

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.

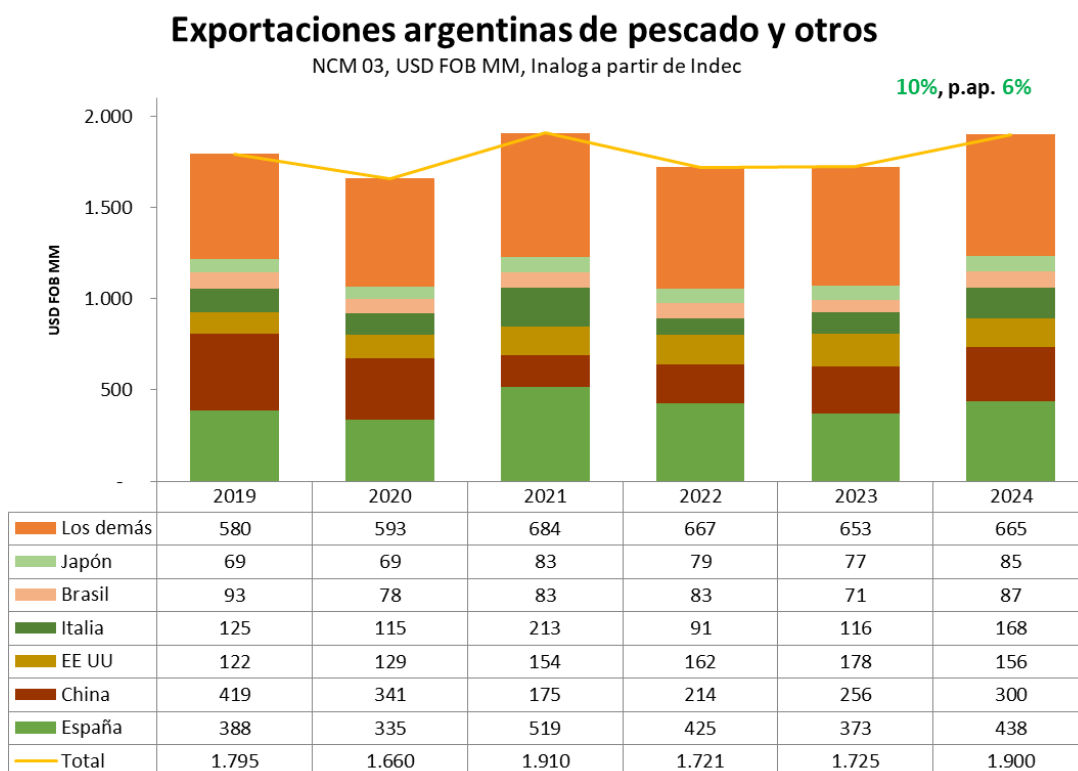
Si lo miramos durante el periodo de los últimos cinco años, Italia mostró el mayor crecimiento en las adquisiciones de exportaciones argentinas con un aumento del 46%. Los principales países del ranking, España y China, podemos observar que el promedio de participación para los últimos cinco años fue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

