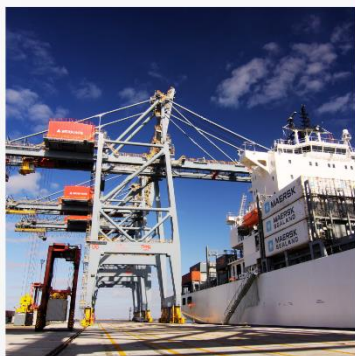


Participación de Montevideo en el mercado de contenedores de la región y conectividad marítima del comercio

Autor: Álvaro Lalanne



Abril 2024



Contenido

Introducción.....	3
Movimientos de contenedores de 2022 según origen, destino y operación	6
Los puertos regionales de origen o destino de los trasbordos y la participación de Montevideo	9
Conectividad del comercio exterior del Uruguay	12
Conectividad de los tránsitos que usan Montevideo	14
Comentarios finales	15

Resumen

Este informe describe el movimiento de contenedores por el Puerto de Montevideo en 2022 y cruzándolo con otras fuentes analiza los tipos de movimientos efectuados, la posición de Uruguay en el mercado regional y la conectividad marítima del comercio exterior uruguayo. El Puerto de Montevideo ha recuperado los tráficos regionales del Sur de Argentina, los puertos argentinos del Paraná y el mercado de Paraguay. En cualquiera de esas tres regiones tiene una posición superior al 80% del mercado. De cada cien contenedores llenos que se descargan en Montevideo, 21 corresponden a importaciones nacionales y 8 a tránsitos regionales, mientras que 71 corresponden a trasbordos asociados a comercio exterior de Argentina o Paraguay. Montevideo ha incrementado su conectividad con el resto del mundo en los últimos años a un ritmo algo superior que el de sus competidores. El comercio exterior nacional aprovecha la mayor conectividad a través de embarques directos hacia o desde los mercados de destino/origen, a pesar de que subsiste cierta dependencia de Brasil para conectar con mercados de la región oeste de América. Aunque casi todos los exportadores eligen a Montevideo como lugar de embarque en el modo marítimo, el 4% de la carne bovina exportada a China optó por puertos de Brasil.

Glosario

ANP: Administración Nacional de Puertos

DNA: Dirección Nacional de Aduanas

DUA: Documento Único Aduanero

H/H: House-to-House

PLSCI: Port Liner Shipping Connectivity Index (Índice de Conectividad Marítima de los Puertos)

