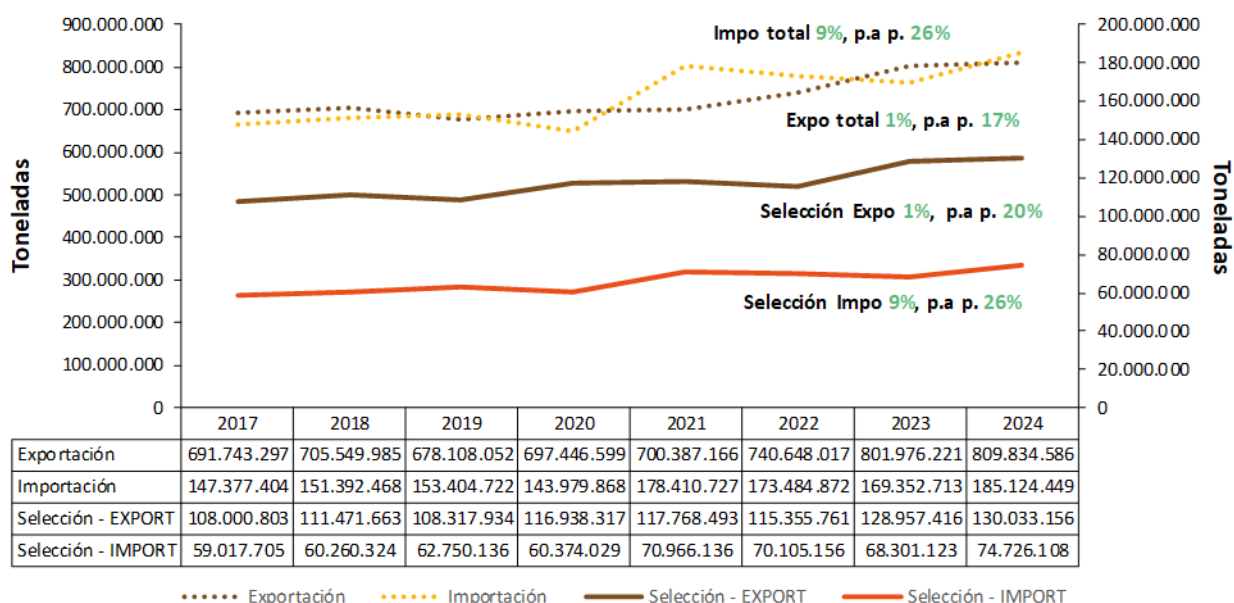
Para el año anterior a este informe, en 2023 se registró un leve aumento en los valores de las exportaciones (2% total país y 3% en la selección) y una caída en las importaciones (-12% en el total y -11% en la selección). Para este último año de estudio, el 2024 implicó una leve caída en las exportaciones (-1% en el total y -2% en la selección) y en sentido contrario una recuperación en las importaciones (9% en el total y 7% en la selección).



Si realizamos una comparación del 2024 con 2017 (variación punta a punta), la misma fue positiva tanto en exportaciones como en las importaciones, y así como a nivel país como la selección de los estados.

BRASIL: COMERCIO EXTERIOR

Total país y estados seleccionados (RS,SC,PR,SP), Toneladas; INALOG a partir de MDIC



3.2.3. Paraguay

Para coronar el análisis de la región, a continuación, se presentan las estadísticas económicas referentes a Paraguay.

Las exportaciones en términos de valores (USD FOB MM) habían presentado un aumento interanual del 19% en 2023. Para este 2024, se registró una caída del 8% respecto al año anterior¹⁵.

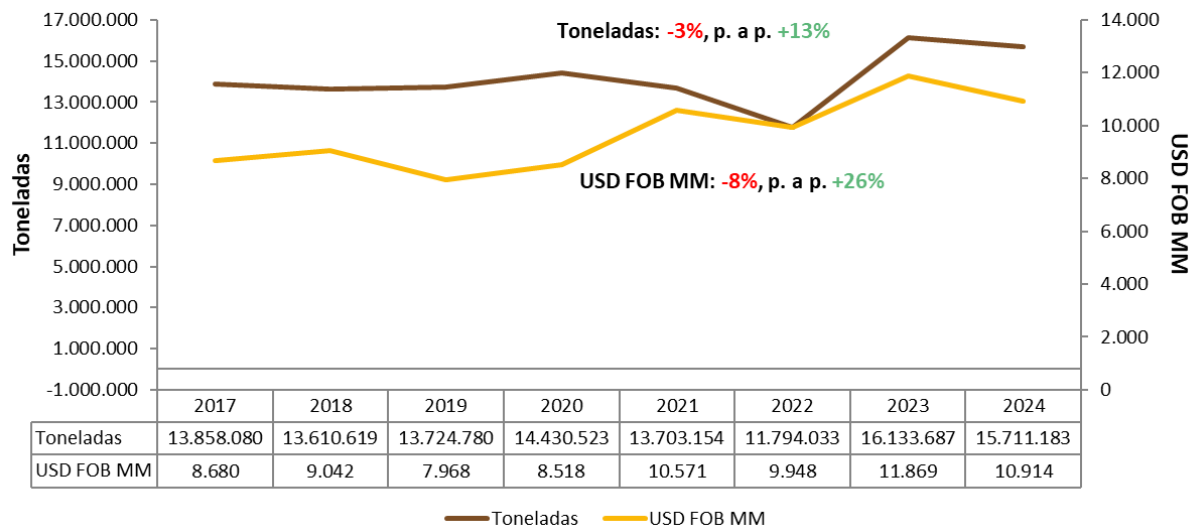
Por otro lado, si analizamos las exportaciones medidas en términos de toneladas, vemos que en el año 2023 se observó un incremento del 37%, mientras que para este último año se registra una caída del 3% respecto al año anterior. Podemos concluir que se dejan atrás los valores récord (tanto USD FOB MM como en toneladas) alcanzado en el 2023.

Asimismo, se obtiene de esta forma una variación p. a p. del 13% positiva en términos de toneladas netas y del 26% positiva en términos de valor, tomando desde el año 2017 en ambos casos.

¹⁵ 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

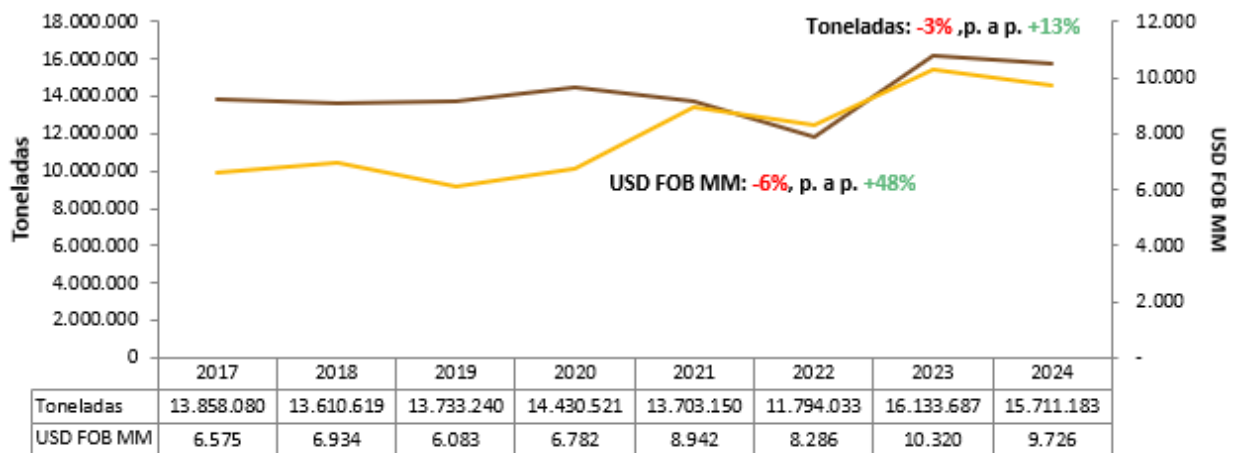
Toneladas y USD FOB MM, INALOG a partir de BCP



Debido a que el Banco Central de Paraguay incluye en sus estadísticas las ventas que se realizan al exterior de energía eléctrica (NCM - 2716), para el siguiente análisis de 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)

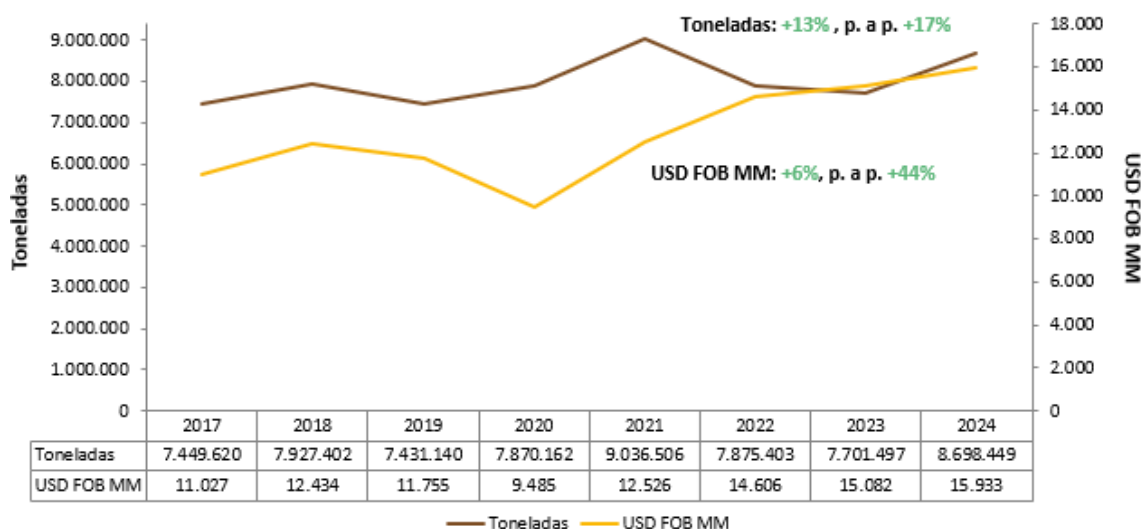
Toneladas y USD FOB MM, INALOG a partir de BCP



Las cifras ratifican que las conclusiones previamente alcanzadas son igualmente aplicables a las exportaciones excluyendo la energía; donde se evidencia que la variación del último año es también negativa en términos de valor y que nos deja un aumento más pronunciado del 48% respecto al 2017.

PARAGUAY: IMPORTACIONES

Toneladas y USD FOB MM; INALOG a partir de BCP



Finalmente, resta analizar las importaciones paraguayas; en el año 2024 se registra un crecimiento respecto al año anterior tanto en términos de valor como en toneladas.

Medido en millones de dólares, se registró un incremento interanual de 6%, mientras que si se mide en toneladas el crecimiento fue mayor (13%).

Si lo evaluamos punta a punta, tomando como año de partida 2017, se registra un crecimiento en millones de dólares del 17% y en toneladas crece en aún en mayor medida (44%).

Es importante destacar que, en términos de valor, este 2024 se registra como récord histórico dentro del periodo analizado (15.933 millones de dólares FOB), mientras que en toneladas la cifra no fue suficiente para alcanzar el récord de 2021.

3.2.4. Exportaciones uruguayas

Concluido este análisis regional, a continuación, se presentan las principales estadísticas vinculadas a las cadenas de exportación más destacadas de Uruguay. Los datos se sintetizan inicialmente en cuadros, para luego profundizar en el estudio de cada una de ellas.

Uruguay comercializa externamente una diversidad de productos, para simplificar el análisis, en esta sección se destacarán los cuatro grupos de productos más significativos, agrupados según su naturaleza. Estos grupos son los siguientes: Carne, Granos, Lácteos y Madera.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carne	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828	3.066	2.341	2.245
Granos	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712	3.112	1.659	2.450
Lácteos	585	680	647	646	733	969	812	798
Madera	935	1.022	931	879	1.073	1.130	1.233	1.343
TOTAL GRUPOS	5.098	4.687	5.270	4.820	6.347	8.276	6.045	6.835

Al analizar el valor total de los productos comercializados al exterior (exportaciones totales de nuestro país), se evidencia un incremento del 10%¹⁶ en comparación al año 2023. En cuanto en términos de peso, también se registra una variación positiva respecto a 2023 (23%)¹⁷.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carne	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653	574.331	516.790	485.466
Granos	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175	5.725.885	3.376.054	6.022.599
Lácteos	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984	256.203	230.663	237.606
Madera	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977	10.913.887	12.506.382	14.385.920
TOTAL GRUPOS	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789	17.470.306	16.629.889	21.131.591

El año 2023 se caracterizó por variaciones negativas en lo exportado según los grupos de productos (tanto el grupo Carne, como Granos y Lácteos sufrieron caídas respecto al año anterior tanto en volumen como en millones de dólares).

Para este año 2024, si lo analizamos en millones de dólares, se registró una caída tanto para el grupo Carne como para el grupo Lácteos (-4% y -2% respectivamente) respecto al año anterior. En el caso de los grupos Granos y Madera se registraron variaciones positivas; para el primer grupo creció en términos de valor un 48% y el segundo creció, aunque en menor medida, en un 9% respecto al año anterior.

Si observamos lo mismo pero medido en toneladas, el único grupo que registró una caída fue el de Carne (-6%). Los otros tres grupos, Granos, Lácteos y Madera registraron variaciones positivas (78%, 3% y 15% respectivamente). Es importante destacar que el grupo que registró un mayor crecimiento fue el de Granos, donde creció en valor un 48% y en toneladas un 78% respecto al 2023; siendo esta la mayor cifra dentro del periodo analizado.

Para el año 2023 el producto que había presentado la mayor incidencia¹⁸ en el monto exportado total fue la soja con un -13%; para este año de estudio, el mismo producto registró contrariamente una incidencia positiva del 8% en el total exportado medido en millones de dólares FOB. Si bien no es el producto más importante para este año, fue el que presentó la mayor incidencia en la variación del total exportado.

El principal producto exportado para este 2024 fue la carne bovina congelada con una participación del 15% en el total¹⁹, aunque su incidencia fue mínimamente negativa (-1%), esto quiere decir que, si

¹⁶ El total exportado en millones de dólares: 2023 – 9.338,5 y 2024 – 10.261,9 (en base a SIL INALOG a partir de la DNA).

¹⁷ El total exportado en toneladas: 2023 – 18.500.606 y 2024 – 22.748.905 (en base a SIL INALOG a partir de la DNA).

¹⁸ Por incidencia nos referimos al cálculo de la participación de dicho producto en el aumento/caída total, es decir, cuánto aporta el crecimiento/decrecimiento de ese producto en el aumento/caída total.

¹⁹ SIL INALOG a partir de la DNA.

bien fue el de mayor peso en el total exportado, su caída respecto al nivel del año anterior fue lo suficientemente fuerte para que su aporte al crecimiento fuera negativo.

Como siguiente paso, se expondrán los grupos de productos estudiados, el orden de estos fue seleccionado en base a la participación que tiene cada conjunto de productos dentro del total del 2024 al medir sus resultados en términos de valor.

Grupo GRANOS

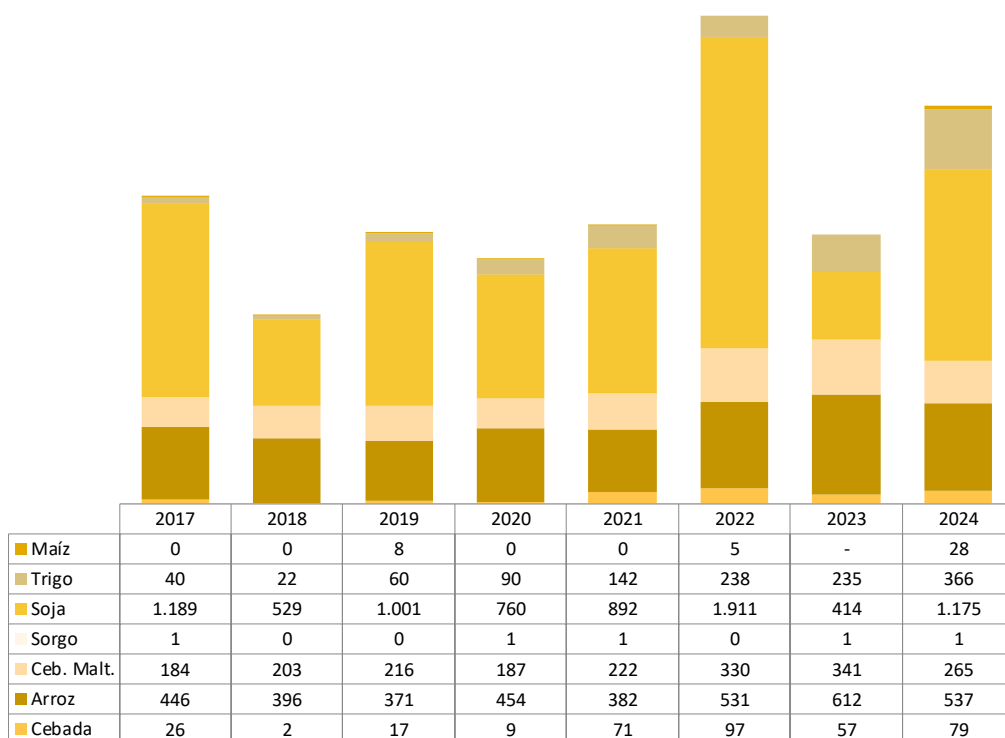
Este grupo comprende unos de los primordiales productos de exportación de nuestro país, la soja, la cual, para este año empeoró su posicionamiento, aunque tuvo una recuperación respecto al 2023, la misma no fue suficiente para alcanzar el récord registrado en 2022 medido en millones de dólares.

Para 2024, el producto más exportado perteneciente a este grupo fue la soja (cuya participación fue de 48%), a diferencia del año pasado que había sido el arroz.

La variación de todo el grupo fue positiva respecto al 2023, si lo medimos en millones de dólares creció un 48%, y si lo hacemos en toneladas, creció un 78%. Estos valores son relativamente altos, ya que estamos comparando con los niveles bajísimos que se vivenciaron en el anterior como respuesta a la sequía que se registró. Por lo que podemos considerar al 2024 como un año de reactivación; aunque no supera en millones de dólares el valor récord del 2022 (3.112 millones de dólares FOB en 2022 vs. 2.450 millones de dólares en 2024). Sí es un máximo histórico si lo observamos medido en peso; el último valor similar fue el registrado en 2013.

A continuación, se presenta un gráfico que muestra las exportaciones del grupo Granos en el periodo 2017-2024 medido en millones de dólares.

EXPORTACIONES DE GRANOS
USD FOB MM, SIL INALOG a partir de la DNA



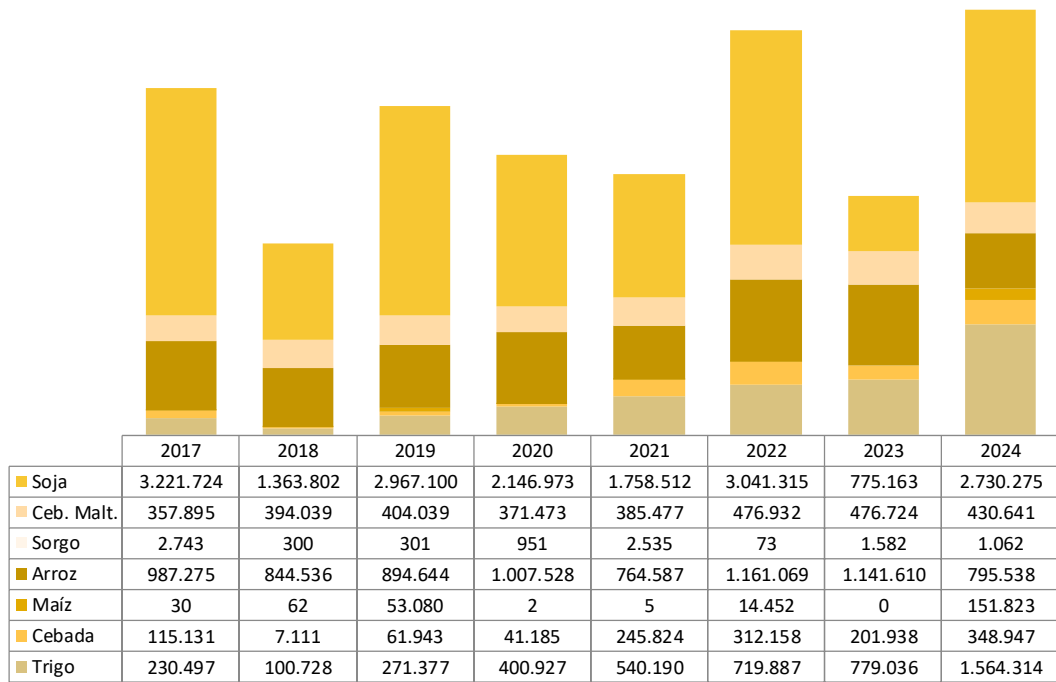
Según la FAO, el Índice de Cereales se mantuvo estable durante el año, con algunas subas y bajas puntuales, siendo el mes de mayo el de mayor valor. Si bien los precios mundiales del trigo y el maíz registraron valores al alza durante el 2024, no fueron lo suficiente para generar un mayor impacto en el índice debido a la incertidumbre económica y la evolución de las políticas restrictivas comerciales (FAO, 2024).

Si tomamos la información del ICG (International Grains Council) podemos observar que este 2024 cerró con una caída del índice en un 14% respecto a principios del año. El trigo, la soja y el arroz registraron caídas anuales (del 10%, 20% y 20% respectivamente), mientras que el maíz y la cebada obtuvieron mínimos crecimientos (del orden del 0,3%)²⁰.

A continuación, se presenta un gráfico que muestra las exportaciones del grupo Granos en el periodo 2017-2024 medido en toneladas brutas.

²⁰ Información obtenida de: <https://www.igc.int/en/markets/marketinfo-goi.aspx>

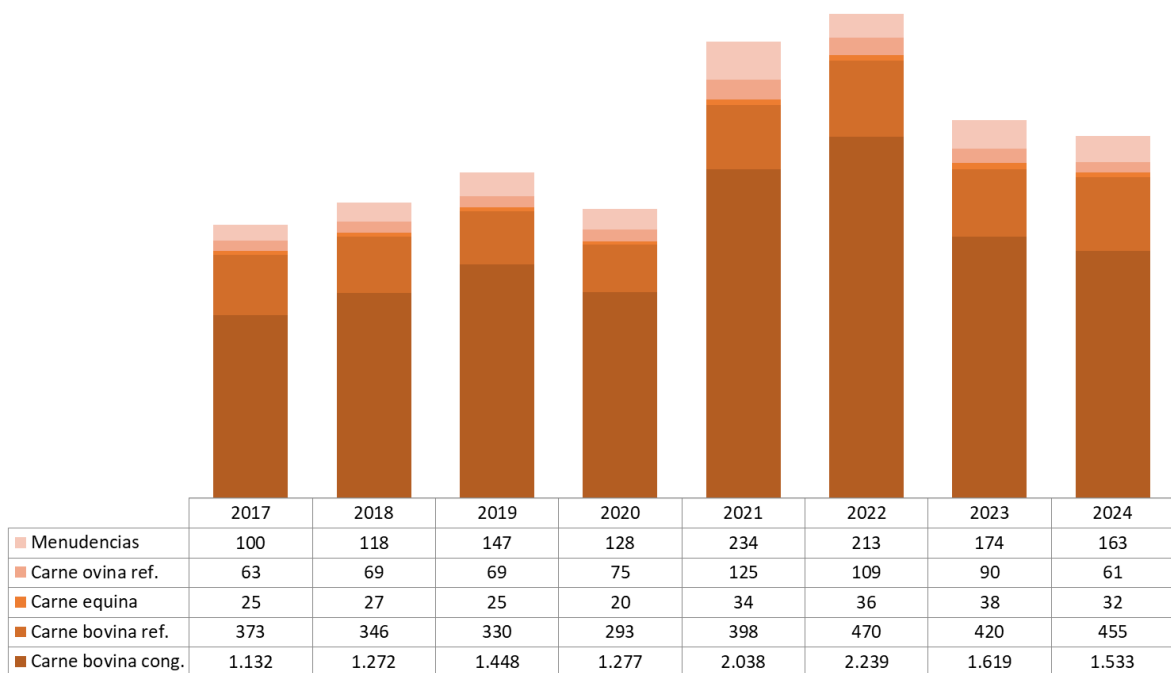
EXPORTACIONES DE GRANOS
TON BRUTAS, SIL INALOG a partir de la DNA



Grupo CARNE

La evolución en las exportaciones de los productos cárnicos, si exceptuamos 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 2017. En el 2022, se registró un crecimiento de ventas del 8%, totalizando en una cifra histórica del grupo de US\$ 3.066 millones de dólares. Para 2023, registró una caída interanual del 24% respecto al año récord mencionado. Para este último año de estudio registró un decrecimiento respecto al registro del año anterior en un 4%, lo que evidencia un desempeño todavía inferior a los valores registrados en el 2022.