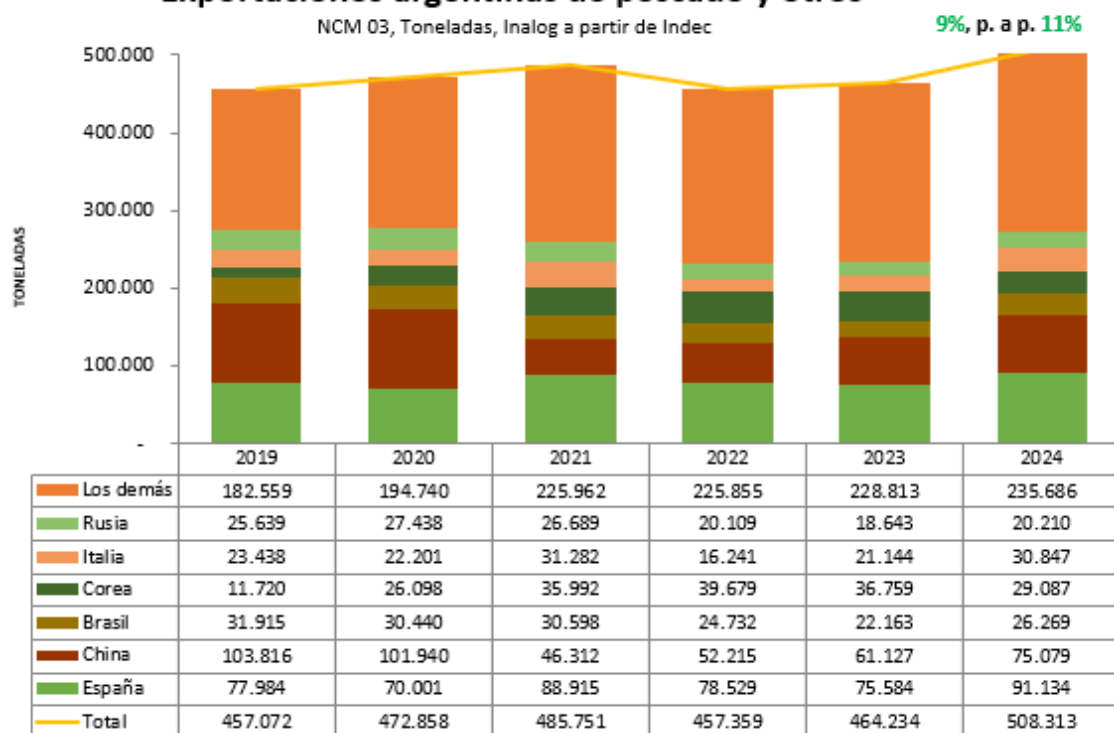


Del total exportado, se observaron resultados análogos. En términos de valor, se experimentó una variación positiva del 10% en comparación con el año anterior. Al comparar con el inicio del período analizado, esta variación es algo menor, del 6%.

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.

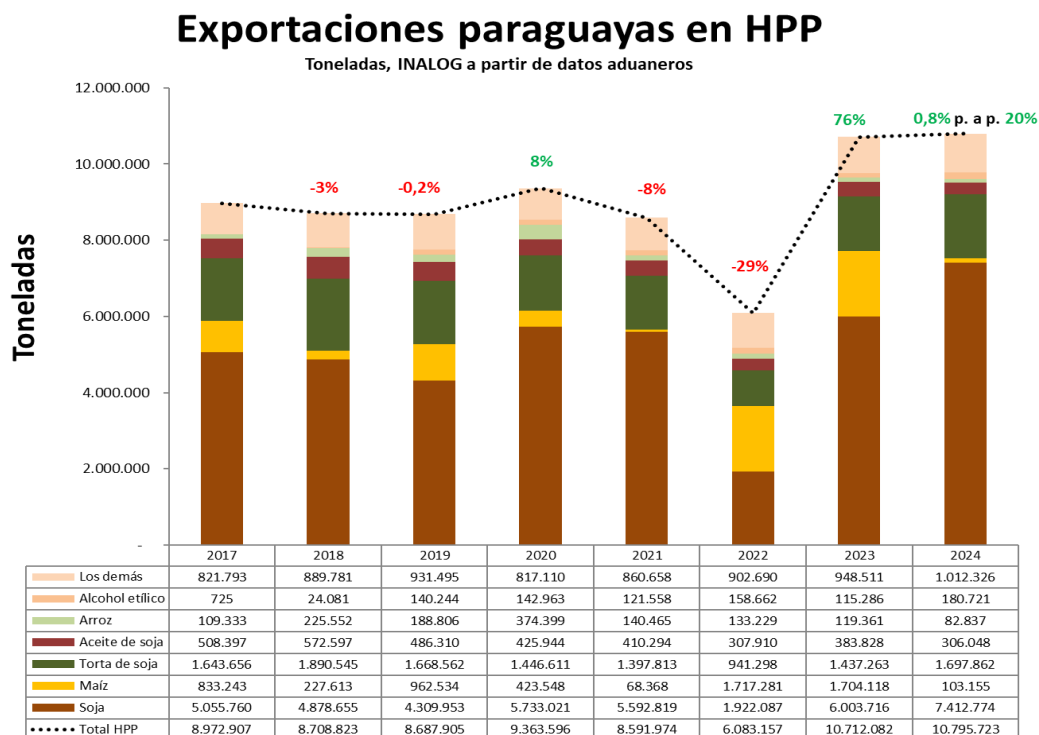
¹⁰ La operativa de tránsitos carreteros (DUA-T) de carga con origen paraguayo no es significativa.

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.