TEUS: Twenty-foot Equivalent Unit

UNCTAD: CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

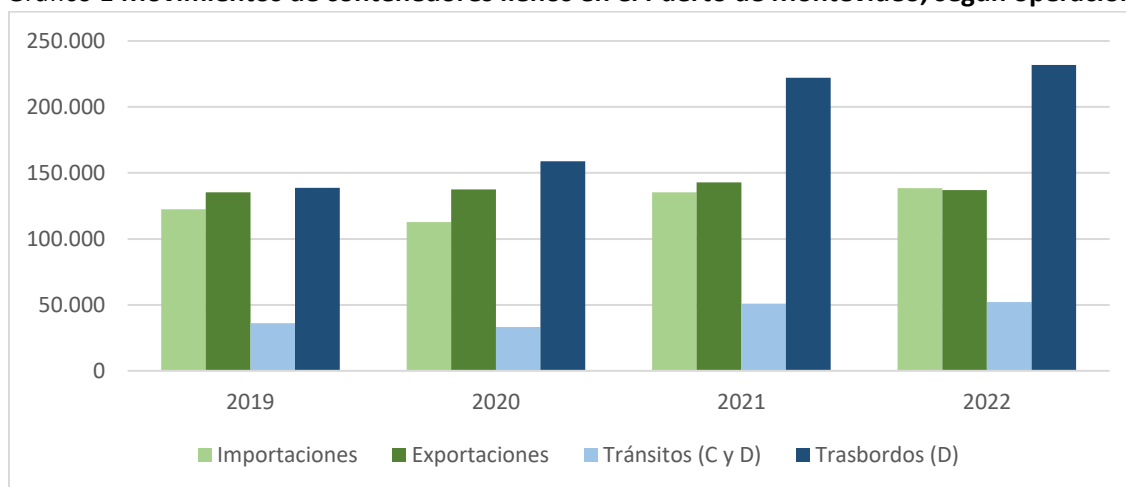
Introducción

El Puerto de Montevideo registra desde 2021 crecimiento en el volumen de cargas contenerizadas, que son el resultado de la recuperación del mercado de trasbordos regionales. Combinando datos de las declaraciones convalidadas de las terminales, órdenes de trabajo y DUAs, el presente informe muestra por un lado la dinámica combinada de orígenes y destinos de los movimientos de contenedores de trasbordo, tránsito y comercio exterior nacional. El informe estima la participación de Montevideo en los mercados regionales sobre los que intermedia y la conectividad directa¹ del comercio exterior nacional. El primer aspecto es relevante como insumo para evaluar el posicionamiento de Montevideo y las posibilidades de crecimiento del negocio Hub mientras que el segundo aspecto está relacionado con la medición de la “externalidad positiva” que supone una alta conectividad para exportaciones e importaciones nacionales.

Este informe es una actualización de un trabajo anterior disponible² por lo que los aspectos metodológicos están reseñados en él.

Durante 2022 el Puerto de Montevideo movilizó, considerando llenos, vacíos y trasbordos tanto de carga como de descarga, algo más de un millón de TEUS, un 10% más que el año anterior. El siguiente gráfico muestra la evolución de los movimientos de contenedores llenos, medidos en TEUS. Para simplificar, los trasbordos se contabilizaron solo en uno de sus dos movimientos (descarga). En 2023 la actividad se expandió y en los primeros nueve meses del año el crecimiento total de los movimientos es de 6% respecto del mismo período del año anterior³.

Gráfico 1 **Movimientos de contenedores llenos en el Puerto de Montevideo, según operación.**



Fuente: Estadísticas ANP

¹ La conectividad directa se define como la proporción de los contenedores exportados (importados) a una región que se descargan (cargan) directamente en dicha región.

² Ver Tomo III de Lalanne y Vaillant (2021). Servicios Logísticos y Facilitación de Comercio en Uruguay. <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2021/10/INALOG-Servicios-Logisticos-y-Facilitaci%C3%B3n-de-Comercio-en-Uruguay-Setiembre-2021-v.F.pdf>

³ Revista Uruguay Portuario N°13 Octubre de 2023, disponible en <https://www.anp.com.uy/inicio/comunicacion/revista-uruguay-portuario>

Actualmente Montevideo está conectado con los principales puertos del mundo mediante varios servicios regulares. El cuadro 1 resume la información. Como indica la fuente, aquí no se incluye la conectividad con buques fluviales que conectan la hidrovía, que son aproximadamente 30 escalas mensuales. Las líneas que conectan Montevideo con Asia, Europa y América Central y del Norte también recalán en Buenos Aires y varios puertos de Brasil.