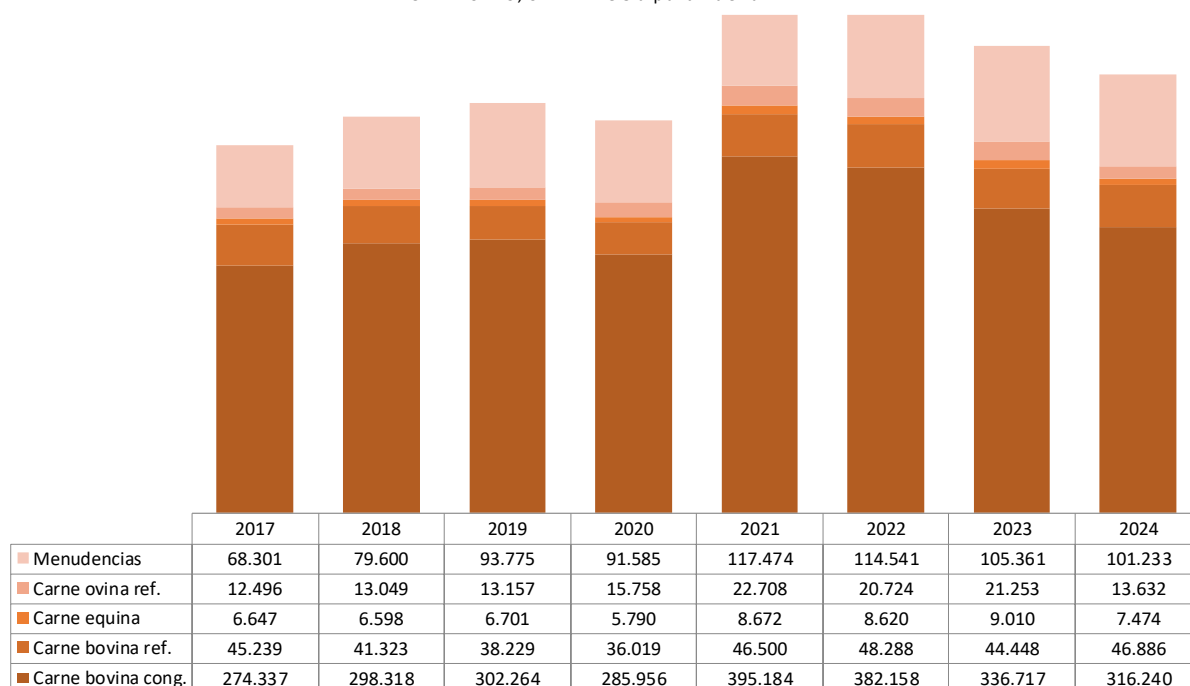
EXPORTACIONES DE CARNE
USD FOB MM, SIL INALOG a partir de la DNA



El tipo de carne por excelencia es la carne bovina²¹, es la que reporta mayor contribución a este grupo; en 2024 representa el 89% del total cárnico. Esto es así como, la variación de la carne bovina congelada y la refrigerada condiciona la evolución del total del grupo (el subgrupo disminuyó un 3% respecto al año anterior, así como también el total del grupo en un 4%).

²¹ La participación de la carne bovina incluye tanto la congelada como la refrigerada y esta proporción es respecto al total del grupo medido en millones de dólares.

EXPORTACIONES DE CARNE
TON BRUTAS, SIL INALOG a partir de la DNA



Continuando con el análisis, este segundo grupo comprende unos de los principales productos de exportación de nuestro país, la carne bovina congelada, para este año desmejoró su posicionamiento respecto al 2023 en un mínimo porcentaje (pasó de tener una participación en su grupo del 69% al 68%). Asimismo, como ya fue mencionado, se reportó una incidencia negativa mínima (de alrededor -1%) en la variación del monto total exportado. Por último, este producto registró una variación negativa interanual respecto al 2023 de un -5%, esto significa que no logró acercarse por segundo año consecutivo a los valores récord registrados en 2022 y 2021.

El segundo producto más importante de este grupo fue la carne bovina refrigerada, cuya participación grupal fue del 20%, valor que mejoró respecto al año anterior en dos puntos porcentuales. Su variación interanual fue positiva del 8%, es el único producto dentro de este grupo que registró un incremento en términos de millones de dólares respecto al 2023. El comportamiento es similar cuando se expresa en toneladas (creció un 5%).

El grupo en general registró una variación interanual negativa del orden del 4% en millones de dólares. Visualizado en términos de toneladas, la variación fue del -6%. Por último, si comparamos el periodo 2017-2024 punta a punta, la variación fue positiva (de 33% en valor y en un 19% si miramos las toneladas).

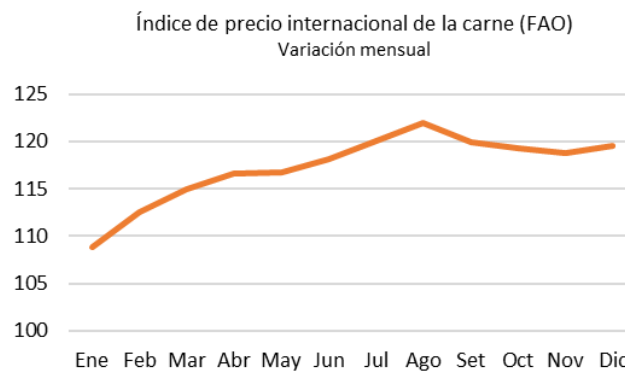
En lo que respecta al índice internacional de precios de la carne y de precios de la carne de ganado bovino, que elabora mensualmente la FAO²² se observó que en el primero el promedio anual de 2024 fue inferior al promedio anual del año anterior. Dicho lo anterior, también se registra que hubo una

²² Food and Agriculture Organization of the United Nations.

variación positiva desde enero 2024 a diciembre 2024 esto significó una mejora en un 10% a lo largo del año²³ (pasa el índice de 109 en enero a 120 en diciembre).

Si se realiza un análisis más detallado del año 2024, se observa una tendencia sostenida al alza entre enero y agosto. Durante los primeros cuatro meses (enero–abril), el índice subió de 109 a 117 puntos. En mayo, se mantuvo estable en 117, y luego retomó el crecimiento en el período junio–agosto, alcanzando su pico anual de 122 puntos en agosto.

A partir de septiembre, el índice registró una leve baja y posterior estabilización, ubicándose en torno a los 119-120 puntos entre septiembre y diciembre. Si bien el valor de cierre (diciembre: 120) fue superior al del inicio del año (enero: 109), la tendencia de los últimos meses mostró una moderación en el crecimiento.



Grupo MADERA

En tercer lugar, nos centraremos en la cadena forestal vinculada a las exportaciones de madera y sus subproductos; se presentará como en los anteriores casos 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 hacia el Uruguay o el exterior. Es por lo que, en esta sección, no se presentan las exportaciones de celulosa.

La extracción de madera en Uruguay responde a múltiples propósitos, entre los que se destacan su uso como fuente energética y su transformación industrial en distintos sectores como los aserraderos, fábricas de tableros, plantas de impregnación y la industria química, especialmente para la producción de pulpa de celulosa. En este marco, el país cuenta con una cadena forestal consolidada, impulsada por importantes inversiones concretadas. Para el 2024 ya se encuentran en funcionamiento las dos plantas de UPM y la de Montes del Plata, además comenzó la operativa del

²³ Datos obtenidos de <http://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/>.

Ferrocarril Central²⁴, que conecta el Puerto de Montevideo con la planta de UPM en Pueblo Centenario, Durazno; esta innovación facilita el transporte de la celulosa con menor impacto vial, así como también con una mayor eficiencia.

Conforme al análisis del informe anual de la OPYP²⁵, durante los primeros tres trimestres del año, teniendo en cuenta la celulosa, las ventas al exterior alcanzaron niveles históricamente elevados; superando ampliamente la cifra del año anterior. Si tomamos solamente la madera y los productos de la madera, se registró una variación negativa en el período considerado.

Como ya se ha ido mencionando en informes anteriores, se espera que el sector continúe afianzando su posición como uno de los rubros de exportación más importantes a nivel agropecuario, resultando en que Uruguay se posicione como uno de los principales exportadores de celulosa. Para ello, si evaluamos la variación punta a punta (de los últimos 10 años) este grupo ha crecido un 98% (678 millones de dólares en 2014 vs. 1.343 millones de dólares en 2024).

Al examinar las variaciones de este conjunto de productos vemos que su crecimiento fue sostenido en el periodo 2013-2018, y a pesar de que en los dos años siguientes se vivieron caídas debido a los efectos de la pandemia, en el período 2021-2023 se da un rebote que determina guarismos históricos. Para este 2024, la variación fue de 9% en millones de dólares y de 15% en toneladas. En lo que refiere a la variación punta a punta desde el año 2017, en valor aumentó un 44% y en toneladas lo hizo un 47%.

Al analizar cada uno de los productos por separado, observamos que la madera en bruto representa más del 75%²⁶ del total exportado de este grupo en millones de dólares durante el último año.

En particular, la demanda de China nuevamente disminuyó drásticamente en un 31% en comparación al año anterior, ya en 2023 había caído a más de la mitad las exportaciones de la madera en bruto²⁷, este último año de estudio continúa en descenso. El principal destino de las exportaciones de la madera en bruto (partida NCM: 4403) es la India²⁸, cuyo total de exportación creció en valor un 12%²⁹.

En lo que respecta a los chips, si se incluye lo exportado desde Uruguay a las Zonas Francas, para este año presenta una variación negativa del 44% respecto al año anterior, dejando atrás el máximo histórico del 2022. Esta caída se debe a que las ventas hacia el principal socio comercial, Portugal, cayeron un 36% respecto al 2023. China, el país que ocupaba el segundo lugar hasta el año anterior, no registró exportaciones (cayó 100%).

²⁴ <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/comunicacion/noticias/ferrocarril-central-nueva-via-ferroviaria-quedo-operativa>

²⁵ Información obtenida de: <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/anuario-opypa-2024>

²⁶ Incluye lo exportado a las Zonas Francas.

²⁷ Cayó en un 61% la demanda China de Madera en bruto en 2023 - medido en millones de USD - en 2022 la cifra fue de 51 mientras que para 2023 se obtuvieron solo 20. En 2024, se registraron ingresos por 14 millones.

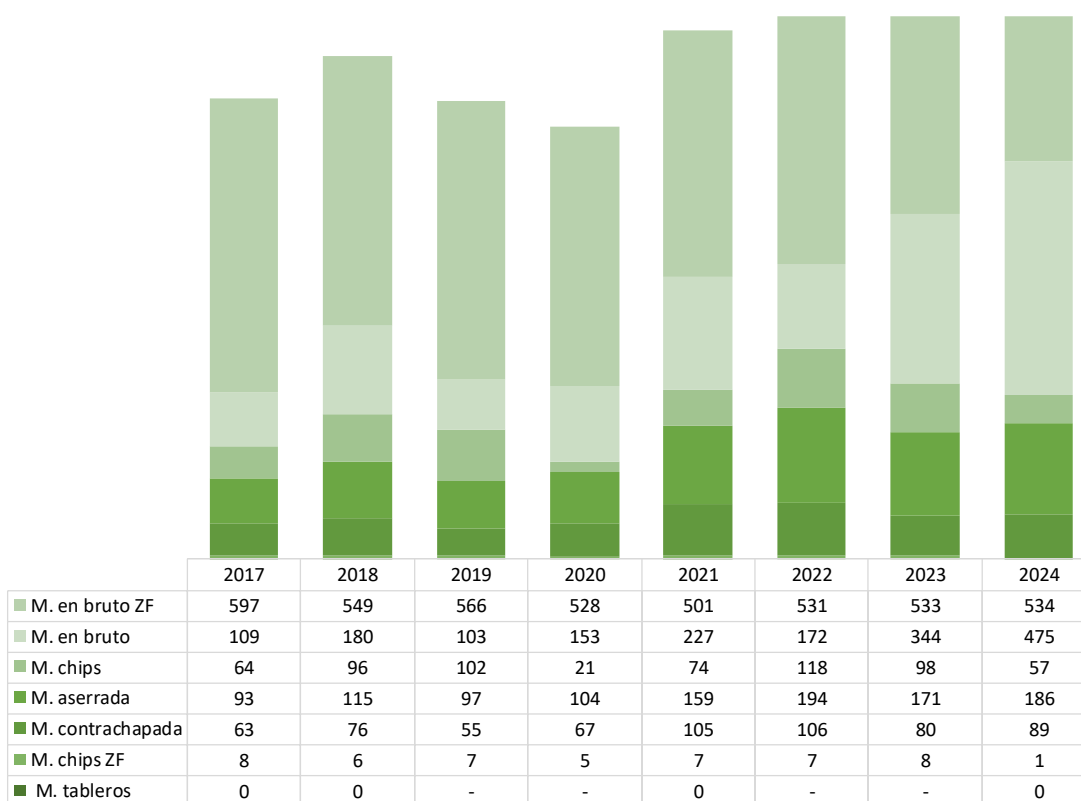
²⁸ Sin considerar a las ZZFF

²⁹ Sin embargo, la cifra es un 13% menor a la alcanzada en 2022 (cifra récord considerando desde 2017).

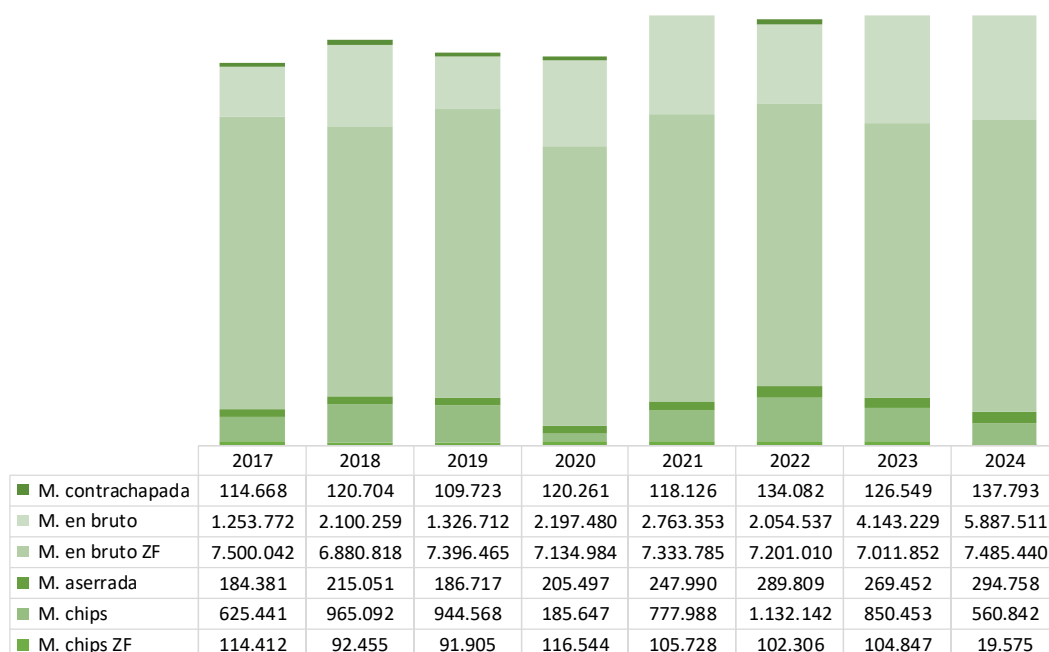
Por otro lado, la madera aserrada dentro del total exportado sin considerar las Zonas Francas representa el 23% en valor y las ventas interanualmente aumentaron en un 9% en valor y 15% en peso.

Para finalizar el análisis, si miramos las ventas agrupadas de nuestro país con destino a Zonas Francas podemos observar que en términos de valor decrecieron un 1% respecto al año pasado.

EXPORTACIONES DE MADERA Y SUBPRODUCTOS
USD FOB MM, SIL INALOG a partir de la DNA (ZF y otros destinos)



EXPORTACIONES DE MADERA Y SUBPRODUCTOS
TON BRUTAS, SIN INALOG a partir de la DNA (ZF y otros destinos)



Grupo LÁCTEOS

Como último grupo de productos, tomamos los comprendidos en la industria láctea. Las exportaciones de los productos que se engloban en este grupo presentaron variaciones de distintos signos respecto al 2023 en términos de valor. Aquellos productos que presentaron variaciones negativas fueron: la leche y nata en polvo (-1%), suero, cuajada (-87%) y queso y requesón (-12%), mientras que los que presentaron variaciones positivas fueron: leche y nata sin concentrar (24%), suero en polvo (5%) y manteca (28%). Para el grupo en total se registró una caída del 2% medido en millones de dólares respecto a 2023.

Si realizamos el mismo análisis medido en toneladas brutas, los productos que registraron variaciones negativas fueron: suero, cuajada (-69%) y queso y requesón (-7%). Mientras que, bajo la misma medición, aquellos que registraron variaciones positivas fueron: leche y nata sin concentrar (47%), leche y nata en suero (2%), suero en polvo (33%) y manteca (13%). Para el grupo en total, se registró un incremento del 3% medido en volumen respecto a 2023.

Si bien el resultado del valor exportado en este grupo cae respecto al año anterior, y también se aleja del registro histórico de 2022, está por encima del promedio de lo exportado del grupo de los últimos 10 años³⁰; a la misma conclusión arribamos si lo medimos en toneladas brutas donde el valor exportado también supera el promedio de las cifras de la última década³¹.

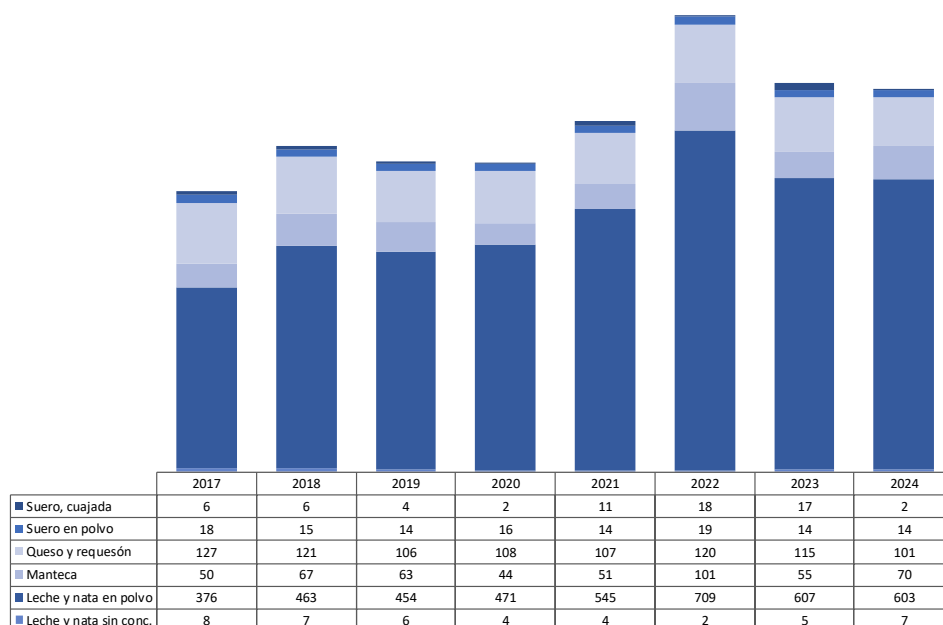
³⁰ Valor exportado promedio 2015-2024: 704 millones de dólares vs. valor exportado 2024: 798 millones de dólares.

³¹ Valor exportado promedio 2015-2024: 233.396 toneladas brutas vs. valor exportado 2024: 237.606 toneladas brutas.

Así como años anteriores, este 2024 tiene como principales socios en exportaciones de este grupo a Brasil y Argelia, cuya participación conjunta es cercana al total exportado de este grupo (56% y 43% respectivamente³²). Respecto al año anterior, la participación de Brasil disminuyó en 7 puntos porcentuales, mientras que Argelia aumentó ampliamente su participación; pasó de adquirir el 15% del valor exportado de este grupo a un 43% para 2024.

Gracias a la información de INALE³³, podemos comparar los precios promedio por los productos exportados en el acumulado a diciembre 2024 respecto a los del año anterior, donde los productos obtuvieron variaciones en los dos sentidos. La manteca tuvo la variación más importante; creció un 38% al año anterior. Le sigue la leche en polvo entera que creció un 11%. Mientras que, si observamos las variaciones negativas, la leche en polvo descremada decreció un 11% y los quesos un 1%. En consecuencia, a partir de la información elaborada por INALOG, se observa que la facturación total del año para el conjunto de productos analizado fue 2% menor a la asentada en el 2023.

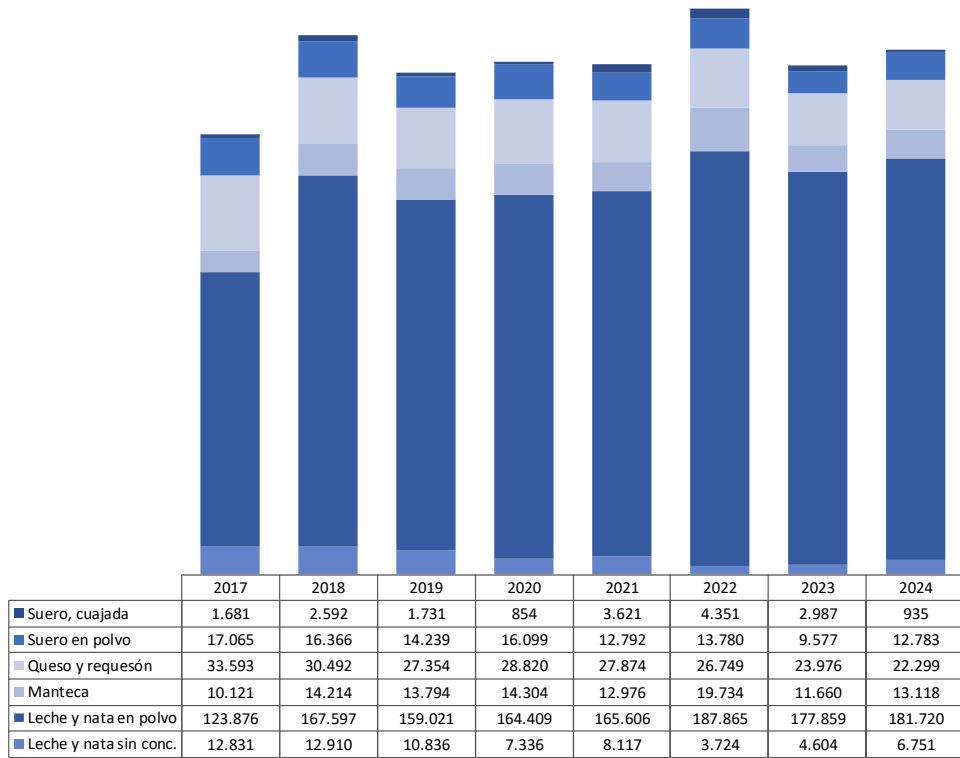
EXPORTACIONES DE PRODUCTOS LÁCTEOS
USD FOB MM, SIL INALOG A PARTIR DE LA DNA



³² Mirando el valor CIF de las exportaciones sobre el total del grupo

³³ Información obtenida de: <https://www.inale.org/informes/exportaciones-diciembre-2024/>.

EXPORTACIONES DE PRODUCTOS LÁCTEOS
TON BRUTAS, SIL INALOG A PARTIR DE LA DNA



Síntesis de las exportaciones uruguayas

Para cerrar este apartado y concluir con el análisis de nuestro país, se incluyen nuevamente los cuadros presentados al inicio. Estas tablas muestran la suma total de las toneladas brutas y los millones de dólares exportadas, permitiendo observar la participación de cada grupo. Como se aprecia, no se evidencian variaciones significativas en el transcurso del período analizado.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carne	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653	574.331	516.790	485.466
Granos	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175	5.725.885	3.376.054	6.022.599
Lácteos	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984	256.203	230.663	237.606
Madera	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977	10.913.887	12.506.382	14.385.920
TOTAL GRUPOS	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789	17.470.306	16.629.889	21.131.591

En términos de volumen, desde el inicio del periodo en 2017 el grupo Madera es el que lo encabeza, promediando un 69%. El año anterior, 2023, había registrado un aumento del 15% respecto a 2022 (valor que superaba el promedio 2016-2023), para este año se registra un incremento del 15% respecto al 2023, lo cual nos demuestra el aumento sostenido en estos últimos cuatro años.

En segundo lugar, se encuentra el grupo Granos con una participación que promedia un 27% a partir de 2017, este año en particular su participación fue levemente superior (29%).

En tercer lugar, se encuentra el grupo Carne con una participación que promedia un 3% a partir de 2017, este último año su contribución fue más baja respecto al promedio (2%).