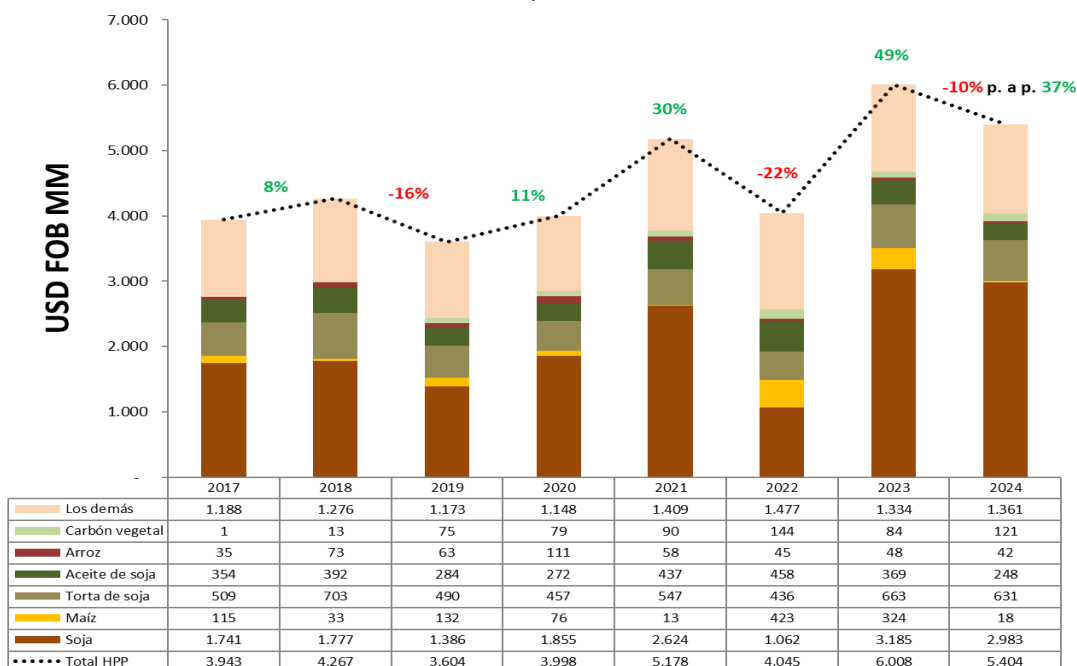


Si excluimos la sequía que afectó los cultivos de soja en 2022, podemos evidenciar que las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía han ido en crecimiento sostenidamente, en mayor o menor medida, en términos de valor. Sin embargo, como se puede observar, este 2024 el total movilizado fue un 10%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

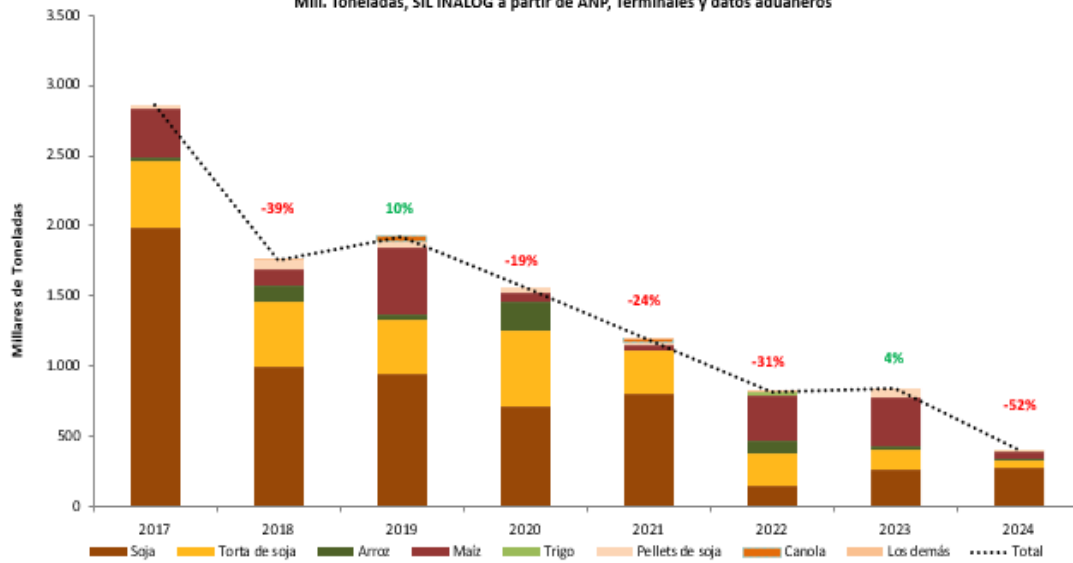
Por su parte, los granos de maíz exhibieron un retroceso significativo donde las toneladas del último año representan solamente el 12% de las toneladas movilizadas en el año anterior. Otros productos que se movizaron fueron: torta de soja con una caída del 67%, arroz con una disminución de 36%, y en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