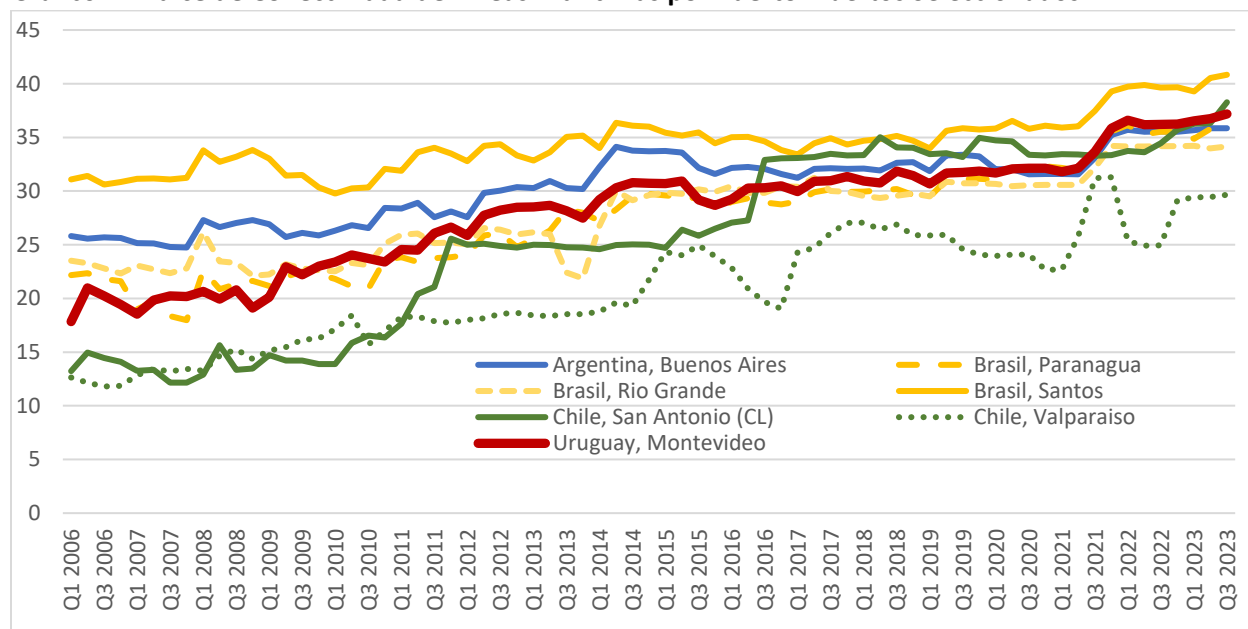
Cuadro 1. Frecuencias de buques de ultramar con carga contenerizada: Montevideo

Destino	Servicios semanales	Servicios quincenales
Lejano Oriente	3	1
Norte de Europa	3	1
Mediterráneo	1	
Costa Este USA	2	
Golfo de México	1	
Patagonia	1	
Malvinas		1
Norte Brasil		1

Fuente: Revista Uruguay Portuario N°13 Octubre de 2023 (ANP)

El incremento de los servicios que atienden Montevideo le ha permitido aumentar los indicadores de conectividad. En la actualidad, como se ve en la gráfica siguiente, solamente Santos presenta mejores indicadores que Montevideo en toda la región del atlántico sur.

Gráfico 2. Índice de Conectividad de Líneas Marítimas por Puerto. Puertos Seleccionados



Fuente: PLSCI (UNCTAD)

A partir de esta información agregada⁴, resulta conveniente describir los movimientos de contenedores del puerto con mayor precisión. Las próximas secciones de este documento utilizan información de las declaraciones de la “convalidada” que las terminales reportan a la ANP y la DNA cruzada con datos de las ordenes de trabajo, donde se declaran todos los movimientos de mercaderías del Puerto de Montevideo y también con datos propios de los DUAs. Mediante esta fusión se puede determinar qué tipo de movimiento tienen los contenedores *House- to- House*⁵ en Montevideo. Adicionalmente, se vinculó la información de descarga de trasbordos con la de carga, de forma de poder asociar el destino y origen de las mercaderías que usan a Montevideo con *hub* de trasbordo.

⁴ La información que se presenta a continuación presenta diferencias con la de ANP, pues en el proceso de vinculación con otros datos quedan registros sin calificar. De todas formas, las diferencias no modifican el análisis.

⁵ En comercio internacional se identifica como *House to House* (H/H) a las cargas puestas en un contenedor desde el depósito del cargador hasta el del consignatario en destino. En la información que se procesó para este informe, todos los contenedores que no son vacíos ni de trasbordo se identifican con el término H/H.

Movimientos de contenedores de 2022 según origen, destino y operación

El siguiente cuadro muestra cómo se reparten los TEUS movilizados en 2022. El 54% de los movimientos corresponde a trasbordos, pero estos, a diferencia del resto, son contabilizados dos veces, una vez en la descarga y otra en la carga.