Por último, quedan los Lácteos, para el 2024 se mantiene en el promedio de participación de los años anteriores; aunque este año se haya registrado una disminución en las cantidades exportadas.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carne	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828	3.066	2.341	2.245
Granos	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712	3.112	1.659	2.450
Lácteos	585	680	647	646	733	969	812	798
Madera	935	1.022	931	879	1.073	1.130	1.233	1.343
TOTAL GRUPOS	5.098	4.687	5.270	4.820	6.347	8.276	6.045	6.835

En medida de valor, el grupo Carne se mantenía como el principal desde 2018 hasta el 2021. Para el 2022, el grupo Granos sobrepasó mínimamente a este grupo, dejándolo en segundo lugar con una participación del 37%, mientras que, para el año siguiente, 2023, el grupo Carne retoma nuevamente el liderazgo en ventas medidas en millones de dólares, ahora con una participación del 38%. Para este último año de estudio, 2024, el grupo Granos volvió a superar al grupo Carne en ventas, con un

porcentaje de participación del 36%, el cual es mayor al que se dio en 2023 (anteriormente era del 27% del total).

Para este año, el grupo que comprende a las maderas y sus subproductos mejoró respecto a su promedio, por su parte los Lácteos tienen un leve porcentaje menor frente a lo que se promedió en los últimos años.

Es importante resaltar que, si bien la Madera representa el grupo con mayor relevancia en toneladas, en valor se encuentra nuevamente en el tercer lugar (20%), puesto que ocupa desde 2016. Por último, se encuentra el grupo Lácteos con una representación del 12%, puesto que ocupa también desde 2016.

A partir de los totales en toneladas, se puede determinar cuáles plataformas de salida fueron utilizadas y en qué proporción para las mercaderías analizadas previamente, según un resumen ad-hoc. Las plataformas indicadas corresponden a la “SALIDA” del territorio aduanero, según la información del Sistema Lucia de la DNA³⁴.

PARTICIPACIÓN DE PLATAFORMA DE SALIDA

Porcentaje de exportaciones en toneladas brutas

SIL INALOG a partir de la DNA

Grupo - Plataforma	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carne	3%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	2%
Puerto Montevideo	94%	95%	96%	93%	89%	91%	90%	93%
Paso de Frontera	5%	5%	3%	7%	11%	8%	9%	6%
Aeropuerto	0%	1%	1%	0%	0%	1%	1%	1%
Granos	32%	20%	30%	27%	23%	33%	20%	29%
Puerto Nueva Palmira	60%	45%	62%	59%	59%	59%	49%	68%
Puerto Montevideo	33%	45%	33%	34%	35%	34%	41%	27%
Paso de Frontera	4%	4%	4%	7%	5%	5%	10%	5%
Otras plataformas	3%	6%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
Lácteos	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%
Puerto Montevideo	73%	81%	81%	80%	83%	74%	62%	78%
Paso de Frontera	27%	19%	19%	20%	17%	26%	38%	22%
Otras plataformas	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Madera	64%	75%	65%	68%	72%	62%	75%	68%
ZF Punta Pereira	41%	35%	39%	38%	37%	38%	30%	29%
ZF UPM	37%	32%	35%	35%	29%	31%	26%	23%
Puerto Montevideo	21%	28%	23%	24%	32%	29%	25%	13%
Otras plataformas	2%	4%	3%	3%	2%	2%	18%	35%

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. Como se detallaba anteriormente, el grupo Madera es quien lidera el podio, este grupo en el 2024 tuvo una participación de 68% seguido por el

³⁴ 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’bopicuá a Montes del Plata).

grupo Granos que alcanza un 29%. El grupo Carne registra el 2% mientras que el grupo Lácteos mantiene su porcentaje respecto al año anterior (1%).

Por su parte, 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 observa que el 93% de las exportaciones de carne salieron por el Puerto de Montevideo, seguido lejanamente por Paso de Frontera que comparativamente al año anterior disminuyó 3 puntos porcentuales (registra un 6%). La madera por su parte tiene dividida en casi tres porciones la salida, la misma es liderada nuevamente este año (y desde 2017 de forma consecutiva) por la Zona Franca Punta Pereira con el 29%, seguidamente viene UPM con un 23% y, por último, con un porcentaje menor, a través del Puerto de Montevideo (13%).

A continuación, se presenta una tabla resumen de los resultados, medido en millones de dólares FOB (la participación del grupo dentro del total y la variación interanual, es decir, vs. el año 2023) así como también el mismo análisis en toneladas brutas.

Grupo	Total 2024 - FOB MM	% Part. FOB MM	Var. Interanual FOB MM	Total 2024 - TON	% Part. TON	Var. Interanual TON
Granos	2.450	36%	48%	6.022.599	29%	78%
Carne	2.245	33%	-4%	485.466	2%	-6%
Madera	1.343	20%	9%	14.385.920	68%	15%
Lácteos	798	12%	-2%	237.606	1%	3%
TOTAL GRUPOS	6.835	100%	13%	21.131.591	100%	27%

4. EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS

Estadísticas del sector por plataformas logísticas

La información presentada a continuación sintetiza los datos estadísticos acumulados de los últimos ocho años, publicados en el boletín del Newsletter mensual del INALOG.

Complementariamente, se incluye un análisis detallado de los movimientos del puerto de Montevideo en comparación con otros puertos de la región, del Puerto de Nueva Palmira.

4.1. Puertos

4.1.1. Puerto de Montevideo³⁵

El movimiento total de mercaderías -carga y descarga- del puerto de Montevideo, medido por su peso en toneladas, registró una caída del -1% respecto al año 2023.

La variación negativa en el total responde al registro de una caída a nivel de contenedores (-4%) así como también en cargas a granel (-9%), mientras que, en otra dirección, la modalidad carga general contrarrestó la caída y registró un incremento en el orden de 18% respecto al año anterior.

Si analizamos la variación p. a p., en términos de toneladas, se observa un crecimiento del 22% en el total movilizado del año 2024 respecto al año 2017. En el 2024 no se logró superar la cifra récord del 2023 que había sido de 15.861.540 toneladas, aunque es ligeramente inferior (la diferencia es de 230.000 toneladas aproximadamente). Respecto al anterior récord registrado, el obtenido en 2021, la variación fue de -1,05%.

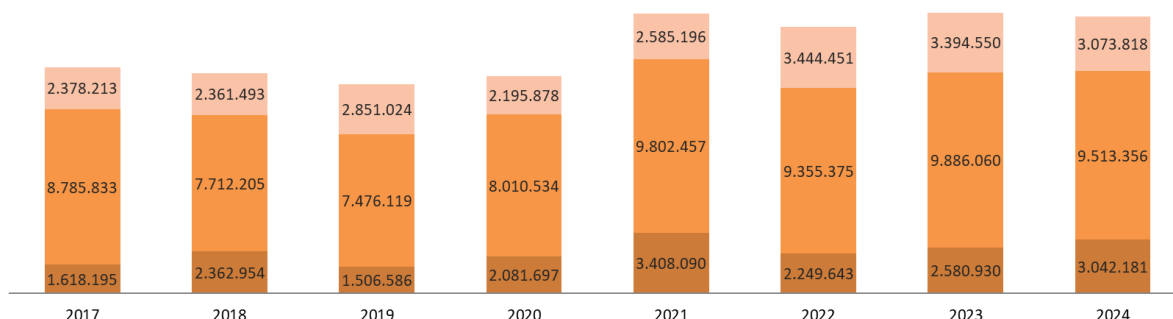
PUERTO DE MONTEVIDEO: TONELADAS MOVILIZADAS POR MODALIDAD DE CARGA										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Datos	Años								Var % '24-'23	Part. 24
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Carga General	1.618.195	2.362.954	1.506.586	2.081.697	3.408.090	2.249.643	2.580.930	3.042.181	18%	19%
Contenedores (*)	8.785.833	7.712.205	7.476.119	8.010.534	9.802.457	9.355.375	9.886.060	9.513.356	-4%	61%
Granel	2.378.213	2.361.493	2.851.024	2.195.878	2.585.196	3.444.551	3.394.550	3.073.818	-9%	20%
Total	12.782.241	12.436.652	11.833.729	12.288.109	15.795.743	15.049.569	15.861.540	15.629.355	-1%	100%

(*) No incluye el peso del contenedor

³⁵ La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial) y CENNAVE (Área de Estadísticas).

Movimiento por modalidad de carga (toneladas)

■ Carga General ■ Contenedores (*) ■ Granel



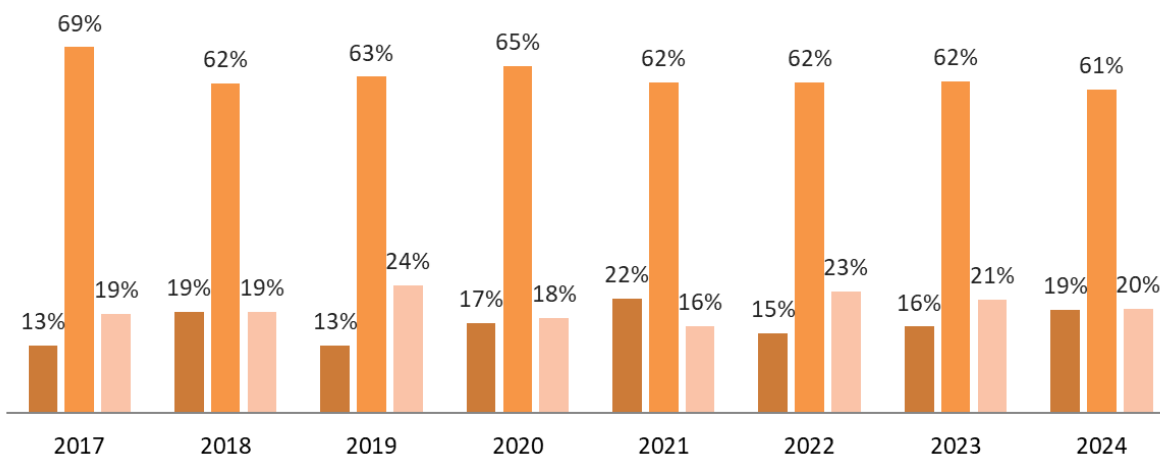
Fuente: SIL INALOG a partir de la ANP

(*) No incluye el peso del contenedor

En promedio, entre 2017 y 2024; el 63% de los movimientos correspondieron a mercadería contenerizada, el 20% a granel y el 17% restante a carga general. Como se puede observar para este año, la proporción de los movimientos de mercadería contenerizada fue del 61%, un porcentaje ligeramente inferior al promedio mencionado.

Movimiento por modalidad de carga (participación anual por modalidad de carga)

■ Carga General ■ Contenedores (*) ■ Granel



Fuente: SIL INALOG a partir de ANP

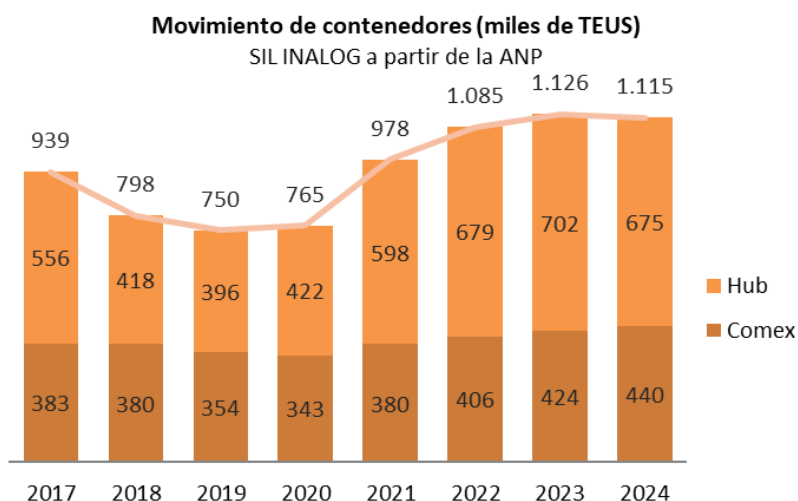
(*) No incluye el peso del contenedor

Con el objetivo de conocer en detalle la evolución de las cargas por exportación de nuestro país, se analizan a continuación los datos de los DUAs correspondientes a estas operaciones por el Puerto de Montevideo.

Se resalta que en el 2024 la caída interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación respondió a la caída de seis de los diez productos seleccionados: la madera en chips (-46%), arroz (-36%), cítricos (-9%), malta de cebada (-7%), madera en bruto (-6%) y carne bovina congelada (-3%). En dirección contraria, con crecimientos, se registraron los siguientes productos con variación interanual positiva: soja (212%), leche concentrada (32%), madera contrachapada (11%) y madera aserrada (10%).

SOLICITUDES DE EXPORTACIÓN - selección de mercaderías en miles de toneladas								
SIL INALOG a partir de la DNA								
MERCADERÍA	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Madera en bruto	1.128	1.658	1.078	1.907	2.544	1.800	1.040	977
Arroz	820	772	780	814	647	958	859	548
Soja	672	299	598	391	416	690	203	632
Carne bovina congelada	270	294	298	270	354	357	309	300
Madera aserrada	182	214	186	205	245	287	265	293
Madera - chips	604	957	944	186	772	1.132	844	458
Leche concentrada	96	142	131	133	144	143	113	148
Malta de cebada	134	141	153	130	146	178	197	184
Madera contrachapada	104	108	102	111	113	123	120	132
Cítricos	91	78	80	73	90	70	63	57

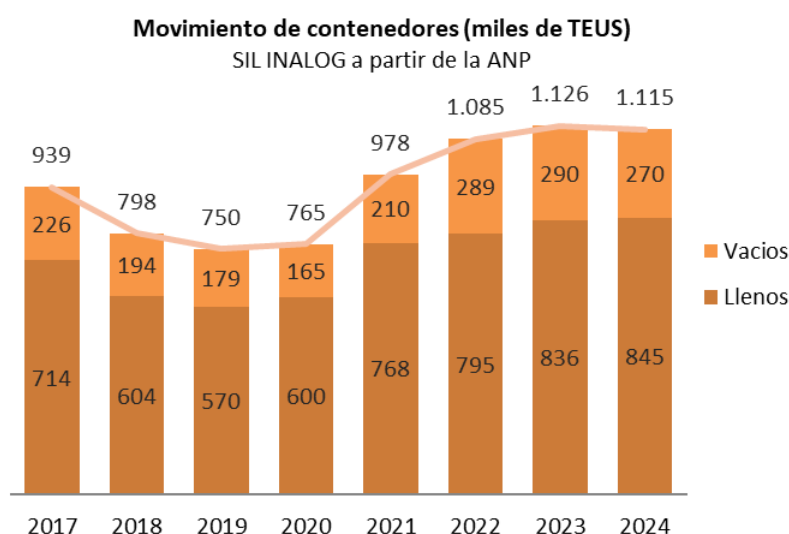
El movimiento de contenedores medido en miles de TEUS³⁶ relativo al comercio exterior de bienes uruguayos aumentó un 4% en el último año mientras que el movimiento de contenedores del *Hub* – Uruguay como centro de distribución regional – también varió en un 4% pero de forma contraria en 2024.



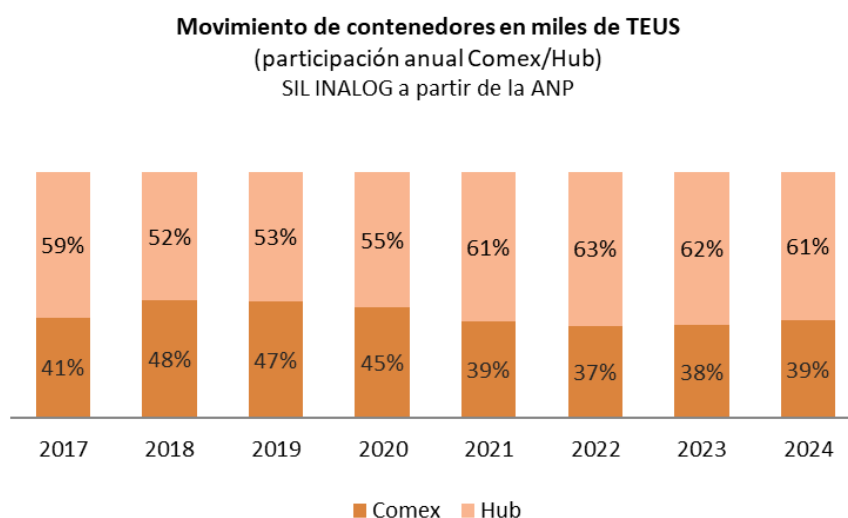
³⁶ TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

El movimiento total de contenedores medido en miles de TEUS, sumando tanto llenos como vacíos, cayó en un 1% en el último año (Llenos 1% y vacíos -7%). El movimiento total de contenedores sumando carga y descarga, alcanzó 1.126 mil TEUS en 2023, mientras que, para este año de análisis, el movimiento total de contenedores, sumando carga y descarga, totalizó 1.115 mil TEUS.

Desde 2019, los movimientos de contenedores han presentado una tendencia de crecimiento continuo, que alcanzó su punto máximo (récord) en 2023. Sin embargo, esta tendencia se interrumpe en este último año.

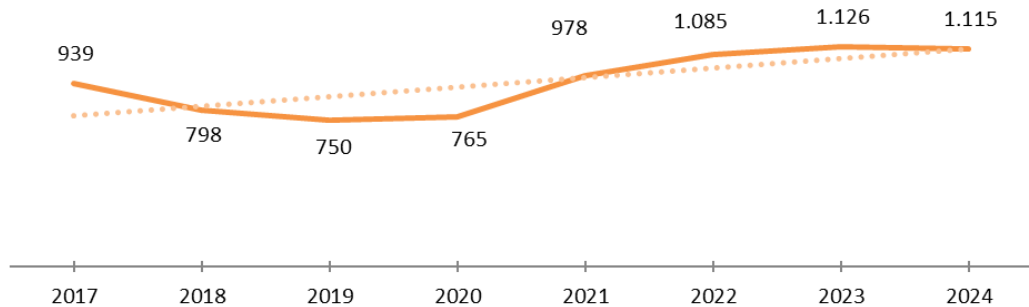


El gráfico a continuación ilustra la relevancia de nuestro país como un nodo de conexiones, donde en promedio el 59% de los contenedores (medido en TEUS) movilizados en el puerto de Montevideo entre 2017 y 2024 estuvieron asociados a las actividades Hub (trasbordo, reembarque, tránsito) y el 41% restante al comercio exterior uruguayo (exportaciones e importaciones).



Si observamos la evolución de los movimientos totales en miles de TEUS, en el último año se produjo un descenso de 1%. Por su parte, si realizamos la variación punta a punta (2017 vs 2024), se produjo un crecimiento de 19%, medido en miles de TEUS.

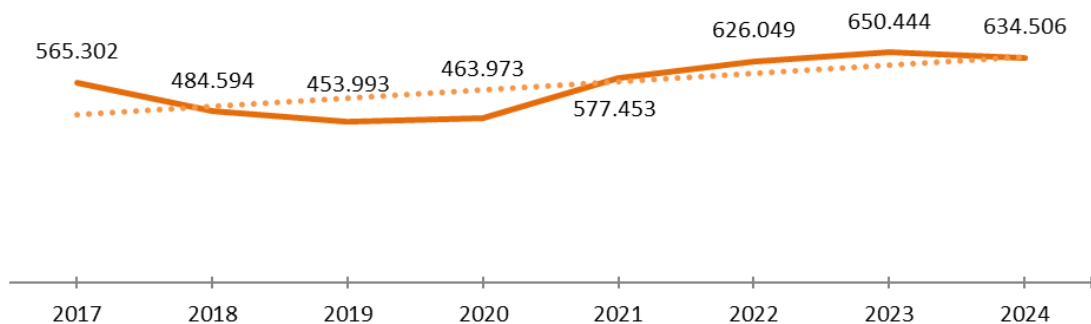
Evolución del movimiento total en miles de TEUs



Fuente: INALOG a partir de la ANP

Medido en términos de contenedores, el movimiento cayó un 2% en el último año. En el período analizado, se observan comportamientos dispares entre 2017 y 2020, seguidos por aumentos bajos pero constantes entre 2021 y 2023. En 2024, sin embargo, se registra esta leve caída respecto al 2023.

Evolución del movimiento total de contenedores

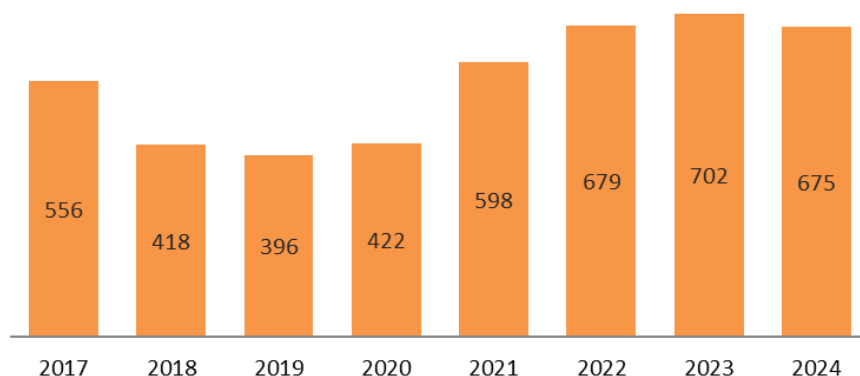


Fuente: INALOG a partir de la ANP

Al observar los movimientos de contenedores *hub*, tanto en TEUS como en cajas, se registra una tendencia creciente desde 2020 hasta 2023. No obstante, en 2024 se produce una caída, y los valores vuelven a niveles similares a los de 2022.

Movimiento de contenedores del Hub (miles de TEUS)

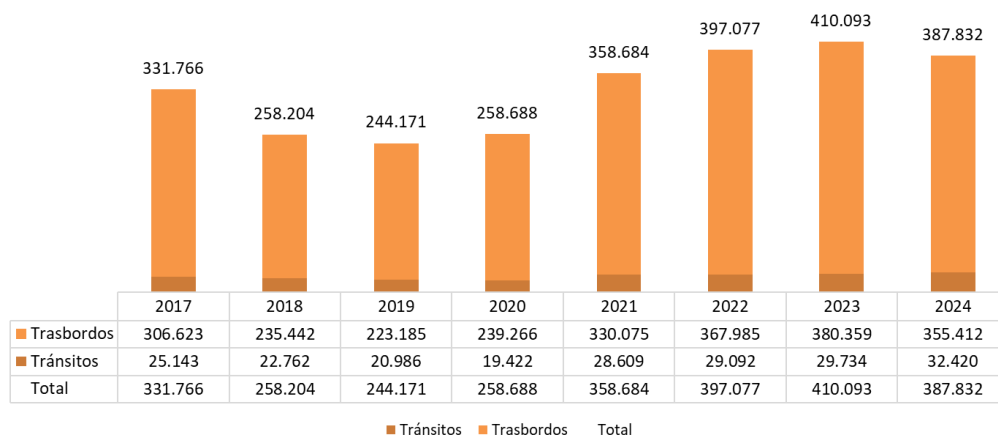
SIL INALOG a partir de la ANP



Al examinar las participaciones internas, vemos que para el 2024, el 92% del total de estos movimientos corresponden a operativa de trasbordo y el restante 8% corresponden a operativa de tránsito. Comparativamente al año anterior, se observan una caída del 7% en la operativa de trasbordo y un incremento del 9% en la operativa de tránsitos.

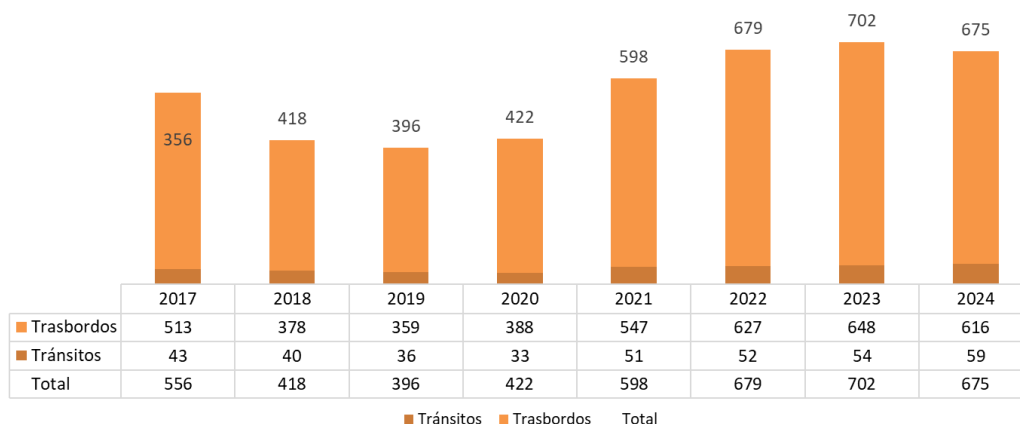
Movimiento de contenedores del hub

INALOG a partir de ANP



Si observamos las variaciones punta a punta (2017-2024), ambos tipos de operativas presentaron crecimientos, el trasbordo de contenedores presenta un aumento del 16% mientras que el tránsito de contenedores muestra un porcentaje mayor del 29%.

Movimiento de contenedores del Hub (miles de TEUS)
INALOG a partir de ANP



Los datos disponibles sobre orígenes y destinos de la operativa de contenedores llenos del *Hub*, relevados y proporcionados por el CENNAVE, permiten avanzar en este análisis³⁷.