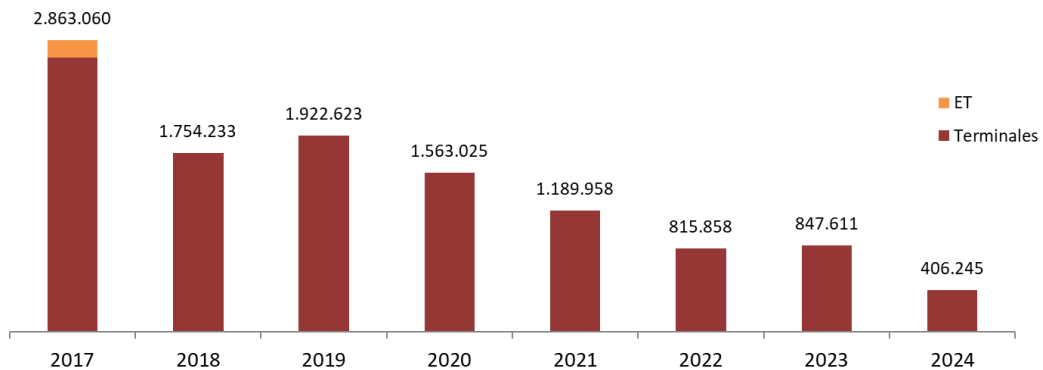
Mill. Toneladas, SIL INALOG a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros



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

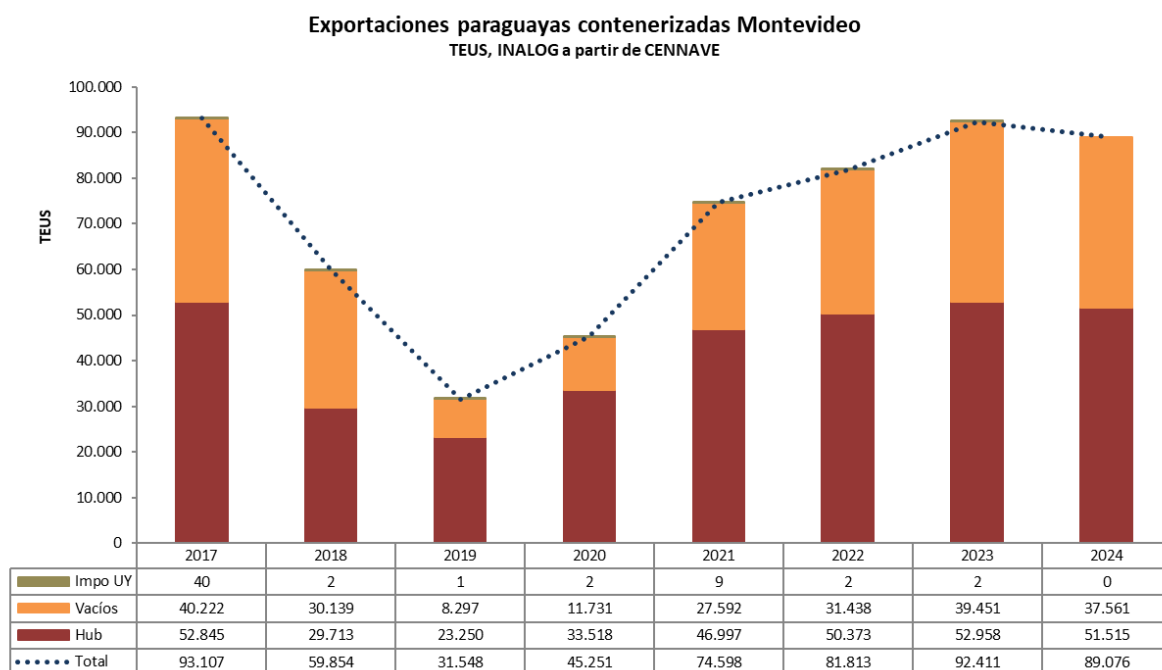
Toneladas, SIL INALOG a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros



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.