Cuadro 2. **Contenedores movidos en Montevideo en 2022 según tipo de operación. En miles de TEUS**

Operación	Miles de TEUS
Importaciones	111
Exportaciones	142
Tránsito descarga	42
Tránsito carga	8
Trasbordo	574
Descarga llenos	228
Carga llenos	228
Descarga vacíos	59
Carga vacíos	58
Vacíos	152
Removido	18
Sin Información	22
TOTAL	1.068

Fuente: Elaboración propia

Para hacer un análisis compacto de la información es preciso dividir los movimientos de contenedores llenos de los vacíos. Adicionalmente, si bien a los efectos estadísticos los trasbordos se contabilizan como dos movimientos, para entender los circuitos de intermediación sobre los que opera un puerto es útil considerarlos una sola vez, vinculando la información de origen (registrada en la descarga) con la de destino (registrada en la carga). Por definición, ninguno de los dos puertos registrados debe ser Montevideo.

La siguiente matriz combina toda la información de mercadería contenerizada movilizada por Montevideo. Esta mercadería es de tres tipos: comercio exterior nacional (importaciones-en anaranjado- y exportaciones -en amarillo-), tránsitos regionales-en verde- y trasbordos – en azul-. Las dos primeras tienen como origen o destino el Puerto de Montevideo. Los tránsitos regionales corresponden a mercadería que se carga o descarga en Montevideo y utiliza el modo carretero para conectar con el exterior o con alguna plataforma logística intermedia. Conviene aclarar que la información de origen refiere al lugar de carga de la mercadería en el movimiento anterior a la llegada a Montevideo, y destino refiere al lugar de descarga del contenedor.

Cuadro 3- Mercadería contenerizada movilizada por Montevideo. En miles de TEUS. Año 2022. Según puerto de carga (origen) y descarga (destino). No incluye vacíos

Destino Origen	Uruguay Impo	Uruguay Tránsito	MERCOSUR	Este Asia	Europa	América	Resto	S/I	Total
Uruguay- Expo			18	53	17	19	13	5	125
Uruguay- Tránsito			1	2	1	2	0	1	7
MERCOSUR	29	6	35	19	27	14	21	3	154
Este Asia	38	23	43	2	0	0	0	0	107
Europa	26	7	22	4	6	1	0	7	74
América	12	4	11	0	2	0	0	0	29
Resto	2	0	0	0	0	0	0	0	2
S/I	1	1	1	0	8	0	0	1	13
Total	108	42	132	80	60	37	36	16	511

Fuente: Elaboración propia

Contabilizando a los trasbordos una sola vez, por el Puerto de Montevideo pasaron 511 miles de TEUS de mercadería contenerizada en 2022 (739 mil si se consideran los dos movimientos de un transbordo, tal como sucede en las estadísticas estándar de movimientos portuarios). El 46% de la mercadería que movilizó el Puerto es originada en el comercio exterior nacional, donde las exportaciones (en amarillo en cuadro 3) tienen una mayor incidencia que las importaciones (en anaranjado). Asia del este es el principal destino (42%) y principal origen (35%) del comercio exterior nacional por vía marítima. Se destaca la alta incidencia de contenedores que tienen origen/ destino MERCOSUR, pero como se verá más adelante, se debe a trasbordos en puertos regionales. En términos de volumen físico, en 2022 Montevideo movilizó 7 millones de toneladas⁶ contenerizadas, de las cuales 16% correspondió a importaciones, 30% a exportaciones, 7% a tránsitos y 47% a trasbordos (contabilizados una sola vez).

Dentro de la mercadería que utiliza Montevideo como vía de entrada / salida a la región combinando vía marítima con otras (tránsitos- en verde), se destaca el rol de Asia como proveedor. Más adelante se mostrará que esa mercadería se destina principalmente a Paraguay y en menor medida a Argentina. El flujo de entrada es seis veces mayor que el de salida, indicando que los exportadores regionales no embarcan frecuentemente su mercadería en Montevideo, sino que principalmente lo utilizan los importadores para desembarcar. El 28% de los contenedores *House to House* que se descargan en Montevideo (42 mil TEUS en 150 mil) corresponde a este tipo de tráfico.