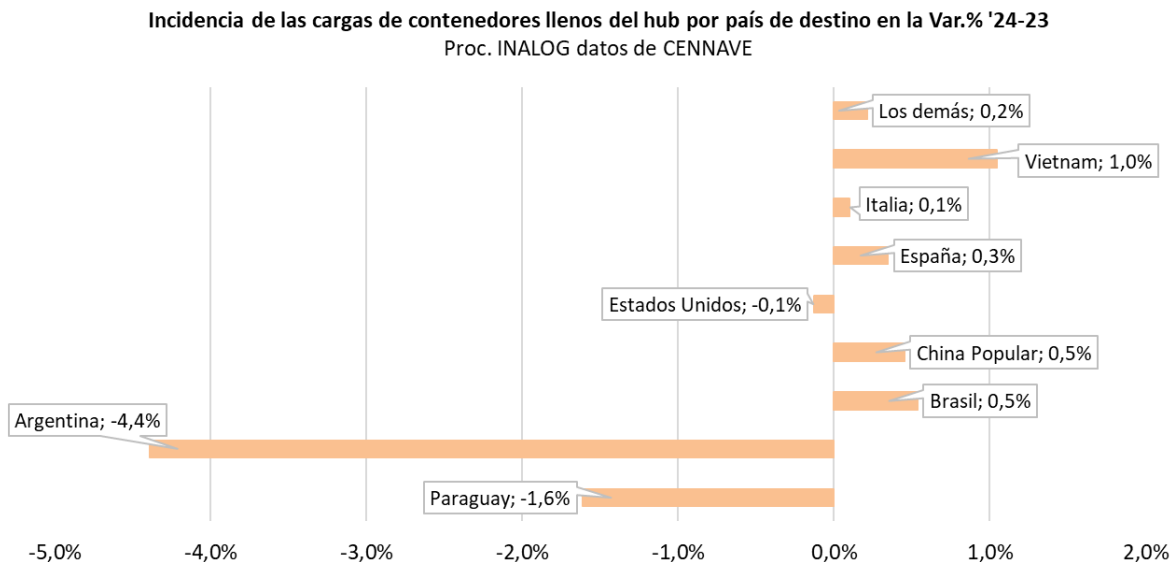
Si observamos los totales del cuadro a continuación, se puede comprobar que decayó un 3% respecto al año 2023 en la cantidad de TEUS cargados del *Hub*.

Si analizamos los principales ocho países de destino de los contenedores llenos de *Hub* en el año 2024 y lo comparamos con el dato anterior, se destacan los crecimientos de Estados Unidos (12%), China (9%), y tanto de Brasil e Italia que crecieron en el mismo valor (6%). Estos incrementos se contrarrestan con las caídas de Argentina (-32%), Vietnam (-18%), seguido por Paraguay (-5%) y, por último, España (-3%).

CARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE DESTINO						
TEUS, un movimiento, proc. INALOG de datos de CENNAVE						
País Destino	2021	2022	2023	2024	Var.% '24-'23	Part.% '24
Paraguay	63.969	71.718	93.042	88.738	-5%	34%
Argentina	33.603	38.577	36.492	24.771	-32%	10%
Brasil	17.526	16.789	25.855	27.291	6%	11%
China	10.680	11.550	9.796	10.722	9%	4%
Estados Unidos	7.684	9.811	10.428	11.631	12%	5%
España	9.303	9.674	10.345	9.998	-3%	4%
Italia	6.345	5.986	4.878	5.147	6%	2%
Vietnam	7.960	6.980	2.941	2.410	-18%	1%
Los demás	70.705	81.469	73.118	77.012	5%	30%
Total	227.775	252.554	266.895	257.720	-3%	100%

³⁷ El CENNAVE cuenta con una metodología propia en la que distingue por medio de una categoría denominada “TRANSIT” aquellos contenedores que no corresponden a movimientos del comercio exterior uruguayo e incorpora datos de procedencia y destino de los contenedores (medidos en TEUS).

En el gráfico a continuación, se puede ver la incidencia que tuvo cada país de destino en la variación del total observado en 2024 (-3%), donde podemos remarcar la importancia que tiene Argentina en primer lugar, así como también Paraguay en la incidencia negativa para este año³⁸.



Por otro lado, si consideramos los totales de las descargas, que no corresponden al comercio exterior del Uruguay, podemos constatar una caída del 4% en la cantidad de TEUS descargados del *hub* si comparamos los datos del 2024 frente al año anterior.

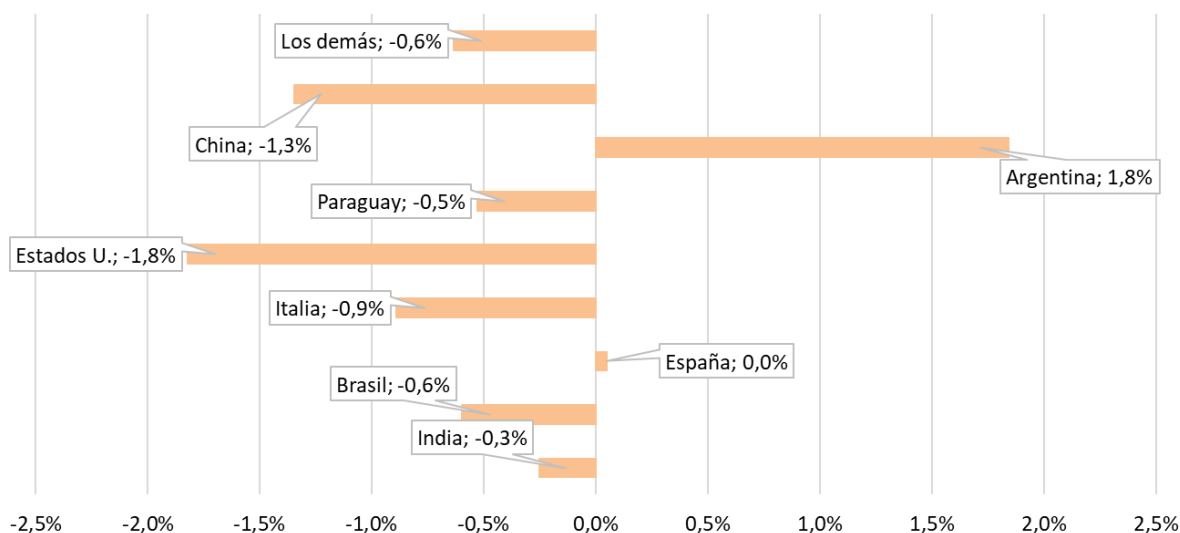
Adicionalmente, si analizamos los ocho principales orígenes de los contenedores llenos descargados del *hub* en el año 2024 y lo comparamos con el anterior, se evidencia la caída de Italia (-38%), Brasil (-31%), E.E.U.U. (-30%), India (-14%), China (-4%) y Paraguay (-3%), mientras que la incidencia negativa fue mínimamente amortiguada por los crecimientos de Argentina (12%) y España (2%).

³⁸ Ambos países están en el top dos de contenedores que pasan por nuestro país y ambos registraron variaciones negativas para el 2024.

DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE ORIGEN				
TEUS, un movimiento, proc. Inalog de datos de CENNAVE				
País de origen	2023	2024	Var.% '24-23	Part.% '24
China	94.109	90.441	-4%	35%
Paraguay	52.958	51.515	-3%	20%
Argentina	42.016	47.031	12%	18%
Estados Unidos	16.770	11.806	-30%	5%
España	7.211	7.342	2%	3%
Italia	6.323	3.898	-38%	1%
Brasil	5.173	3.550	-31%	1%
India	4.962	4.272	-14%	2%
Los demás	46.803	41.969	-4%	16%
Total	272.437	261.046	-4%	100%

En el gráfico siguiente, se puede ver la incidencia de cada uno de los países de origen a la caída total (-4%) observada en 2024 en relación con las descargas de contenedores llenos del *hub*. Podemos destacar la incidencia en términos negativos de E.E.U.U., China, Italia, Brasil, Paraguay e India, mientras que solo Argentina contrarresta con una incidencia semejante a la de Estados Unidos.

Incidencia de las descargas de contenedores llenos del hub por país de origen en la Var.% '24-23
Proc. INALOG datos de CENNAVE



Información de arribos de buques portacontenedores – Índices de variables³⁹

La disponibilidad de datos comparativos resulta clave para analizar la posición del puerto de Montevideo en la operativa regional de contenedores.

Es por esto, que a partir de la información de arribos de buques portacontenedores difundida por la Administración Nacional de Puertos, exhibimos a continuación la evolución (con base en 2012) de los índices de las variables de referencia de los buques (TRB, eslora, calado, cantidad).

Para este año de estudio, los aspectos que registraron una mejora respecto al año anterior fueron la cantidad de buques y TRB (15% y 1% respectivamente). En sentido contrario, el calado promedio, la eslora promedio y TRB promedio disminuyeron respecto al año anterior (-2%, -5% y -11% respectivamente). La variación positiva más significativa fue la cantidad de buques que creció (pasó de 71 buques en 2023 a 81 buques en 2024).

La evolución temporal en la cantidad de arribos de buques muestra una caída persistente hasta el año 2021, y una recuperación sostenida que alcanza su mayor nivel en 2024 (81 buques).

Por otro lado, si bien la TRB promedio registraba un leve crecimiento a partir de 2016, en 2022 registró una caída y una recuperación en 2023. Este último año, registra una caída importante; siendo un mínimo dentro del periodo de estudio 2017-2024. El calado se mantiene relativamente estable para el periodo mencionado, incluso registrando una leve mejora para este último año. Mientras que la eslora promedio registró una caída ligera para este 2024 respecto al año anterior.

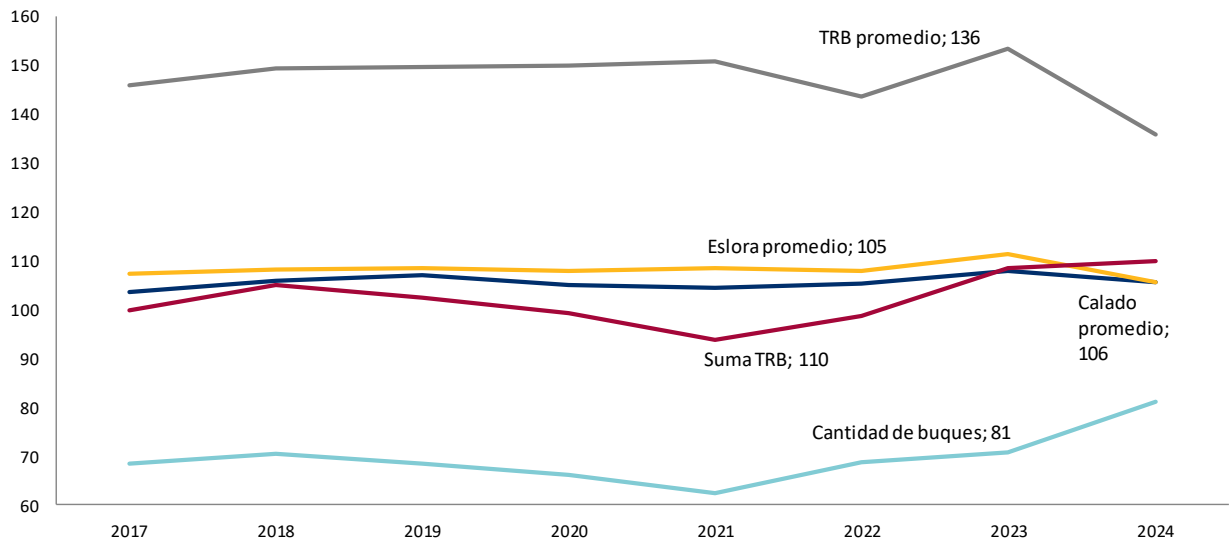
Por último, la suma TRB viene de cuatro años consecutivos de mejora desde el 2021, registrando el punto más alto este año para el periodo analizado.

En una visión de conjunto, el 2024 devuelve movimientos dispares respecto a cómo había evolucionado años anteriores, tres de los cinco aspectos registran una caída mientras que los otros dos registran un crecimiento respecto al año anterior. Si realizamos el análisis punta a punta respecto a 2017, se dan las siguientes variaciones: rendimientos positivos para la cantidad de buques arribados (18%), la suma TRB (10%) y el calado promedio (2%), mientras que negativos para TRB promedio (-7%) y la eslora promedio (-2%).

³⁹ Información del Puerto de Montevideo obtenida a partir de ANP:
<https://www.anp.com.uy/inicio/puertos/comerciales/montevideo/estadisticas>

MONTEVIDEO, ARRIBO DE BUQUES POR CATEGORÍA: PORTACONTENEDORES

Índices de variables (2012 = 100), proc. INALOG datos de ANP



El gráfico a continuación muestra la evolución comparativa con otros puertos de la región. Para Buenos Aires, se evidencia una disminución interanual del 5%, mientras que, en términos acumulados comparando con 2017, se registra una caída del 16%.

En esta edición no se realizará el análisis habitual que distingue entre Buenos Aires (1) —que excluye la terminal Exolgan— y Buenos Aires (2) —que la incluye—, dado que la fuente de argentina no ha actualizado los datos del último trimestre. Asimismo, no se incluirá el dato estadístico de UNCTAD para Argentina (número total estimado de contenedores por país, expresado en TEUs) correspondiente al último año, ya que tampoco ha sido actualizado.

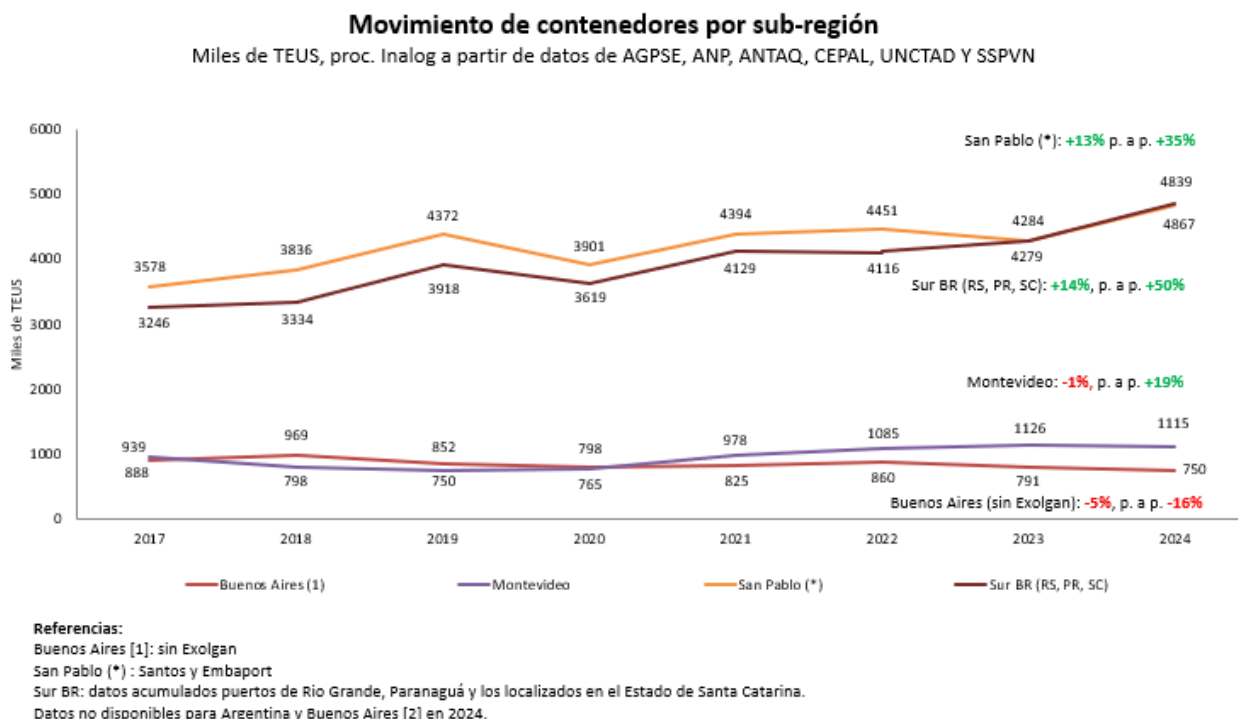
Por su parte, el puerto brasileiro de San Pablo (BR-SP) presentó un aumento del 13% al compararlo con el año anterior, a su vez, los puertos de la región del Sur de Brasil (RS, PR, SC⁴⁰) presentaron un aumento del 14%. Si lo observamos punta a punta, registraron un incremento importante: un 35% y 50% respectivamente, lo cual se ve reflejado gráficamente donde se ve el incremento consistente año a año.

A su vez se registraron variaciones positivas en el último año en el puerto de Paraná por un 23%, Río Grande por un 22%, San Pablo por un 13% y Santa Catarina por un 7%, al cotejar los resultados con el 2023.

Adicionalmente, se puede observar que el comportamiento de Montevideo no ha presentado grandes fluctuaciones al alza ni a la baja entre 2017 y 2024. Se puede observar que el mínimo de dicho periodo se registró en 2020, y a partir de ese año se ha intentado superar. Para este último año,

⁴⁰ Río Grande, Paraná y Santa Catarina.

se registró una caída mínima respecto al 2023 (-1%), unos 11 mil TEUs menos respecto al año anterior⁴¹.



Se examinarán a continuación, con mayor precisión, cuales fueron los puertos responsables de los movimientos reportados por Brasil.

En el estado de Paraná, en las operaciones en el puerto de Paranaguá se observó un incremento durante el período 2017-2019 (variaciones de 4%, 2% y 24%, respectivamente). En 2020, se produjo una disminución del 3%, seguida por una recuperación en 2021 con un aumento del 13%, manteniéndose la tendencia positiva hasta 2023. Para este último año, el ritmo de crecimiento se intensificó; se registró en dicho puerto un incremento interanual del 23% según la fuente ANTAQ.

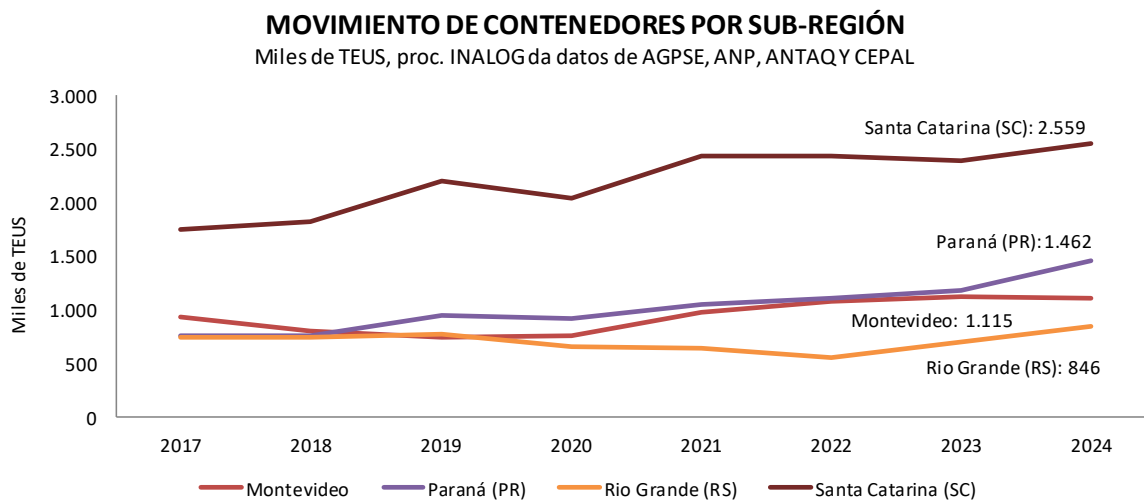
El Puerto de Rio Grande ha mostrado fluctuaciones tanto negativas como positivas durante el período 2017-2023. En lo que respecta a los últimos años, registró una caída del 15% en 2020, seguida por una leve disminución del 2% en 2021 y una contracción más pronunciada del 20% en 2022, profundizando así su tendencia descendente. En el 2023 logra recuperarse del mínimo que registró en 2022 y se incrementa el volumen en un 23%, alcanzando una cifra similar a los años previos. Para este último año de estudio, vuelve a incrementar; el crecimiento fue del 24%. Si miramos la variación p. a p. frente al año 2017 el aumento es de un 7%.

⁴¹ Se registraron 1.115.417 TEUs para 2024 y 1.125.754 TEUs para 2023.

Los puertos de Santa Catarina (incluyendo los puertos de Imbituba, Itajaí, Itapoá, Portonave y Sao Francisco do Sul) han crecido casi consecutivamente en actividad en los últimos años (a excepción del 2020 y 2023); y se mantienen por niveles superiores a los de 2017, cercanos a duplicar la cifra.

Para finalizar, se visualiza el movimiento de contenedores (medido en TEUS) de cada uno de los Puertos de Santa Catarina, el cual está marcado por el aumento interanual de los movimientos de Itapoá (13%), Imbituba (70%) e Itajaí (en este último caso se observa una reactivación; pasa de movilizar 0 toneladas para 2023 a 38 para este 2024). El puerto de esta zona que se movió en dirección contraria fue Portonave, el cual decayó un 5% respecto al 2023.

Para finalizar el análisis, para este 2024 se registró un incremento en el nivel de TEUS movilizados del 7% respecto al año anterior. De esta forma, presenta una variación del 46% positiva respecto al año 2017.



Referencias:

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

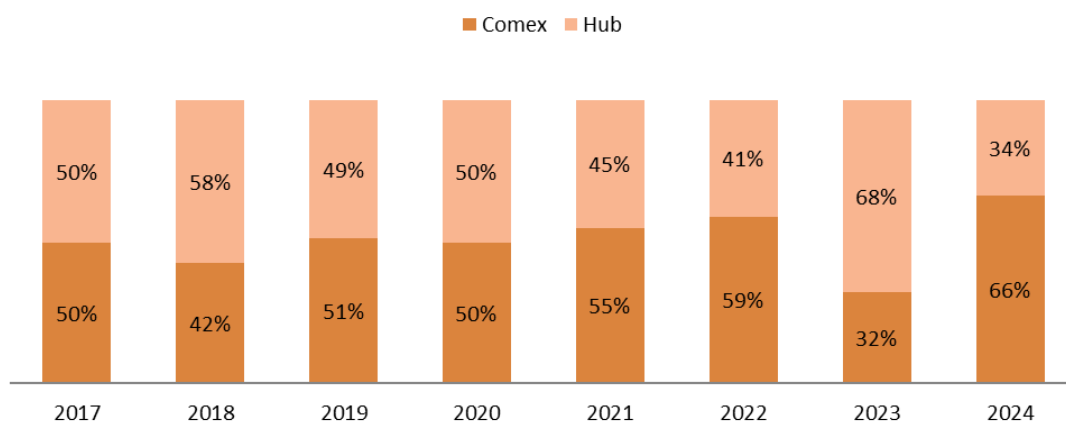
4.1.2. Puerto de Nueva Palmira

Embarques en el Puerto de Nueva Palmira⁴²

Los datos siguientes refieren exclusivamente a los embarques de carga, considerados como un movimiento, en el puerto de Nueva Palmira⁴³. Es decir, que los datos de los cuadros y gráficas de esta sección no incluyen la descargas ni importaciones en Nueva Palmira.

CARGA DE MERCADERÍAS - participación anual Comex/Hub

SIL INALOG a partir de las terminales de Nueva Palmira, DNA y ANP



La comparativa interanual en Comex fue positiva en un 75%; el producto que mayor aporte realizó a este crecimiento fue la soja (creció un 293% respecto al 2023).

Otros productos que aportaron al crecimiento fueron las cargas de cebada (230%), el trigo (76%) y el maíz que para este año registró movimientos (pasó de 0 a 127.858 toneladas).

En sentido contrario, las cargas Comex que registraron variación negativa respecto al 2023 fueron: la canola (-67%), fertilizantes (-56%), así como también cayó la malta (-4%) y la celulosa (-3%). A su vez, no se registraron movimientos de carinata.

⁴² 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, presentados en el *Newsletter* mensual del Instituto.

⁴³ La pequeña diferencia en el 2024 entre el total de esta gráfica y el cuadro anterior se deben a diferentes fechas de cierre de registro entre las instituciones involucrada en ambos casos.

Toneladas	2023	2024	Var % '24-'23
Comex	3.028.994	5.299.913	75%
Celulosa	1.154.301	1.119.625	-3%
Trigo	666.550	1.173.443	76%
Soja	537.951	2.115.841	293%
Malta	259.958	249.954	-4%
Canola	248.411	82.925	-67%
Cebada	125.499	414.677	230%
Fertilizantes	34.826	15.465	-56%
Carinata	1.471	0	-100%
Otros varios	25	126	397%
Cemento, clinker	0	0	n/a
Maíz	0	127.858	n/a

Por su parte, las cargas *Hub* del 2024 decayeron un 58%; siendo el mineral de hierro proveniente de Brasil la principal carga responsable que aportó a la decaída (-70%).

Asimismo, los otros productos que decayeron medido en peso fueron maíz (-96%), la soja (-55%), y fertilizantes (-19%) respecto al año 2023. Aquellos productos que registraron un crecimiento respecto al 2023 fueron la harina de soja (6%), Otros varios (134%) y coque (32%).