El Puerto de Montevideo realiza trasbordos principalmente entre mercaderías que o bien se originan en la región y se destinan fuera de la región o bien se originan fuera y se destinan a la región. El 75% de los trasbordos (de contenedores llenos) obedece a esta lógica⁷. Del resto, la mayor parte tiene como puerto de carga y descarga un país del MERCOSUR, aunque con la información no es posible afirmar que sea

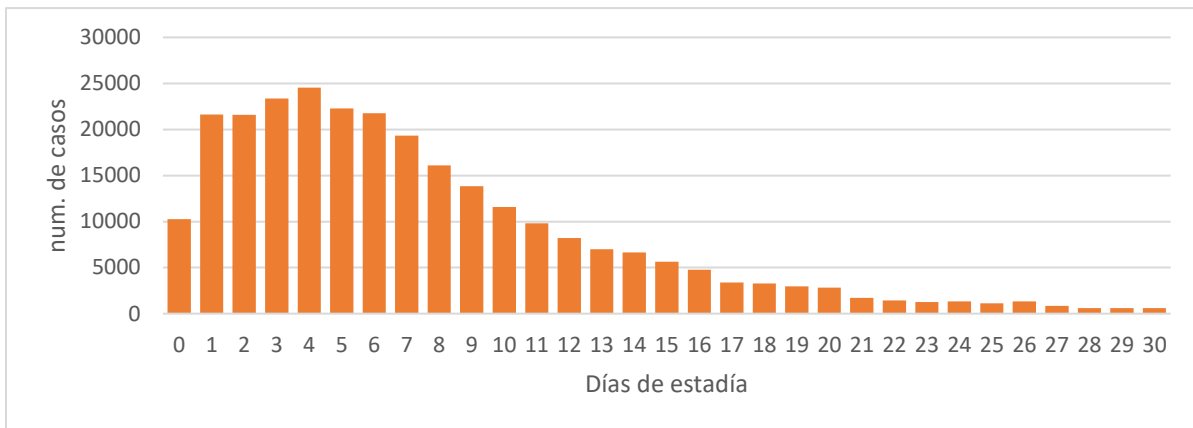
⁶ Incluye el peso del contenedor

⁷ De los 208 mil TEUS de transbordo con origen y destino identificados (todos los azules excepto los S/I), 81 mil tienen origen MERCOSUR y destino fuera, y 76 mil tienen origen fuera y destino MERCOSUR. Adicionalmente, 35 mil tienen origen y destino MERCOSUR y 16 mil tienen origen y destino fuera.

comercio intrarregional, pues puede tratarse de carga con más de un trasbordo en la región (en Montevideo y en otro puerto, fundamentalmente de Brasil)⁸.

El siguiente gráfico muestra la frecuencia del número de días que estuvo un contenedor de trasbordo en puerto. La estadía más frecuente es de cuatro días. El 20% está en puerto menos de 72 horas. Del otro lado, un 17% de los contenedores está en puerto más de dos semanas. Los trasbordos que se destinan a Asia tienen el menor tiempo en Puerto, mientras que los que se destinan al MERCOSUR registran la mayor demora.

Gráfico 3. Estadía (diferencia entre momento de carga y descarga) de los contenedores de trasbordo en Montevideo. En días. Año 2022



Nota: el día de estadía corresponde al límite inferior del intervalo de tiempo

Fuente: Elaboración propia

⁸ Por otra parte, el trasbordo de contenedores vacíos es básicamente regional.

Los puertos regionales de origen o destino de los trasbordos y la participación de Montevideo

Montevideo opera principalmente como puerto de trasbordo de dos regiones: el sur de Argentina y la Hidrovía Paraná- Paraguay. El siguiente cuadro muestra los puertos con los que operan los trasbordos de Montevideo. Los puertos del sur de Argentina dan cuenta de 25 mil TEUS en el año. Puerto Madryn es el principal socio de Montevideo en estos trasbordos, aunque se opera de forma regular con cinco puertos del sur. Rosario y Zarate, ubicados al norte de Buenos Aires sobre el Río Paraná, también son socios relevantes. Asia y Europa son los principales destinos de los embarques originados en estos puertos. Globalmente Argentina es el principal país de origen de los trasbordos regionales.

Cuadro 4. Traslados con origen en un puerto de la región, por puerto de origen. Según destino. En TEUS. Año 2022

Origen		Destino					Total
País	Puerto	Este Asia	Europa	América	MERCOSUR	Resto y S/I	
Argentina-Sur	Bahía Blanca	32	340	738	2.596	45	3.751
	Mar del Plata	1.536	778	0	82	1.066	3.462
	Madryn	3.607	3.746	727	1.480	1.052	10.612
	Puerto Deseado	2.805	1.731	198	46	604	5.384
	San Antonio Este	0	1.336	184	2	1.008	2.530
Argentina-Centro	Buenos Aires	127	1.434	861	1.493	800	4.715
	Rosario	1.155	1.540	1.356	30	4.093	8.174
	Zarate	997	1.677	2.031	315	3.541	8.561
	Resto	256	108	99	6	305	774
Argentina Total		10.515	12.690	6.194	6.050	12.514	47.963
Brasil	Itapoa	2	10	0	3.750	2	3.764
	Navegantes	0	24	0	3.379	391	3.794
	Paranaguá	0	0	16	5.214	0	5.230
	Rio de Janeiro	2134	14	0	1.393	63	3.604
	Santos	4	42	225	13.260	56	13.587
	Resto	719	41	32	496	158	1.446
	Total	2.859	131	273	27.492	670	31.425
Paraguay	Total	6.095	14.461	7.163	1.056	10.580	39.355

Fuente: Elaboración propia

La relación con Brasil es diferente. La gran mayoría de los trasbordos corresponde a Puertos del sur de Brasil que destinan Mercadería a la región (fundamentalmente Paraguay y puertos argentinos de Hidrovía), por lo que es probable que no se trate de mercadería de Brasil, sino que sea extrarregional con dos trasbordos regionales. Respecto de las conexiones con extra-región, solamente hay cierto tráfico de mercadería de Rio de Janeiro que se destina a Asia. Más adelante se mostrará que los puertos brasileños juegan un importante rol en la intermediación de mercadería originaria o destinada al resto de América.

En el caso de las exportaciones paraguayas, se opera con varias terminales en el entorno de Asunción (Asunción, Caacupé Mí, San Antonio). Los tráficos de Paraguay son muy relevantes, ya que dan cuenta de 40 mil TEUS en 2022. El principal destino es Europa.

Si se analizan los puertos regionales de destino de los trasbordos (cuadro 5), la descripción es diferente. La conexión entre Asia como origen y Paraguay como destino es muy relevante, ya que movilizó 30 mil TEUS. En el caso de Argentina, los puertos del sur no son relevantes y se vuelven más importantes los de la hidrovía. Nuevamente, el origen MERCOSUR corresponde a trasbordos con puertos brasileños. En el caso de Brasil, se destaca mercadería asiática y europea destinada al puerto de Rio Grande.

Cuadro 5. Trasbordos con destino en puerto de la región, por puerto de destino. Según origen. En TEUS

	Destino	Origen					Total
		Este Asia	Europa	América	MERCOSUR	Resto	
Argentina	Sur (todos)	405	578	108	2.738	84	3913
	Buenos Aires	1.593	1.300	591	2.991	0	6475
	Zarate	2.092	1.336	2.851	4.715	44	11.038
	Rosario	4.210	2.337	1.031	3.121	24	10.723
	Total	8.300	5.551	4.581	13.565	152	32.149
Brasil	Rio Grande	2.973	2.815	768	314	154	7.024
	Navegantes (SC)	1.751	3	620	125	27	2.526
	Resto	162	370	862	5.472	7	6.873
	Total	4.886	3.188	2.250	5.911	188	16.423
Paraguay	Total	29.939	13.435	3.802	15.122	1.459	63.757

Fuente: Elaboración propia

El cuadro 6 compara la información de movimiento de los puertos de Argentina con los datos propios. Las primeras columnas corresponden a los datos propios, y la columna “Total” corresponde a los reportado por las estadísticas argentinas⁹.