Toneladas	2023	2024	Var % '24-'23
Hub	6.339.986	2.683.773	-58%
Mineral de hierro	4.567.198	1.369.584	-70%
Soja	629.594	281.676	-55%
Fertilizantes	537.630	436.351	-19%
Maíz	203.191	7.300	-96%
Harina de soja	191.982	203.368	6%
Otros varios	106.364	248.664	134%
Coque	104.029	136.829	32%

Al tomar en cuenta todo lo cargado, en el 2024 se perdió carga y la cifra alcanzada se aleja del máximo histórico registrado en 2023; la caída interanual total del 2024 fue de 15%.

Año	Toneladas totales	Var. Interanual
2017	8.456.439	16%
2018	5.875.462	-31%
2019	8.089.858	38%
2020	7.103.461	-12%
2021	6.607.309	-7%
2022	8.203.079	24%
2023	9.368.980	14%
2024	7.995.290	-15%

4.1.3. Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú

El puerto de Colonia mostró un incremento interanual del 51% en el total de movimientos de 2024 (medido por su peso en toneladas), que respondió a un repunte del 161% en la mercadería *Hub*, registrando un máximo en el periodo ilustrado, aumento que se contrarresta por la caída del 58% en el Comex.

En el muelle del puerto de Fray Bentos en el último año observado totalizó 160.386 toneladas de mercadería, lo cual apunta a una recuperación muy relevante que supera ampliamente a la baja del año 2023 (el incremento interanual fue del 96% respecto al año anterior), pero sin recuperar los valores anteriores (continúa un 26% por debajo que la cifra del 2022).

Lo anterior se explica en parte por la reaparición del movimiento de exportación en madera en rolos, producto para el cual en el 2023 no se habían registrado movimientos, para este último año se registró una cifra similar a la de 2022 aunque levemente menor (un 5% menor). Asimismo, observando las exportaciones de este año, no se vuelve a registrar movimientos en soja. Observando las importaciones, se repite el mismo producto que en el 2023 (azúcar crudo) y se registra un incremento interanual del 63%.

Continuando con el análisis, este año Fray Bentos registró movimientos en sus zonas de transferencias; los movimientos *Hub* totalizaron 215.681 toneladas. Los movimientos corresponden al producto mineral de hierro.

Por otro lado, en el puerto de Paysandú se observó una caída del 53% frente al año anterior, esto responde a que, si bien aumentó la importación de azúcar crudo por esta ubicación en un 24% respecto al año anterior, este 2024 no se registraron movimientos por exportación a través de este puerto.

MOVIMIENTOS POR RÉGIMEN ADUANERO									
SIL INALOG a partir de la ANP									
Toneladas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % '24-'23
Puerto de Colonia	4.360	4.205	4.947	1.897	2.339	2.898	2.655	3.998	51%
Comex	3.231	3.100	4.386	1.739	2.263	2.144	1.345	572	-58%
Hub	1.129	1.105	561	158	76	754	1.310	3.426	161%
Puerto de Fray Bentos ^(*)(**)	290.993	549.467	318.055	340.456	296.736	216.432	81.782	160.386	96%
Comex	290.993	549.467	318.055	340.456	296.736	216.432	81.782	160.386	96%
Fray Bentos (Zonas de transferencia)	496							215.681	n/a
Hub	496							215.681	n/a
Puerto de Paysandú ^(**)	135.708	229.640	187.108	141.416	95.016	116.760	24.190	11.315	-53%
Comex	135.708	229.640	187.108	141.416	95.016	116.760	24.190	11.315	-53%

(*) No incluye terminales de: UPM y M'boicua

(**) 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

4.2. Aeropuerto

El movimiento total de cargas en el aeropuerto de Carrasco en 2024, medido por su peso en toneladas, aumentó un 4% al compararlo con el dato cerrado del 2023.

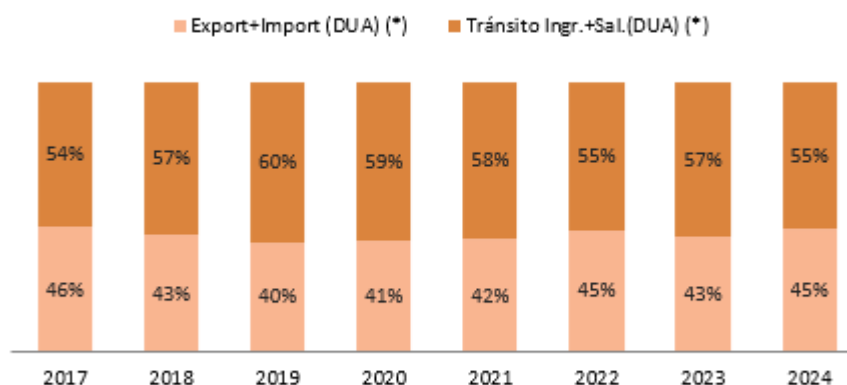
La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones, en millones de dólares, aumentó un 7%, y, por último, la de tránsitos iniciados y finalizados en terminal decayó un 4% respecto al año 2023.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO									
SIL INALOG a partir de la TCU y DNA									
Datos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % '24-'23
Movimiento total Toneladas	28.232	27.534	29.132	28.915	30.437	32.113	31.181	32.552	4%
Export+Import (DUA)	1.215	1.207	1.149	1.019	1.207	1.348	1.359	1.459	7%
Tránsito Ingr.+Sal.(DUA)	1.426	1.589	1.688	1.469	1.694	1.642	1.835	1.767	-4%

(*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

Medido en millones de dólares, la sumatoria de los movimientos de tránsitos en la terminal representó en 2024 el 55% del movimiento total, sin tomar en cuenta el movimiento intra-aeroportuario (incluyéndolo, la participación del *Hub* sería 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

4.3. 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 ZF⁴⁴), muestra aumentos en peso en ocho de las diez Zonas Francas analizadas, mientras que en términos de valor muestra aumentos en siete de ellas.

ZONAS FRANCAS								
INALOG a partir de los DUAs de la DNA								
Zona Franca	2024						Var. total % '24-'23	
	Export+Import		Tránsito Ingr.+Sal.		Total		Toneladas	USD millones
	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones		
UPM Fray Bentos	3.451.760	234	1.479.328	832	4.931.088	1.066	-22%	-4%
UPM Durazno	4.912.741	399	2.149.334	1.272	7.062.075	1.671	61%	69%
Nueva Helvecia	93	0	356	30	449	30	-5%	33%
Punta Pereira	4.228.932	331	67.919	106	4.296.851	437	9%	-3%
Colonia	3.480	15	96.353	1.316	99.834	1.331	10%	7%
Florida	7.096	76	53.358	534	60.453	610	1%	15%
Libertad	6.037	41	95.035	483	101.072	524	66%	5%
Zonamérica	9.108	140	90.350	2.332	99.458	2.472	9%	-2%
Nueva Palmira	3.269.464	1.122	1.297.763	819	4.567.227	1.940	36%	26%
Parque de las Ciencias	6.640	79	12.190	515	18.830	594	53%	3%

En el año 2024, el 98% del total de toneladas movilizadas está representado por las siguientes cuatro zonas francas; UPM Durazno (33%), UPM Fray Bentos (23%), Nueva Palmira (22%) y Punta Pereira (20%); es decir, prácticamente todas aquellas relacionadas a la celulosa. Respecto al año anterior, la

⁴⁴ Ver sus implicancias en http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2021/05/fuentes_metodologia_2021.pdf

variación total en toneladas fue positiva en un 16% (18.342.354 toneladas en 2023 vs. 21.237.337 toneladas en 2024).

Por su parte, en términos de millones de dólares, el 79% del total movilizado está representado por Zonamérica (23%), Nueva Palmira (18%), Colonia (12%), UPM Durazno (16%) y UPM Fray Bentos (10%). La variación total en millones de dólares fue de un 13% respecto al año anterior (9.486 millones de dólares en 2023 vs. 10.677 millones de dólares en 2024).

El cuadro a continuación permite observar las toneladas y los dólares movilizados por el conjunto de las Zonas Francas, si observamos la variación p. a p. a partir del 2017, el peso de la suma de solicitudes de exportación e importación aumentó 62% y en valor aumentó en un 57%. Por otro lado, si analizamos la suma de solicitudes de tránsitos (iniciados y finalizados) la variación p. a p. desde el mismo año en términos de volumen aumentó en 65% y en valor 41%; mostrando así la potencia que se ha mantenido en esta plataforma logística.

Evolución anual de los DUAS movilizados en ZZFF				
INALOG a partir de los DUAS de la DNA				
Régimen	Export+Import		Tránsito Ingr.+Sal.	
Año	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones
2017	9.820.023	1.552	3.233.341	5.846
2018	8.317.292	1.192	3.045.771	6.035
2019	10.023.927	1.567	2.979.551	5.712
2020	9.274.466	1.345	3.309.449	4.754
2021	9.663.749	1.599	3.439.770	6.753
2022	10.737.543	2.524	3.126.413	6.915
2023	13.620.973	1.915	4.721.381	7.570
2024	15.895.350	2.438	5.341.987	8.239

4.4. Pasos de Frontera

El movimiento de camiones con mercadería en el 2024 por los pasos de frontera con Argentina cayó un 5% en términos de la cantidad de vehículos, así como también en términos de toneladas que disminuyó en 9% al compararlo con el año 2023.

ENTRADA Y SALIDA DE CAMIONES POR PASOS DE FRONTERA										
SIL INALOG a partir de la DNA										
Pasos frontera	Datos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % '24-'23
Frontera con Argentina (inc.	Camiones (*)	94.437	93.806	82.663	87.722	110.852	118.912	118.217	112.808	-5%
	Toneladas	1.979.780	2.042.479	1.721.516	1.922.609	2.469.075	2.532.219	2.534.257	2.296.470	-9%
Frontera con Brasil	Camiones (*)	64.555	64.429	68.100	73.155	81.506	86.005	89.892	90.243	0,4%
	Toneladas	1.379.738	1.464.757	1.547.400	1.681.031	1.798.709	1.925.082	1.958.088	1.938.460	-1%
Total	Camiones (*)	158.992	158.235	150.763	160.877	192.358	204.917	208.109	203.051	-2%
	Toneladas	3.359.518	3.507.236	3.268.915	3.603.639	4.267.784	4.457.301	4.492.346	4.234.930	-6%

(*) Cantidad de manifiestos

Por su parte, en los pasos de frontera con Brasil, se incrementó mínimamente un 0,4% el movimiento en términos de la cantidad de vehículos y decayó un 1% en términos de peso respecto al año anterior.

Desde una perspectiva agregada, el total de movimientos medido en cantidad de vehículos disminuyó un 2% respecto al año anterior, impulsado principalmente por la caída en el flujo con Argentina, que no logró ser compensada por el leve incremento (inferior al 1%) en los movimientos con Brasil. Mientras que, si lo observamos en términos de peso, la variación fue aún más significativa, con una disminución del 6%; reflejando una contracción en la entrada y salida de camiones con ambos países en comparación con el año anterior.

NOVIEMBRE | 2025

Sector logístico 2024

Análisis y estadísticas

Tomo II



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
OBJETIVO DEL INFORME.....	2
1. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2024	3
1.1. La demanda de servicios logísticos uruguayos por importaciones de otros países	3
1.1.1 Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo	3
1.1.2 El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)	9
1.1.3 El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)	10
1.1.4 El caso brasileiro: importaciones seleccionadas (30 productos).....	12
1.1.5 El caso brasileiro: importaciones de medicamentos	14
2. EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS.....	17
2.1. Tránsitos del Centro de Distribución Regional (CDR)	17

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
BR-PR	Paraná
BR-RS	Río Grande del Sur
BR-SC	Santa Catarina
BR-SP	San Pablo
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
DNZF	Dirección Nacional de Zonas Francas
DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
ETF	Estación de Transferencia Flotante
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
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
NCM	Código de producto según la Nomenclatura Común del Mercosur
OMC	Organización Mundial del Comercio
p. a p.	Variación punta a punta
PRENA	Prefectura Nacional Naval
TEU	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies
TRB	Tonelaje de Registro Bruto

INTRODUCCIÓN

Los tránsitos CDR (Centro de Distribución Regional) han cobrado una relevancia en la dinámica del comercio internacional de Uruguay. Este régimen permite que mercaderías de diversos orígenes ingresen al país sin nacionalizarse, para ser almacenadas, clasificadas, fraccionadas, reempaquetadas o consolidadas, y posteriormente enviadas hacia distintos mercados de destino. Gracias a su localización estratégica en el Cono Sur y a la solidez de su marco jurídico, Uruguay se ha posicionado como un *hub* logístico regional de referencia, captando flujos de comercio que buscan eficiencia y flexibilidad en sus cadenas de distribución.

En este proceso, las Zonas Francas se han consolidado como una plataforma fundamental para el desarrollo de los tránsitos CDR. Reconocidas históricamente por su aporte en sectores como la manufactura y la industria orientada a la exportación, en los últimos años, han fortalecido su perfil como centros logísticos de alcance regional. Las mismas ofrecen a las empresas: beneficios fiscales, seguridad jurídica, infraestructura de primer nivel y facilidades aduaneras que permiten realizar operaciones de alto valor agregado sobre las mercaderías en tránsito.

El dinamismo de las Zonas Francas ha potenciado significativamente los flujos de los tránsitos CDR. Además de constituir espacios donde se lleva a cabo almacenamiento y distribución, se han convertido en destinos intermedios estratégicos dentro de las cadenas globales de suministro. Esta tendencia quedó reflejada en 2022, cuando se alcanzó un récord histórico de ventas hacia Zonas Francas¹, confirmando la consolidación de estas plataformas como puntos de redistribución regional y como polos atractores de nuevas inversiones vinculadas a la logística internacional.

La evolución de los tránsitos CDR demuestra cómo Uruguay ha sabido aprovechar su marco institucional y sus ventajas competitivas para insertarse en el comercio internacional de bienes como plataforma de tránsito y redistribución. Este posicionamiento fortalece la conectividad del país, incrementa su relevancia en cadenas globales de valor y genera impactos positivos en materia de comercio exterior, empleo y atracción de servicios asociados.

¹ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/exportaciones-de-bienes-con-zonas-francas-2023/>

OBJETIVO DEL INFORME

El presente documento tiene como objetivo detallar los movimientos de carga vinculados al Centro de Distribución Regional (CDR), abordando tanto los ingresos como los egresos de estas. Para su elaboración, se ha implementado un proceso de ETL (Extract, Transform, Load), junto con análisis estadísticos y visualizaciones desarrolladas mediante diversas herramientas analíticas².

Este informe corresponde al segundo tomo del documento “Sector Logístico 2024”. En este se analizan, por un lado, los principales países de origen y destino de los tránsitos asociados a los movimientos CDR, así como las plataformas utilizadas para su egreso desde el territorio aduanero nacional. Por otro lado, se profundiza en los 30 principales productos importados por Argentina, Brasil y Paraguay, evaluando su influencia sobre los tránsitos del CDR. Finalmente, se examina el rol de las Zonas Francas como plataformas intermedias en los tránsitos CDR.

El período analizado abarca desde 2017 hasta 2024, y los datos se presentan tanto en millones de dólares como en toneladas brutas.

Es importante destacar que los tránsitos CDR considerados en este informe corresponden exclusivamente a mercaderías provenientes del exterior que transitan por el territorio aduanero uruguayo, generando un Documento Único Aduanero de Tránsito (DUA-T) con destino final otro país, y que efectivamente egresan del mismo. No se incluyen en este análisis los trasbordos ni los reembarcos realizados en puertos y/o aeropuertos.

El procesamiento de los datos aduaneros uruguayos se basa en la información contenida en los Documentos Únicos Aduaneros (DUAs), extraída a través del Sistema de Información Logística (SIL) del Instituto Nacional de Logística (INALOG), en coordinación con la Dirección Nacional de Aduanas (DNA). Adicionalmente, se integran datos provenientes de sistemas aduaneros de otros países y de fuentes privadas de información.

Las referencias a las fuentes utilizadas en el informe indican si los datos han sido procesados analíticamente por el INALOG o si, en su defecto, se presentan como cifras originales divulgadas por las respectivas organizaciones emisoras.

² Herramientas utilizadas: Excel, Dbeaver y Saiku Analytics, Software R y Power BI.

1. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2024

1.1. La demanda de servicios logísticos uruguayos por importaciones de otros países

En esta sección, se presentan datos estadísticos seleccionados sobre las importaciones regionales de interés.

1.1.1 Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo

Los registros disponibles de los DUA-T constituyen una de las principales fuentes de información para analizar el funcionamiento del *Hub* Logístico uruguayo. Dado que los datos dentro de los DUA-T reflejan diferentes operativas, los movimientos registrados pueden clasificarse en distintas categorías, siendo las más habituales las siguientes:

1. Actividad propiamente de Centro de Distribución Regional (incluyendo los Depósitos Fiscales Únicos destinados a la actividad de los Free Shops), es decir, 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 se encuentran dentro de las mencionadas anteriormente.

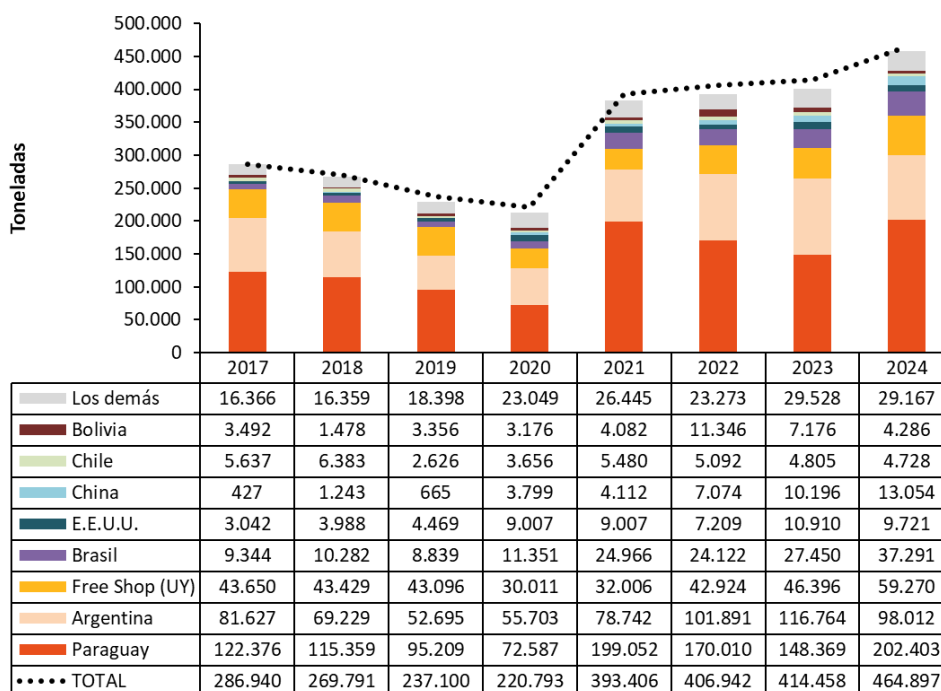
En esta sección nos centraremos en la primera categoría, es decir, en las mercaderías (productos definidos según NCM a cuatro dígitos) con origen extranjero que utilizan a nuestro país como CDR.

Entre 2017 y 2024, Paraguay y Argentina concentraron, en promedio, el 66%³ del volumen total de cargas que egresaron del territorio aduanero nacional, en tanto que Brasil registró una participación promedio significativamente menor, del 6%. Al comparar los datos de este último año con los de 2023, se observa un incremento del 12% en el total de movimientos. En relación con 2017, el crecimiento acumulado es del 62%, reflejando una evolución positiva sostenida a lo largo del período.

³ Participación promedio del período 2017-2024: Paraguay 42% y Argentina 24%.

DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO

Toneladas, proc. SIL INALOG de base de datos aduaneros



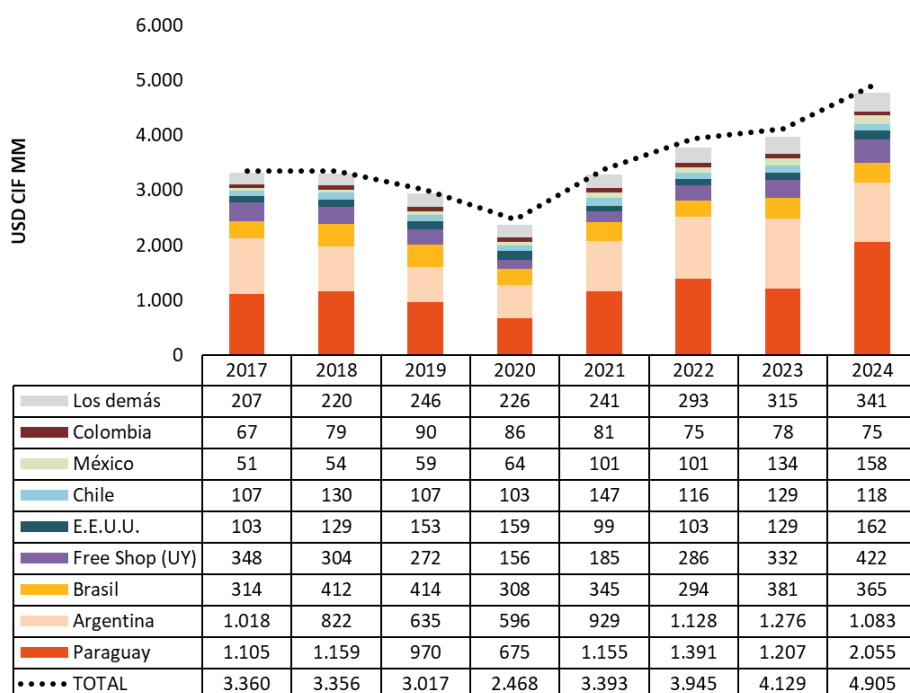
En términos de valor, durante el último año se registró un incremento del 19%, impulsado principalmente por el fuerte crecimiento de las cargas con destino a Paraguay, que aumentaron un 70%. Asimismo, se destaca un crecimiento significativo en los tránsitos dirigidos a países como Estados Unidos y México. Si bien estos destinos no representan de forma individual una participación relevante, al agruparse junto al destino Free Shop (UY) alcanzan en conjunto el 15% del total de tránsitos. Este grupo mostró un aumento del 71% en comparación con 2023.

En sentido contrario, se verificó una disminución en los tránsitos con destino a Argentina, con una caída del 15% interanual.

Considerando el período completo, el valor total de los tránsitos que atraviesan el territorio uruguayo presenta una variación positiva del 46% respecto a los niveles registrados en 2017.

DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO

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



El siguiente cuadro muestra el incremento en valor de los tránsitos con destino a Paraguay (principal socio comercial de Uruguay) y a los Free Shop (UY). Este crecimiento compensa la disminución del valor de mercaderías dirigidas a Argentina y Brasil, considerando los valores en millones de dólares CIF.

En cuanto al peso, se observa también un aumento en las toneladas movilizadas hacia Paraguay (en menor medida que en valor)⁴, Brasil y Free Shop (UY), con variaciones del 36%, 36% y 28%, respectivamente. Argentina, en cambio, es el único destino que registró una caída en este indicador.

⁴ Esto se debe a que los productos comercializados tienen un mayor valor económico en relación con su peso en toneladas.

DUA - T CDR: PRINCIPALES DESTINOS

Variaciones % en 2024 vs. 2023

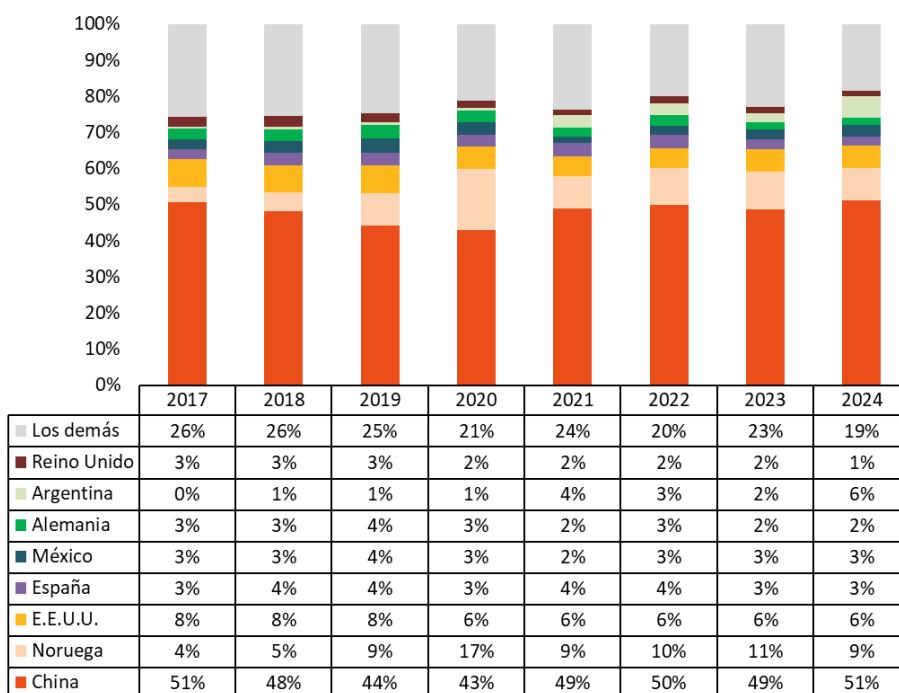
País destino	CIF MM	Toneladas
Paraguay	70%	36%
Argentina	-15%	-16%
Brasil	-4%	36%
Free Shop (UY)	27%	28%

Fuente: proc. Inalog de datos aduaneros

En lo que respecta a los principales países de origen de estas importaciones, se destaca la marcada concentración de China, que ha representado en promedio el 48% del total en toneladas durante 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 concentró el 33% en promedio de los últimos ocho años, seguido por Estados Unidos con un 13%. Esto representa una leve disminución en la participación de China respecto al promedio anterior⁵ (35%), mientras que la participación de Estados Unidos muestra un leve aumento en comparación con su

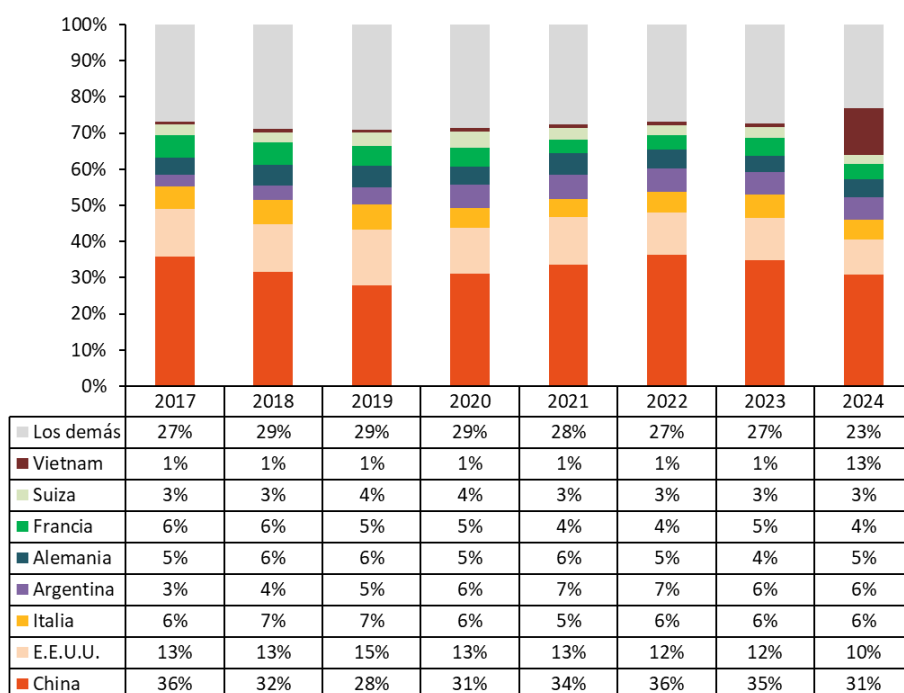
⁵ Tomando el período 2016-2023.

promedio previo (12%). En conjunto, ambos países representan en 2024 el 45% del total de los tránsitos CDR que circulan por nuestro territorio aduanero.

Adicionalmente, se observa como Vietnam, origen que en años anteriores registraba una participación prácticamente nula, alcanza en el último año un 13% del valor total de los tránsitos CDR. Este crecimiento se explica por el aumento en el tránsito de productos como calzado y prendas de vestir de diversos tipos, cuyo principal destino es Paraguay.

DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN

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



A partir de estos datos, se presenta en el cuadro siguiente la participación de las distintas plataformas en la salida de mercaderías del territorio aduanero nacional (*fin del tránsito*) y, para cada una de ellas, la participación de las plataformas de origen (*inicio del tránsito*). Esta información permite estudiar la complementariedad entre plataformas desde una perspectiva de cadenas logísticas.

Los Pasos de Fronteras se consolidan como la principal plataforma de egreso de tránsitos CDR, concentrando el 72% del total en toneladas y el 68% en valor. En cuanto a su origen⁶, la mayoría de las cargas provienen desde la plataforma Puerto, tanto en términos de peso como de valor. Las Zonas Francas también presentan una participación destacada como punto de partida, representando el 23% del volumen y el 20% del valor.

⁶ Considerando solo los movimientos que tienen como egresos los Pasos de Fronteras.

La siguiente plataforma en relevancia es el Aeropuerto que muestra una mayor relevancia en términos de valor, con un 14% de participación, mientras que su peso relativo en toneladas es mínimo (0,5%). La casi totalidad de estas cargas provienen de Zona Franca, lo que indica que se trata de mercaderías de alto valor y bajo volumen, como los medicamentos.

En contraste, la plataforma Puerto presenta una participación más significativa en términos de toneladas (16%) que en valor (10%). Las cargas que utilizan como egreso esta plataforma tienen orígenes diversos en valor: principalmente desde Zonas Francas (57%), pero también desde Depósitos Aduaneros Particulares (20%), Aeropuerto (10%), Paso de Frontera (8%) y desde la propia plataforma Puerto (5%).

Tal como se mencionó, Argentina y Paraguay continúan siendo los principales destinos de los tránsitos CDR, lo cual explica la importancia estratégica que han adquirido los Pasos de Fronteras en el esquema logístico nacional.

Participación de plataforma: DUA-T-CDR 2024

Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)

Minúscula: inicio del tránsito (plataforma anterior)

Plataformas	%USD CIF MM	%Toneladas
PASO FRONTERA	68,1%	71,5%
Puerto	71,8%	70,8%
Zona Franca	20,3%	23,0%
Aeropuerto	4,7%	0,2%
Depósito Aduanero Particular	3,2%	5,9%
AEROPUERTO	13,7%	0,5%
Zona Franca	96,8%	89,1%
Puerto	2,9%	10,4%
Depósito Aduanero Particular	0,2%	0,4%
PUERTO	9,8%	15,5%
Zona Franca	56,7%	14,1%
Depósito Aduanero Particular	20,3%	50,2%
Aeropuerto	9,7%	1,1%
Paso Frontera	8,1%	7,0%
Puerto	5,2%	27,5%
DEP FISCAL ÚNICO	8,4%	12,5%
Zona Franca	71,9%	56,0%
Puerto	22,2%	37,7%
Depósito Aduanero Particular	3,0%	4,0%
Paso Frontera	1,9%	2,1%
Aeropuerto	1,0%	0,1%
Total general	100,0%	100,0%

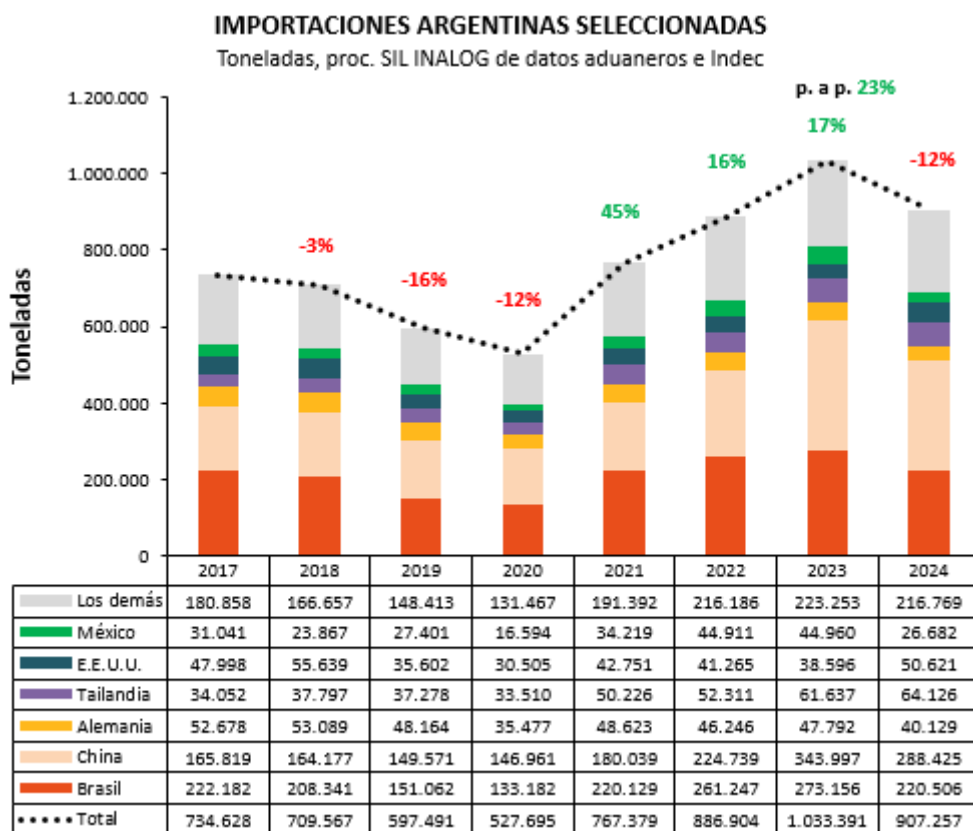
Fuente: proc. SIL INALOG de datos aduaneros

1.1.2 El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)

En esta sección se examina la evolución de las importaciones argentinas correspondientes a los 30 principales productos que, según los registros DUA-T de Uruguay, tienen como destino final Argentina, independientemente de su país de origen o de la cadena logística empleada.

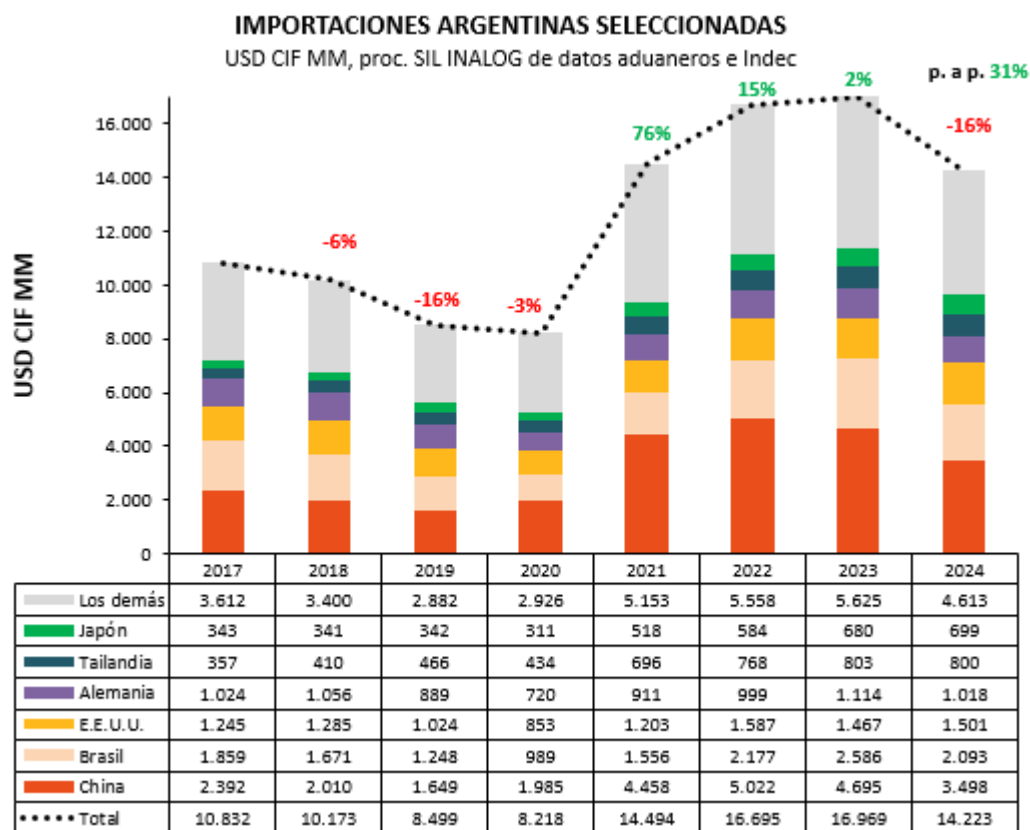
Entre 2018 y 2020, se observa una caída sostenida tanto en valor como en volumen de estas importaciones en tránsito por Uruguay. En 2021, se registra una recuperación significativa: un aumento del 76% en valor y del 45% en toneladas. En 2022, la tendencia positiva continuó, aunque con menor intensidad, con una variación interanual del 15% en valor y del 16% en volumen respecto al año anterior. Para 2023, las toneladas volvieron a crecer un 17%, destacándose el incremento de los productos procedentes de China, con un alza del 53% en volumen. No obstante, el crecimiento en valor fue más moderado pero igualmente en términos positivos, con una variación del 2%.

En 2024, se produjo una contracción del 12% en términos de peso. Sin embargo, al comparar el volumen total con el registrado en 2017, se mantiene una variación positiva acumulada del 23%.



En términos de valor, medido en millones de dólares, se registró una caída interanual del 16% en 2024. Este descenso se explica principalmente por la disminución en las importaciones argentinas desde China (su principal socio comercial), que retrocedieron un 25%, y desde Brasil, que mostraron una baja del 19% respecto al año anterior.

No obstante, al comparar con el año 2017, la variación acumulada continúa siendo positiva, alcanzando un incremento del 31% en millones de dólares.



Al analizar el promedio de los últimos ocho años, se observa que Brasil se posiciona como el principal país de origen de estos productos en términos de peso, representando el 27,4% del total importado. Le sigue cercanamente China, con una participación del 27%, y en tercer lugar Alemania, pero con un 6%.

Si consideramos el valor en millones de dólares, el orden varía: China lidera con una participación promedio del 26%, seguida por Brasil con un 14%, y Estados Unidos en tercera posición, con un 10%.

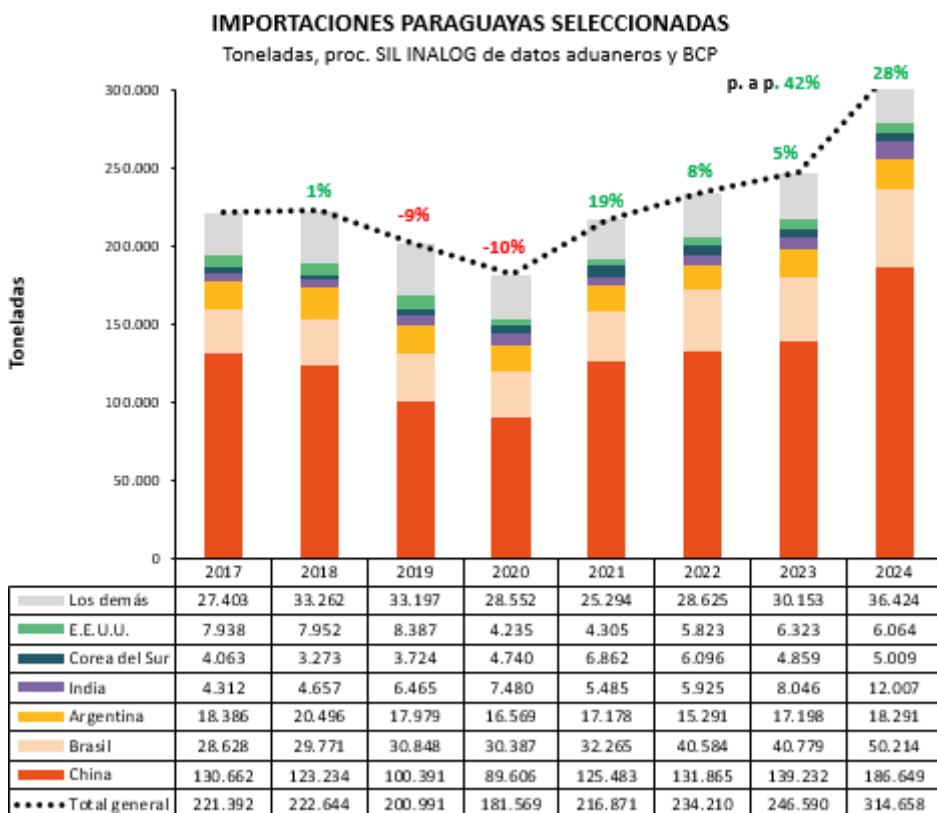
1.1.3 El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)

Siguiendo el mismo enfoque aplicado al análisis de las importaciones paraguayas que transitan por Uruguay, se observa que, en términos de peso, estas registraron una disminución continua entre 2018 y 2020⁷. Posteriormente, para los años 2021-2023, se registraron incrementos; para el 2021 aumentó un 19% interanual, en 2022 alcanzó un

⁷ Mismo recorrido que Argentina.

8% y, por último, para 2023 se registró un crecimiento del 5% en comparación al año anterior. En el último año considerado, se evidenció un crecimiento del 28% en toneladas.

En este sentido, la variación acumulada desde 2017 muestra un crecimiento del 42%. Cabe señalar que este aumento total se explica, en gran medida, por el incremento de las importaciones provenientes de China (país que concentra el 59% de participación en el 2024) con una suba interanual del 34%.

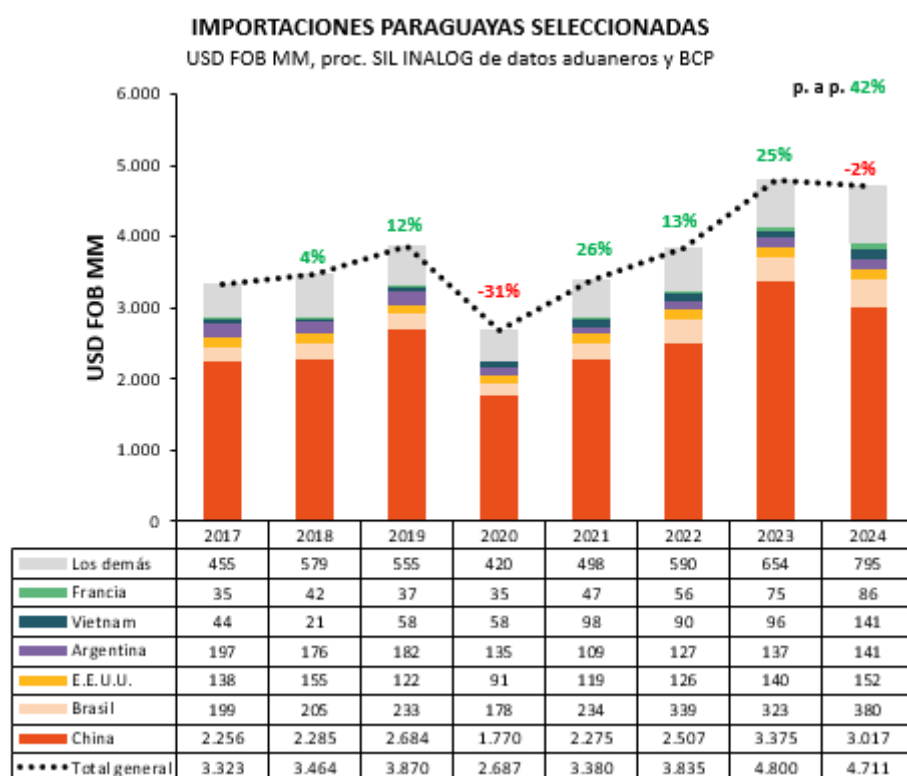


En términos de valor, las importaciones paraguayas que transitan por Uruguay mostraron un crecimiento continuo entre 2017 y 2019. No obstante, en 2020 se produjo una fuerte caída, probablemente como consecuencia de los efectos de la pandemia. Posteriormente, los años 2021 y 2022 marcaron una fase de recuperación, alcanzando en este último un incremento interanual del 13%, impulsado principalmente por mayores cantidades de productos procedentes de China y Brasil, los cuales representaron en conjunto el 74% del total importado por Paraguay a través de nuestro país.

Durante 2023, esta tendencia al alza continuó, con un aumento en el total de importaciones del 25% en términos de millones de dólares. Sin embargo, en 2024 se observó una leve contracción del 2% interanual. China se mantuvo como el principal origen de las importaciones, aunque registró una caída del 11%, representando el 64%

del total. Por su parte, Brasil ocupó nuevamente el segundo lugar, con una participación de solamente el 8% pero con un crecimiento del 17% en comparación con el año anterior.

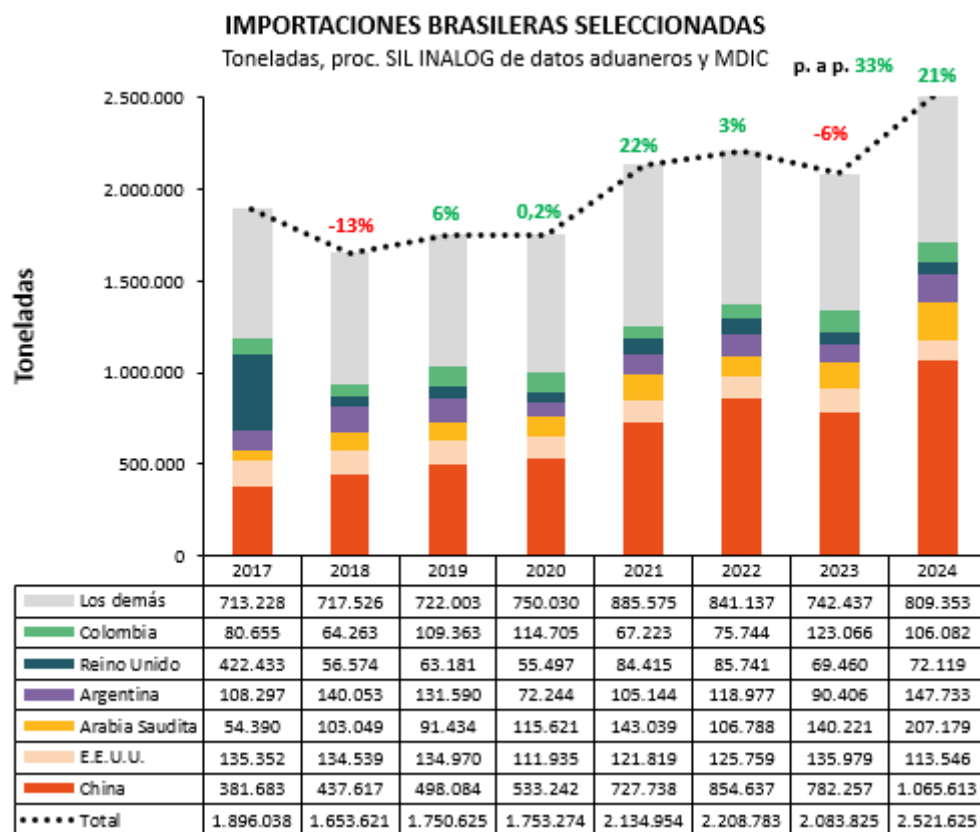
Considerando el período comprendido desde 2017, la variación acumulada presenta un aumento del 42% en valor, es decir mismo crecimiento que en volumen.



1.1.4 El caso brasileiro: importaciones seleccionadas (30 productos)

En el caso de Brasil, si tomamos los 30 productos (NCM a cuatro dígitos) que registraron más movimientos en las importaciones que transitan por el Uruguay, se puede observar que en términos de toneladas el año 2022 se produjo un bajo aumento del 3% (explicado por el aumento de importaciones con origen China). Para el año 2023, se observó una caída del 6% respecto al año anterior.

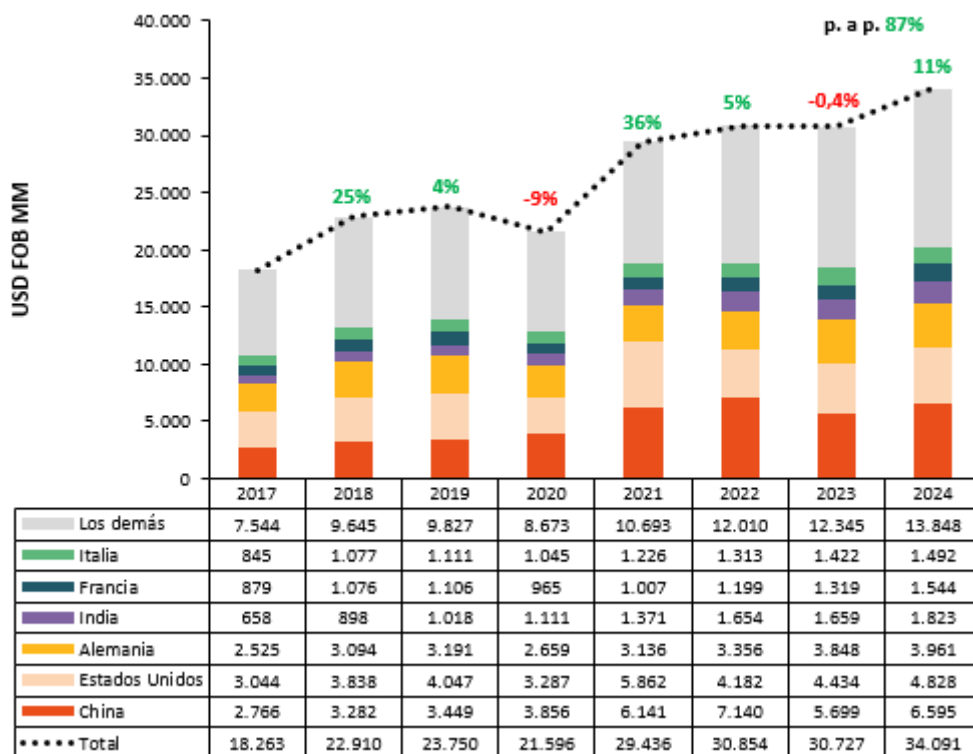
Para el año 2024, tornó el crecimiento con una variación interanual del 21% en peso. Vale la pena destacar que este registro fue un máximo histórico para el periodo (2.521.625 toneladas) superando en más de 300.000 toneladas respecto al máximo del año 2022. La variación punta a punta fue del 33% respecto al 2017.



Aplicando el mismo enfoque en términos de valor, se observa que en 2022 las importaciones brasileñas que transitan por Uruguay experimentaron un crecimiento del 5%. En 2023, se registró una leve disminución del 0,4%, lo que indica que los valores en millones de dólares se mantuvieron prácticamente estables respecto al año anterior. En el último año analizado, se produjo un incremento del 11%. De esta manera, la variación acumulada desde 2017 refleja un aumento del 87% en términos de valor.

IMPORTACIONES BRASILEÑAS SELECCIONADAS

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



1.1.5 El caso brasileiro: importaciones de medicamentos

En este apartado se analiza la evolución de las importaciones brasileñas según tipo de mercadería. En los últimos años, los productos farmacéuticos (caracterizados por su alto valor por tonelada) han representado una proporción significativa dentro del total.

Al observar los datos de tránsitos CDR con destino a Brasil desagregados por partida (NCM a cuatro dígitos), se evidencia que las mercaderías vinculadas al sector farmacéutico incrementaron su participación de forma sostenida hasta 2019. En 2020 se registró una leve disminución, seguida de una recuperación en 2021. Sin embargo, en los años siguientes (2022, 2023 y 2024) la tendencia volvió a ser descendente. En particular, para el año 2024 se destaca una caída interanual del 28%.

TRÁNSITOS DEL CDR CON DESTINO BRASIL (PARTICIPACIÓN POR PARTIDA EN VALOR)								
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA								
Mercadería	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Medicamentos	45%	55%	63%	56%	58%	46%	38%	28%
Sangre humana	12%	12%	13%	9%	7%	9%	14%	20%
Máquinas y aparatos de imprenta	13%	10%	8%	5%	5%	7%	4%	5%
Polímeros de propileno (Plásticos)	0%	0%	0%	0%	6%	6%	2%	7%
Artículos de grifería	0%	0%	0%	0%	1%	3%	3%	5%
Los demás	29%	22%	16%	29%	24%	31%	38%	36%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

La información analizada adquiriría gran relevancia en años anteriores, dado que se vinculaba a una corriente significativa de tránsito de productos farmacéuticos a través de Uruguay con destino final a Brasil. Asimismo, esta dinámica representaba una parte relevante de las operaciones logísticas del país. Sin embargo, se ha observado en la actualidad que ha perdido peso dentro del conjunto de tránsitos registrados. En este contexto, el siguiente cuadro detalla las plataformas logísticas nacionales que intervienen en el tramo final de la cadena, es decir, en la salida del territorio aduanero.

El desglose permite visualizar, por un lado, la participación de cada plataforma como punto de salida de la mercadería farmacéutica (*fin del tránsito*), y por otro, el origen de dichas cargas (*inicio del tránsito*).

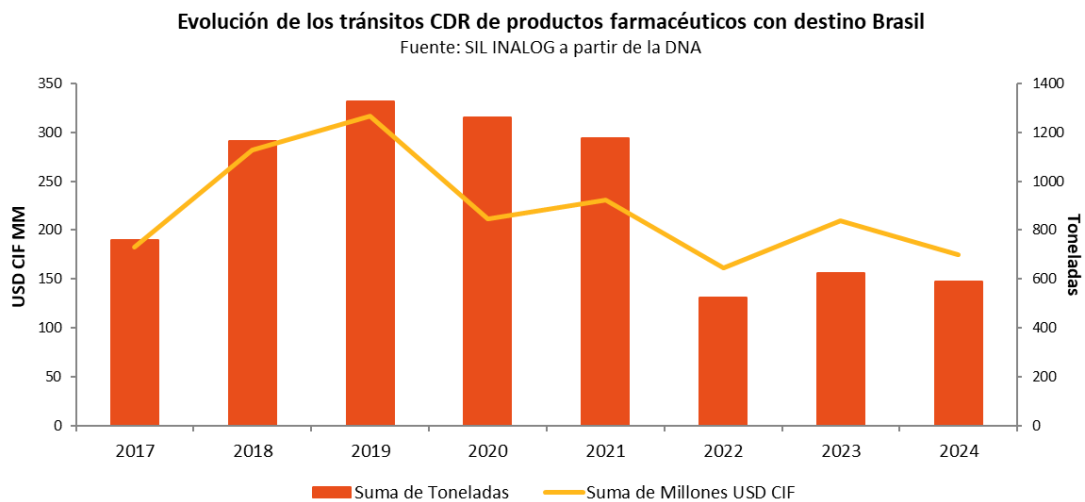
Los Pasos de Fronteras se posicionan como la principal plataforma utilizada, concentrando el 70% del total en términos de peso y el 34% en términos de valor. Le sigue la plataforma Puerto, que representa el 23% del peso y el 33% del valor del total movilizado. En tercer lugar, se encuentra la plataforma Aeropuerto, que si bien tiene una participación menor en peso (7%), adquiere gran relevancia en valor, también con una participación del 33%, lo cual refleja la alta concentración de medicamentos de elevado valor por tonelada movilizados por vía aérea en esta etapa final del tránsito.

PARTICIPACIÓN POR PLATAFORMA: DUA-T CDR 2024		
PRODUCTOS FARMACÉUTICOS CON DESTINO BRASIL		
Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)		
Minúscula: inicio del último tramo del tránsito (plataforma anterior)		
Plataformas	% USD CIF MM	% Toneladas
PASO FRONTERA	34%	70%
Zona Franca	64%	62%
Aeropuerto	36%	38%
PUERTO	33%	23%
Zona Franca	51%	36%
Aeropuerto	49%	64%
Aeropuerto	33%	7%
Zona Franca	100%	100%
Total	100%	100%
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA		

El análisis de la gráfica muestra que los movimientos de productos asociados al sector farmacéutico presentaron un crecimiento sostenido en términos de peso y valor entre 2017 y 2019. En 2020, ambas métricas registraron una caída, seguida por una leve recuperación en valor durante 2021, aunque con una nueva disminución en peso. En 2022, se observó un nuevo retroceso en ambas variables. En 2023, los datos reflejan una recuperación respecto al año anterior, aunque sin alcanzar los niveles registrados entre 2018 y 2021. Finalmente, en 2024 se produjo una nueva caída, con una variación negativa del -17% en valor y -6% en peso, en comparación con el año anterior.

El desglose por partidas evidencia una disminución significativa en los tránsitos correspondientes a la partida 3004 (medicamentos), la cual históricamente ha concentrado la mayor proporción de los productos farmacéuticos en tránsito hacia Brasil. En 2024, esta partida representó el 28% del total en valor, una cifra aún relevante, pero inferior a la registrada en años como 2020 y 2021, cuando alcanzó el 56% y 57%, respectivamente.

En contraste, se destaca el crecimiento en los tránsitos de la partida 3002 (sangre humana), que aumentó su valor de 55 millones de dólares en 2023 a 71 millones en 2024. Este incremento elevó su participación dentro del total de tránsitos CDR hacia Brasil del 14% al 20%, consolidándose como una de las principales partidas dentro del sector farmacéutico en este tipo de operación.



2. EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS

2.1. Tránsitos del Centro de Distribución Regional (CDR)

Como se ha señalado tanto en el “Tomo I” como en este “Tomo II”, Uruguay cumple el rol de plataforma logística de intermediación hacia otros mercados. En esta sección, se abordará en detalle el funcionamiento del país como centro de distribución regional mirando como influyen las Zonas Francas. El análisis contempla tanto los puntos desde los cuales se origina el movimiento de cargas como aquellos por los que estas salen del territorio nacional.

La información proveniente de los tránsitos aduaneros⁸ resulta fundamental para describir los servicios logísticos prestados a la mercadería desde Uruguay. Una distinción clave, tanto desde el punto de vista metodológico como conceptual, radica en identificar si la mercadería transitó por Zonas Francas u otros depósitos intermedios, o si, por el contrario, realizó un tránsito directo entre fronteras sin utilizar dichas infraestructuras.

El siguiente cuadro presenta los flujos de mercadería a través del territorio uruguayo en el marco de actividades vinculadas al centro de distribución regional.

Durante el período comprendido entre 2017 y 2024, Uruguay intermedió un promedio anual de 3.287 millones de dólares en mercadería. De ese total, el 43% (equivalente a 1.403 millones de dólares) fue canalizado a través de Zonas Francas.

Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio anual 2017-2024 (millones de USD).

	Origen \ Destino	AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
Sin intervencion de Zonas Francas	AEROPUERTO	0,09	116	14	129
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR	1	70	70	141
	PASO FRONTERA	1	0,06	21	23
	PUERTO	15	1.561	16	1.591
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO	460	37	27	524
	PASO FRONTERA	109	54	30	194
	PUERTO	64	395	128	586
	OTRO-S/I	24	35	41	99
	TOTAL	674	2.266	347	3.287

Los flujos logísticos se presentan a continuación ordenados según su participación en el total intermediado por Uruguay: la principal circulación corresponde al movimiento Puerto–Paso de Frontera (1.561 millones de USD), seguido por el flujo Aeropuerto–Aeropuerto con uso de depósito en Zona Franca (460 millones de USD), luego el flujo Puerto–Paso de Frontera intermediado por Zona Franca (395 millones de USD), Puerto–Puerto con depósito en Zona Franca (128 millones de USD) y, finalmente, Aeropuerto–Paso de Frontera (116 millones de USD).

⁸ DUAs de Tránsito.

El siguiente cuadro presenta estos flujos con sus respectivos valores promedios anuales para el período 2017–2024 (en millones de USD), así como su participación relativa sobre el total intermediado a través de nuestro país. Tal como se observa, casi la mitad de las operaciones vinculadas al Centro de Distribución Regional (CDR) se concentran en el flujo directo desde el puerto hacia un paso de frontera, sin intervención de una Zona Franca.

Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional Promedio anual 2017-2024		
Flujo	Mill USD	Part.
(1) Puerto - Frontera	1561	47%
(2) Aeropuerto - ZF- Aeropuerto	460	14%
(3) Puerto - ZF- Frontera	395	12%
(4) Puerto - ZF - Puerto	128	4%
(5) Aeropuerto - Frontera	116	4%
Resto	628	19%

En lo que respecta al volumen físico, Uruguay intermedió un promedio anual de 294.632 toneladas durante el período analizado. De ese total, únicamente el 18% (equivalente a 53.601 toneladas) correspondió a mercaderías que transitaban por Zonas Francas.

Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio anual 2017-2024 (Toneladas).

	Destino		AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
	Origen					
Sin intervención de Zonas Francas	AEROPUERTO		0	1.087	262	1.350
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR		6	11.126	28.292	39.424
	PASO FRONTERA		19	2	2.680	2.701
	PUERTO		200	183.868	13.488	197.556
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO		602	386	166	1.154
	PASO FRONTERA		664	9.891	1.147	11.703
	PUERTO		833	26.012	6.259	33.104
	OTRO-S/I		215	4.266	3.160	7.640
	TOTAL		2.540	236.639	55.453	294.632

El análisis revela una fuerte concentración del volumen de tránsito en el eje Puerto–Paso de Frontera, que con un promedio anual de 183.868 toneladas supera ampliamente al resto de los flujos. Como fue mencionado anteriormente, esta ruta domina claramente la operativa logística, manteniéndose como el principal flujo tanto en los tránsitos directos como en aquellos intermediados por Zonas Francas. Además, se trata de un patrón que se ha sostenido a lo largo de los años, reflejando su relevancia dentro del sistema logístico. Seguidamente se muestra esquemáticamente un cuadro con los principales flujos de la mercadería del CDR.

Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional Promedio anual 2017-2024		
Flujo	Toneladas	Part.
(1) Puerto - Frontera	183.868	62%
(2) DAP - Puerto	28.292	10%
(3) Puerto - ZF- Frontera	26.012	9%
(4) Puerto - Puerto	13.488	5%
(5) DAP - Frontera	11.126	4%
Resto	31.846	11%

FEBRERO | 2026

Sector Logístico 2024

Análisis y Estadísticas

Tomo III



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
OBJETIVO DEL INFORME.....	2
1. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2024	3
1.1. La demanda de servicios logísticos uruguayos por exportaciones de AR y PY.....	3
1.1.1 El caso argentino.....	3
1.1.2 El caso paraguayo	8

DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS

<i>Término</i>	<i>Descripción</i>
a. a.	Variación promedio acumulativa anual
ANP	Administración Nacional de Puertos
BCP	Banco Central del Paraguay
CDR	Centro de Distribución Regional
CENNAVE	Centro de Navegación
DNA	Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay
DNZF	Dirección Nacional de Zonas Francas
DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
ETF	Estación de Transferencia Flotante
ETL	Proceso de extracción, transformación y carga de datos
FS	Free Shops
HPP	Hidrovía Paraguay-Paraná
INALOG	Instituto Nacional de Logística
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos de la Argentina
MM	Millones
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
NCM	Código de producto según la Nomenclatura Común del Mercosur
p. a p.	Variación punta a punta
TEU	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies

INTRODUCCIÓN

Argentina y Paraguay son países fundamentales para el sector logístico uruguayo. Más allá de las oscilaciones y de la pérdida sostenida de cargas provenientes de estos países en los últimos años, resulta relevante mantener su análisis con el objetivo de identificar oportunidades de mejora y fortalecimiento de las plataformas logísticas nacionales, en un contexto regional caracterizado por una creciente competencia entre corredores y nodos logísticos.

En este sentido, se examina la utilización de la infraestructura y de los servicios logísticos nacionales por parte de ambos países, así como su evolución reciente y las principales tipologías de carga involucradas. El objetivo último de este análisis es contribuir a dimensionar el rol de Uruguay como plataforma logística intermedia como apoyo al comercio regional. En consecuencia, el rol del Instituto se mantiene alineado con su propósito de profundizar en este tipo de estudios y generar insumos que respalden la toma de decisiones estratégicas.

OBJETIVO DEL INFORME

El presente documento tiene como objetivo detallar en dos secciones los casos de los países más influyentes de la región. Ambos casos se abordarán mirando tanto sus movimientos de carga vinculados al Centro de Distribución Regional (CDR) en contenedores que utilizan las infraestructuras logísticas uruguayas, así como también las principales mercaderías que estos países comercian.

Para la elaboración, se ha implementado un proceso de ETL (*Extract, Transform, Load*), junto con análisis estadísticos y visualizaciones desarrolladas mediante diversas herramientas analíticas¹.

Este informe corresponde al período desde 2017 hasta 2024, y los datos se presentan tanto en millones de dólares como en toneladas brutas, aunque es importante destacar que algunas variables se muestran en la moneda respectiva de los países.

Los datos aduaneros uruguayos se basan en la información contenida en los Documentos Únicos Aduaneros (DUAs), extraída a través del Sistema de Información Logística (SIL) del Instituto Nacional de Logística (INALOG), en coordinación con la Dirección Nacional de Aduanas (DNA). Adicionalmente, se integran datos provenientes de sistemas aduaneros de los otros países, así como también de fuentes privadas de información.

Las referencias a las fuentes utilizadas en el informe indican si los datos han sido procesados analíticamente por el INALOG o si, en su defecto, se presentan como cifras originales divulgadas por las respectivas organizaciones emisoras.

¹ Herramientas utilizadas: Excel, Dbeaver y Saiku Analytics, Software R y Power BI.

1. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2024

1.1. La demanda de servicios logísticos uruguayos por exportaciones de AR y PY

En esta sección, se presenta una caracterización de la demanda de los servicios logísticos brindados por nuestro país y que se vinculan con las exportaciones de los países de la región que toman mayor relevancia.

1.1.1 El caso argentino²

La economía argentina no consiguió sostener el proceso de recuperación que se había observado tras la pandemia y, al igual que en 2023, en el último año el Producto Interno Bruto mostró una contracción interanual del 1,7%. En su informe de panorama general, el Banco Mundial atribuye esta caída “... tanto la recesión iniciada a finales de 2023 - producto de una sequía severa y la acumulación de importantes desequilibrios económicos - como los efectos iniciales del programa de estabilización macroeconómica implementado a comienzos de 2024”³.

Según el Informe de Avance del Nivel de Actividad del INDEC⁴, esta caída estuvo inducida por el retroceso del consumo privado (-4,2%), del consumo público (-3,2%) y, en particular, de la formación bruta de capital fijo (-17,4%).

Desde el enfoque de la oferta, las mayores caídas se registraron en Construcción (-17,7%), Industria manufacturera (-9,2%) y Comercio mayorista, minorista y reparaciones (-7,3%). En contraste, se destacaron los incrementos en Agricultura, ganadería, caza y silvicultura (31,3%) y en Explotación de minas y canteras (7,4%).

En cuanto a su sector externo, las dos variables analizadas por el informe mostraron evoluciones opuestas: las exportaciones crecieron un 23,2% interanual, mientras que las importaciones se redujeron un 10,6%⁵.

Históricamente, existe una intensa vinculación entre nuestro país y Argentina; en la actualidad y en lo que respecta al ámbito logístico resulta interesante dimensionar en qué medida el país vecino utiliza la infraestructura y los servicios logísticos brindados por el Puerto de Montevideo dándole así una importancia estratégica.

² Dentro de las cargas a estudiar en esta sección se consideran los trasbordos y los reembarcos.

³ Información obtenida:

<https://www.bancomundial.org/es/country/argentina/overview#:~:text=En%202024%2C%20la%20econom%C3%ADa%20se,implementado%20a%20comienzos%20de%202024.>

⁴ Informe de avance del nivel de actividad. Informes técnicos, INDEC (2023)

https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/pib_03_25F47CEBC54E.pdf

⁵ En el informe elaborado por INDEC la evolución de estas variables están medidas en millones de pesos argentinos.

Este apartado se realiza en base a la información que nos proporciona el CENNAVE y lo que se busca es explorar la carga argentina que se moviliza por el Puerto de Montevideo y que no tiene como destino Uruguay. Por tanto, se toma en consideración los contenedores de trasbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY.

Analizando las descargas de contenedores provenientes de Argentina, luego de una fuerte caída interanual del 24% registrada en 2023, para este último año se observó una recuperación interanual del 12%, aunque continúa sin alcanzar los valores de años como el del 2019 y 2022 (superiores a 50 mil TEUs⁶).

Es preciso señalar que, aunque el total en términos de TEUs descargados en el Puerto de Montevideo cayó en un 4%, la participación de argentina continúa siendo muy significativa, representa en la actualidad un 18%⁷ del total, detrás de China (35%) y Paraguay (20%).

El siguiente cuadro es tomado del Tomo I del Estadístico Anual 2024 elaborado por el Instituto, el mismo muestra la participación de Argentina respecto a los demás países en la descarga de contenedores llenos del *hub*, según país de origen.

DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE ORIGEN

TEUS, un movimiento, proc. Inalog de datos de CENNAVE

País de origen	2023	2024	Var.% '24-'23	Part.% '23	Part.% '24
Argentina	42.016	47.031	12%	15%	18%
Los demás países	230.421	214.015	-7%	85%	82%
Total	272.437	261.046	-4%	100%	100%

En términos de peso, el último año reflejó un incremento del 10% respecto al año anterior, mejorando en más de 63 mil toneladas respecto a 2023, aunque no es suficiente para acercarse a la cifra récord registrada en el año 2022 (803.389 toneladas brutas).

DESCARGA CONTENEDORES HUB* CON ORIGEN ARGENTINA

Un movimiento, proc. INALOG a partir de CENNAVE

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TEUS	19.214	29.555	52.635	49.613	48.388	48.388	42.016	47.031
TONELADAS	287.656	434.247	784.537	722.131	712.450	803.389	654.098	717.866

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

⁶ TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

⁷ El total de descargas en TEUS para el año 2024 – 261.046 vs. año 2023 – 272.337. La participación de Argentina fue de 15% para el año anterior. Para más información, referirse al Tomo I del Estadístico Anual 2024 publicado en la página web del Instituto (Sección: 4.1.1. Puerto de Montevideo, tabla Descarga de Contenedores Llenos del *Hub*: Países de origen).

Si se observan en detalle las mercaderías contenerizadas, podemos realizar un primer análisis sobre los principales productos en esta modalidad; el mismo se ha mantenido relativamente constante y esencialmente son productos asociados a la cadena alimentaria.

Dado esto, en la próxima sección se presentarán 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, se consideran 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 acuáticos⁸

Cuando se observan las participaciones de los primeros tres puestos de productos que traspasan por el Puerto de Montevideo, los mismos son los productos acuáticos y otros productos alimenticios que, en conjunto, representan el 47% del total.

Si bien su participación ha cambiado en el tiempo, si consideramos los pescados y calamares congelados en conjunto con los otros alimentos de mar representan un 37% en promedio de los últimos cinco años.

Para mejorar los servicios, se analizan los mercados de destino. Los seis principales acumularon, en promedio (2020-2024) una participación del 63% en valor y 53% en volumen del total exportado (pescado y productos acuáticos) por Argentina. La mayoría de estos países no pertenecen a la región, excepto Brasil, cuya participación promedio es del 5% y 6% en valor y toneladas respectivamente.

Al analizar las exportaciones de estos productos en términos de valor, se observa que China volvió a ser el mercado con mayor dinamismo: concentró el 16% del total y aumentó su demanda un 17% respecto al año anterior. Italia fue el país con el mayor crecimiento relativo (45%), aunque con una participación más reducida en el mercado para este año (9%). Por su parte, si bien España se mantuvo como el principal destino, con una cuota del 23%, registró una caída en sus compras del 17% respecto al año anterior.

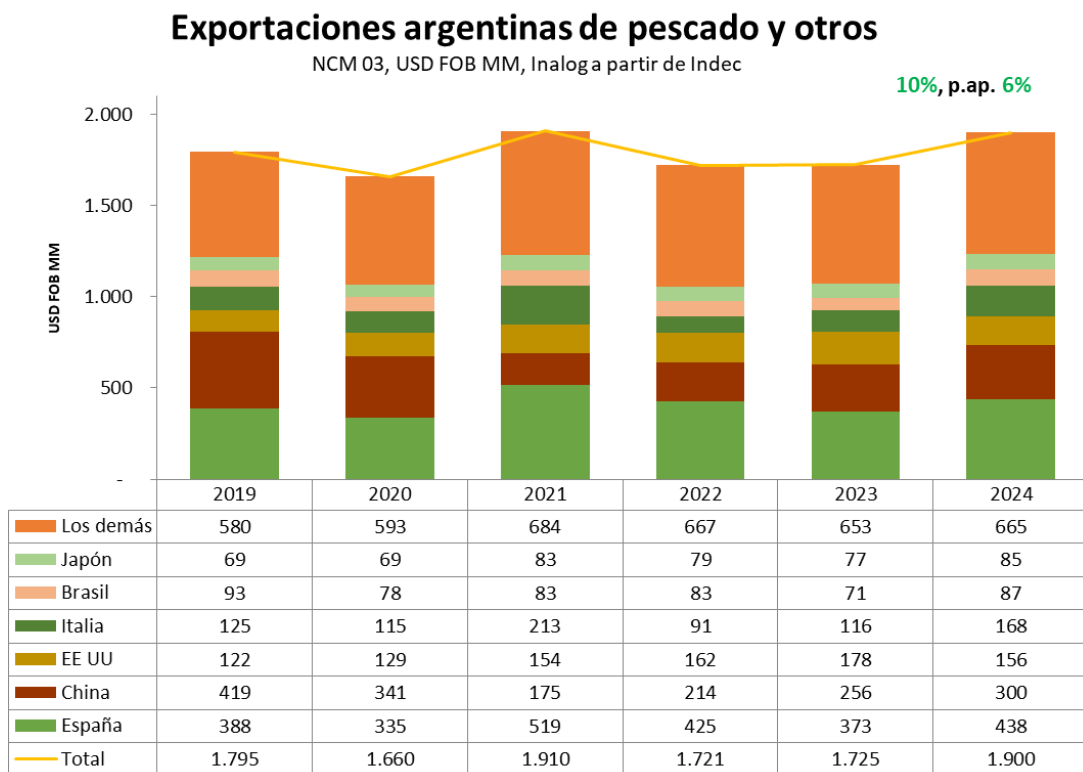
Si lo miramos durante el periodo de los últimos cinco años, Italia mostró el mayor crecimiento en las adquisiciones de exportaciones argentinas con un aumento del 46%. Los principales países del ranking, España y China, podemos observar que el promedio de participación para los últimos cinco años fue de 23% y 14% respectivamente. Es decir, en

⁸ Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos de INDEC. Debido a modificaciones en la presentación de los datos por el ente, el 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>.

promedio (2020-2024) representan el 37% de las exportaciones argentinas de pescado. Esta proporción se mantiene estable para el último año; España continúa ocupando un 23%, mientras que China ganó dos puntos de participación en comparación al promedio.

Si tomamos los años 2018-2020 para el análisis, las participaciones promedio desde 2018 se mantuvieron estables respecto a la media, excepto en el caso de China que, debido a sus fluctuaciones en las compras y el crecimiento del último año, disminuyó su relevancia en el total comparado estos dos primeros años.

España, país que en 2018 compartía una participación de 23% con China, para este último año logró recuperar el punto porcentual que había perdido en 2023 (su participación continúa siendo la principal con el mismo porcentaje).

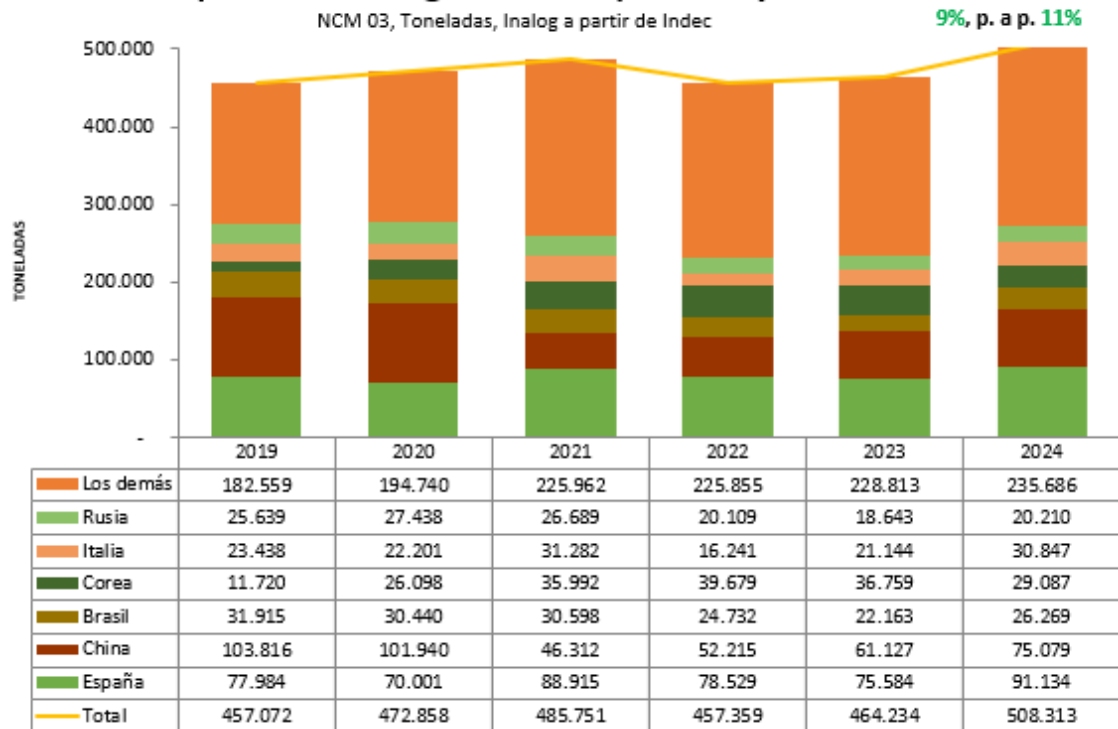


Del total exportado, se observaron resultados análogos. En términos de valor, se experimentó una variación positiva del 10% en comparación con el año anterior. Al comparar con el inicio del período analizado, esta variación es algo menor, del 6%.

Observándolo en términos de peso en el total registrado se dio un crecimiento del 9%, alcanzando un máximo histórico en el periodo analizado (508.313 toneladas). Frente a este resultado, la variación punta a punta de 2024 frente al inicio del período fue positiva en un 11%.

Exportaciones argentinas de pescado y otros

NCM 03, Toneladas, Inalog a partir de Indec



Nuevamente los principales dos socios comerciales son España y China; el primero tiene una participación promedio en los últimos cinco años de un 17%, para este último año logra superarlo por un punto porcentual (su participación es del 18% para 2024), seguidamente, el gigante asiático concentró en el último quinquenio un 14% de participación, así como para este 2024 creció un punto porcentual respecto a dicho promedio (15%). Si medimos respecto al 2023, para este último año ambos países registraron crecimientos; España creció un 21% y China creció un 23%.

1.1.2 El caso paraguayo⁹

En este caso, el punto de partida para el análisis es la evolución de las cargas que Paraguay exporta utilizando la HPP¹⁰.

El movimiento de cargas aguas abajo promedió 9,1 millones de toneladas anuales en los últimos 5 años¹¹; que, al analizar la cifra del último año, vemos que el valor alcanzado supera al promedio ya que es un 18,5% mayor.

Si observamos la variación punta a punta, en 2024 se registró un crecimiento del 20% en comparación con 2017, mientras que la variación del total exportado por Paraguay fue del 13%. Esto muestra que, si bien las variaciones siguen la misma tendencia, no siempre coinciden en su magnitud.

En este contexto, se destaca la recuperación de los últimos años, en los que la movilización de las cargas por la HPP alcanzó una participación relevante dentro del total, llegando en 2024 al 69%.

Al analizar la participación histórica de la HPP en el total, se observa que la misma se ha mantenido relativamente estable, ubicándose de manera consistente por encima del 50%.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS TOTALES Y POR LA HPP								
Toneladas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Expo PY totales	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150	11.794.033	16.133.687	15.711.183
Expo PY a través de la HPP	8.972.907	8.708.823	8.687.905	9.363.596	8.591.974	6.083.157	10.712.082	10.795.723
Expo PY HPP / Expo PY totales	65%	64%	63%	65%	63%	52%	66%	69%

Fuente: procesamiento INALOG de datos aduaneros (por medio de Penta-Transaction) y del Banco Central del Paraguay

Al examinar en detalle los productos en peso, notamos que las exportaciones paraguayas a través de la HPP aumentaron mínimamente en 2024 (un 0,8%), luego de haber aumentado significativamente en 2023. De este modo, 2024 continúa marcando un hito, ya que el comercio de exportación a través de la HPP alcanzó su mayor nivel histórico.

En los últimos años, los principales productos de exportación de Paraguay a través de la HPP son productos primarios: la soja es el principal de ellos y representa más de la mitad del total¹². Para este 2024, la soja a través de la HPP nuevamente se posicionó como el producto estrella con una participación cercana al 70% y con una variación interanual del 23%.

A su vez, fue la que mayor incidencia tuvo en el crecimiento de las ventas totales. Si incluimos los productos derivados de la soja, como el aceite y la torta de soja, la

⁹ Dentro de las cargas a estudiar en esta sección sí se toman en consideración los trasbordos y los reembarcos.

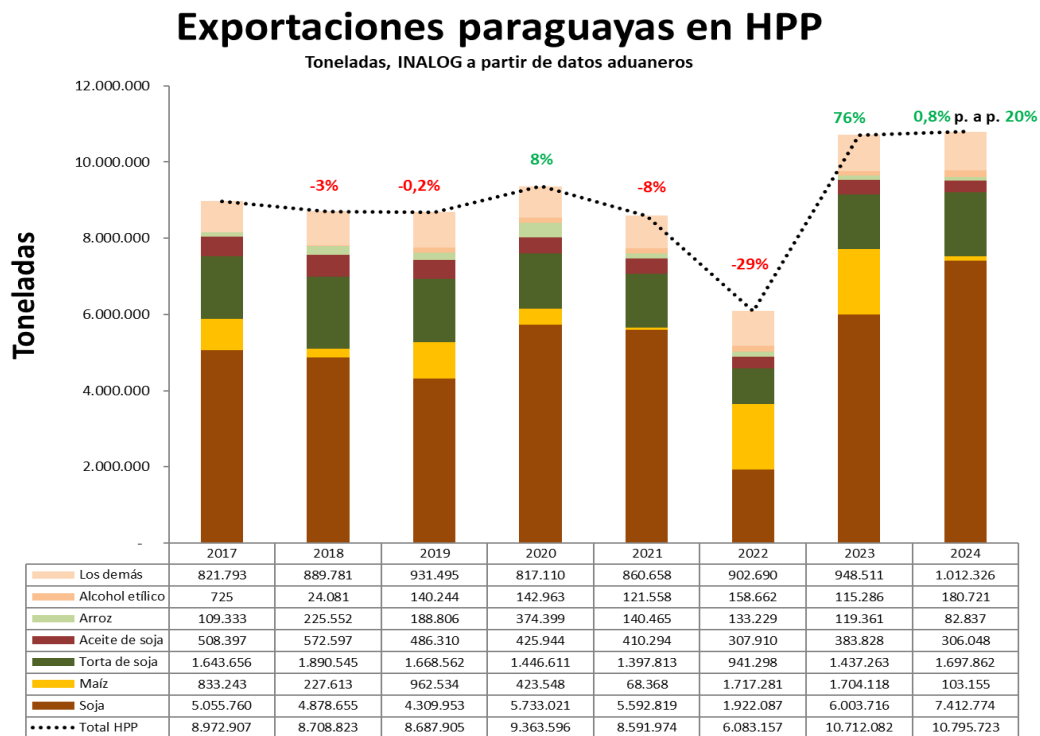
¹⁰ La operativa de tránsitos carreteros (DUA-T) de carga con origen paraguayo no es significativa.

¹¹ Promedio de toneladas de los últimos 5 años (años 2020 a 2024): 9.109.306 toneladas.

¹² Exceptuando al 2022.

participación en conjunto fue del 87% en 2024 que frente al año anterior implica una variación positiva del 20% (la participación de este grupo en el 2023 era del 73%).

Por su parte, el resto de los productos que conforman los principales exportados tuvieron variaciones negativas, el maíz cayó en un 94% (pasó de 1.704.118 toneladas en 2023 a 103.155 toneladas en 2024), el arroz también descendió con una caída del 31% y el carbón vegetal en 3%. Se registró un incremento interanual en el alcohol etílico en 57% pero este producto representa solamente el 2% del total exportado.

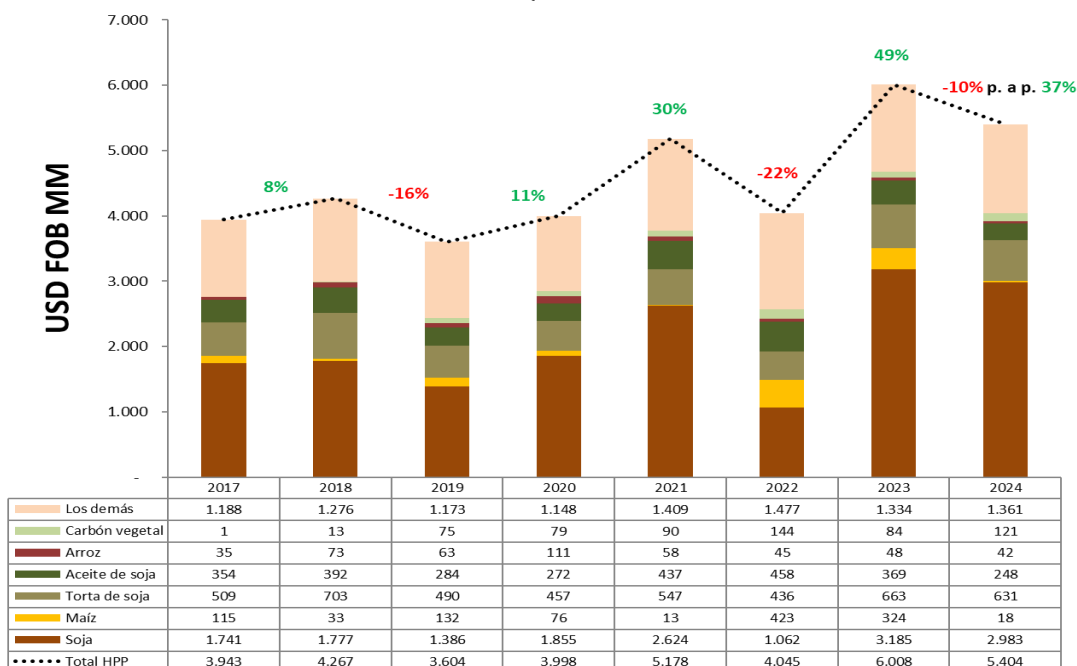


Si excluimos la sequía que afectó los cultivos de soja en 2022, podemos evidenciar que las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía han ido en crecimiento sostenidamente, en mayor o menor medida, en términos de valor. Sin embargo, como se puede observar, este 2024 el total movilizado fue un 10% inferior en esta medida respecto al anterior.

Cuando miramos las participaciones y las variaciones en el detalle de los productos en valor vemos que se alcanzan las mismas conclusiones que en volumen, la soja representa más de la mitad de los ingresos. Para este último año, se dio para el producto principal una caída del 6% frente al año anterior.

Exportaciones paraguayas en HPP

USD FOB MM, INALOG a partir de datos aduaneros



En este 2024, si consideramos el complejo sojero (aceite de soja, torta de soja y soja) en su conjunto la participación es similar a la que se ve en toneladas, y la misma asciende al 71%, al mirar su variación interanual vemos que la misma cayó en un 8% (pasó de 4.217 millones de dólares en 2023 a 3.862 millones de dólares).

Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira

Los datos de la evolución histórica marcan una tendencia a la baja sostenida en las participaciones tanto en peso como en valor de las exportaciones paraguayas a través de la HPP en el Puerto de Nueva Palmira.

En 2024, a diferencia de 2023, se observa un aumento en la participación medida en valor, que alcanzó el 8%, es decir, tres puntos porcentuales más que el año anterior. Sin embargo, este repunte no se replicó en la participación en peso, que cayó a 3%, cinco puntos porcentuales menos que en 2023 constituyendo así el registro más bajo de todo el período analizado¹³.

PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS EN EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA								
% NP/PY HPP	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Part. en peso	32%	20%	22%	17%	14%	13%	8%	3%
Part. en valor	23%	14%	14%	12%	10%	7%	5%	8%

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

¹³ El registro más bajo en términos de valor se obtuvo en el año 2023.

En el cuadro anterior podemos ver que, para el año 2017, se dieron valores de participación relativamente altos y cabe destacar que los mayores de la historia¹⁴. A partir de ese año, se han presentado descensos tanto en peso como en valor de lo exportado desde Paraguay y que pasa por el Puerto de Nueva Palmira. En 2024, como ya se mencionó, los resultados no escapan de esta sostenida directriz de caída, donde la participación en peso es la más baja del periodo.

El gráfico a continuación presenta la evolución de los distintos productos para los últimos años. Si estudiamos los movimientos de soja, se observa un crecimiento interanual en los movimientos de este grano del 8% aunque vale la pena señalar que este último valor representa solamente el 14% de las cargas que se movilizaban en el 2017.

Analizando los principales destinos de la soja por medios acuáticos (es decir, por la HPP), podemos ver cómo el vínculo comercial entra Paraguay y Argentina se potenció, en este sentido, podemos hipotetizar que se debe a que las aceiteras¹⁵ ubicadas en Rosario han demandado soja paraguaya por la falta de stock en el vecino país.

PARTICIPACIÓN DESTINO DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS DE SOJA EN TONELADAS				
PAÍS	2017		2024	
Argentina	1.400.812	23%	6.884.069	86%
Uruguay	149.098	2%	37.622	0,5%
Los demás países	4.574.349	75%	1.065.321	13%
TOTAL	6.124.259	100%	7.987.012	100%

Fuente: procesamiento INALOG de datos aduaneros (por medio de Penta-Transaction)

A partir de lo mencionado anteriormente, no es que Uruguay tenga buen margen para la recuperación de esta carga, ya que Rosario gana posición dada su ubicación geográfica.

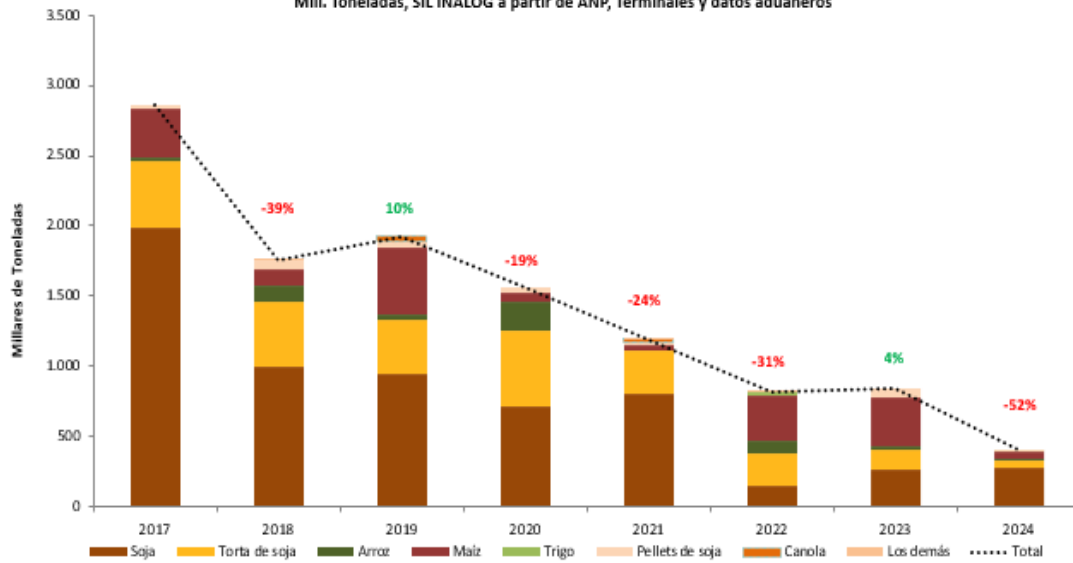
Por su parte, los granos de maíz exhibieron un retroceso significativo donde las toneladas del último año representan solamente el 12% de las toneladas movilizadas en el año anterior. Otros productos que se movizaron fueron: torta de soja con una caída del 67%, arroz con una disminución de 36%, y en comparación a la reincorporación de cargas de pellets de soja del año anterior, para este 2024 decrecieron en un 75%.

¹⁴ Frente al 2014, se vieron crecimiento en términos absolutos, el mismo se debió a la puesta en operación de las Estación de Transferencia Flotante (ETF) que dejaron de operar en ene-2017.
http://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/Comercio/cifras_2017.pdf

¹⁵ Obtenido de: <https://www.globalports.com.ar/industria-aceitera-argentina-salvada-con-exportaciones-de-soja-paraguaya/>

Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira

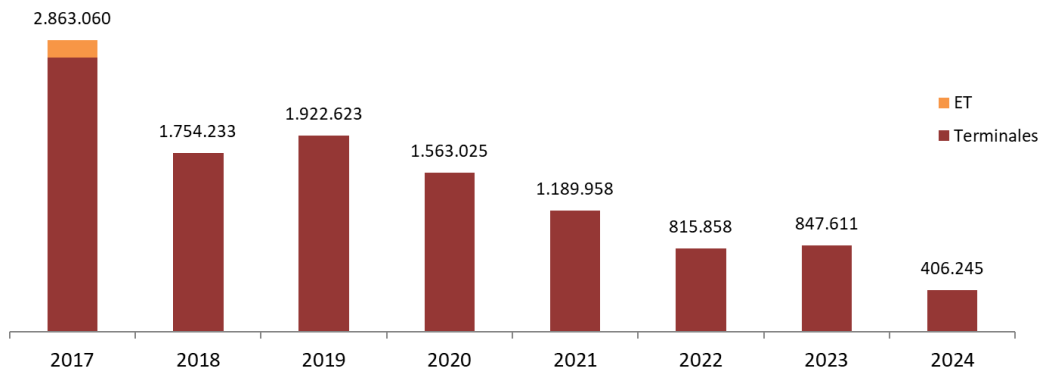
Mill. Toneladas, SIL INALOG a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros



En el último año, el total de las cargas exportadas por Paraguay que se intermediaron en Nueva Palmira cayó con una variación interanual de un -52%, registrando un mínimo histórico para el periodo analizado.

Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET

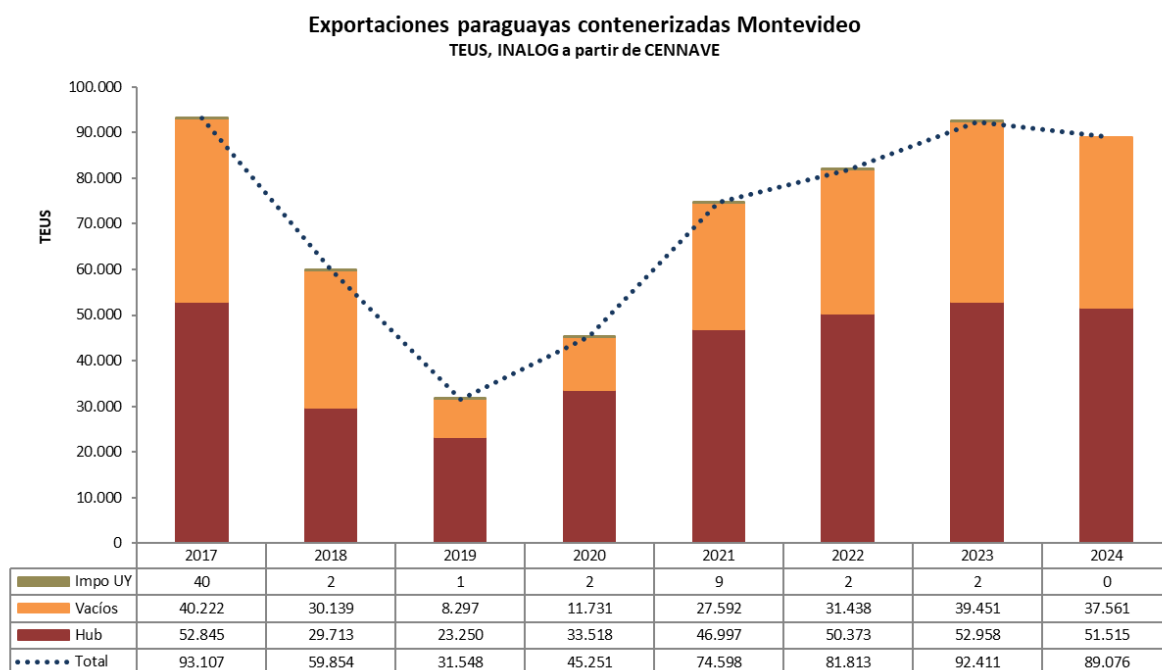
Toneladas, SIL INALOG a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros



Exportaciones paraguayas en Montevideo¹⁶

Otra opción que tiene Paraguay para los negocios comerciales es movilizar su mercadería contenerizada a través del puerto capitalino. En este sentido, a continuación, se presenta la evolución de las descargas (un movimiento) en el puerto de Montevideo de los contenedores (llenos y vacíos) que están asociados al comercio exterior paraguayo¹⁷.

En el 2024, las descargas de contenedores procedentes de Paraguay en el Puerto de Montevideo totalizaron 89.076 TEUs¹⁸, siendo 37.561 vacíos y 51.515 llenos (que totalizaron 749.909 toneladas). Fundamentalmente el total de las toneladas movilizadas corresponden a operativa *Hub* (trasbordos con destino a otros países). El tonelaje en contenedores movidos representa el 7% del total de las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía. En el último año, Paraguay exportó 10.795.723 toneladas por la Hidrovía, lo que significó el 69% de sus exportaciones totales.



Exportaciones paraguayas por los Puertos de Montevideo y Nueva Palmira

Con relación a lo antes expuesto, podemos ver que para el 2024 de las toneladas exportadas por Paraguay por vía acuática, únicamente el 11% fue captado por los puertos uruguayos (un 7% utilizó el Puerto de Montevideo y un 4% el de Nueva Palmira). Podemos

¹⁶ Información suministrada por el CENNAVE y estructurada por INALOG.

¹⁷ No se incluye la información de mercadería en bodega.

¹⁸ TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

observar que, respecto a la participación del año anterior, disminuyó en 5 puntos porcentuales, registrando un mínimo histórico en el periodo analizado.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP CAPTADAS POR MONTEVIDEO Y PALMIRA								
Toneladas	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Expo PY totales	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150	11.794.033	16.133.687	15.711.183
Expo PY a través de la HPP	8.972.907	8.708.823	8.687.905	9.363.596	8.591.974	6.083.157	10.712.082	10.795.723
Expo PY HPP / Expo PY totales	65%	64%	63%	65%	63%	52%	66%	69%
PY MVD / PY HPP	10%	6%	6%	6%	8%	12%	8%	7%
PY NP / PY HPP	32%	20%	22%	17%	14%	13%	8%	4%
PY NP + PY MVD / PY HPP	42%	26%	28%	22%	22%	25%	16%	11%
Fuente: cruce de datos SIL INALOG, sistemas aduaneros, BCP, ANP y CENNAVE								

Por Montevideo, los valores en términos absolutos se han mantenido relativamente estables en los últimos cuatro años; para el período anterior 2018-2020 los valores obtenidos fueron los más bajos del análisis. Por el contrario, para Nueva Palmira, como se aclaró anteriormente en esta sección, las toneladas continúan cayendo desde el año 2017.

El rumbo marcado a la baja de la captación de las exportaciones paraguayas por la HPP por nuestros puertos acentuó su caída en el último año, año que se registró el mínimo histórico.