Montevideo intermedia prácticamente la totalidad de los contenedores cargados en los puertos del sur de Argentina, con la excepción de Ushuaia y San Antonio Este. Tiene baja vinculación con los puertos del centro (Buenos Aires y La Plata), participa de forma minoritaria en Zárate y finalmente tiene alta participación en las cargas de Rosario. A diferencia de los puertos del Sur, donde predominan las exportaciones y la descarga corresponde básicamente a vacíos, en Rosario el intercambio es más equilibrado y las importaciones son más relevantes que las exportaciones.

⁹ <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/estadisticas-de-carga/containerizada>

Cuadro 6. **Contenedores de transbordo movilizados por Montevideo según puerto argentino de origen/destino y participación en movilización total. En TEUS. Contenedores llenos y vacíos.**

a) **Carga**

Puerto de carga	Descargados en Montevideo		Total	Participación
	Llenos	Vacíos		
Bahia Blanca	3.751	97	3.949	97%
Mar del Plata	3.462	10	3.726	93%
Madryn	10.612	-	10.719	99%
Puerto Deseado	5.384	1.044	6.546	98%
San Antonio Este	2.530	369	8.615	34%
Ushuaia	656	1.522	14.584	15%
La Plata	102		5.192	2%
Buenos Aires	4.715	9.116	696.674	2%
Zarate	8.561	7.169	72.795	22%
Rosario	8.174	3.627	16.820	70%
TOTAL	47.947	24.338	839.620	9%

b) **Descarga**

Puerto de descarga	Cargados en Montevideo		Total	Participación
	Llenos	Vacíos		
Sur (Total)	3.913	14.000	22.417	80%
La Plata	85		4.812	2%
Buenos Aires	6.475	1.576	703.020	1%
Zarate	11.038	1.929	71.620	18%
Rosario	10.723	2.520	18.363	72%
TOTAL	32.234	20.025	820.232	6%

Fuente: Elaboración propia en base a datos propios y Estadísticas de Carga Contenerizada del Ministerio de Transporte de Argentina.

En el caso de Paraguay, la información de movimientos totales tiene menor disponibilidad. Según la Cámara de Terminales Privadas de Paraguay (CATERPA), en 2021 se movilizaron 165 mil TEUS. Esta fuente es relativamente coincidente con un trabajo para la CAFYM¹⁰ (Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay) que ubicó en 2020 los movimientos en 153 mil TEUS, con 93 mil correspondiendo a importación y 60 mil a exportación. Los datos del presente trabajo indican que por Montevideo se movilizaron 134 mil TEUS en 2022, de los cuales 64 mil corresponden a descarga (en Paraguay) de contenedores llenos y 4 mil vacíos, mientras que se cargaron 39 mil llenos y 27 mil vacíos. Por lo tanto, si los movimientos de 2022 fueron similares a 2021 la participación de Montevideo superó el 80%.

¹⁰ Informe Impacto Económico del Transporte Fluvial. Elaborado por MF Economía e Inversiones para la CAFYM

Conectividad del comercio exterior del Uruguay

Otra forma de evaluar la performance del Puerto de Montevideo es relativa a la conectividad del comercio exterior. Para eso se vinculó la información del país de origen y el de destino de la mercadería exportada, importada con datos de lugar de carga / descarga del contenedor. Para simplificar la información se resumieron los destinos y orígenes en regiones.

El cuadro 7 muestra la conectividad de las exportaciones de 2022. Se asume que un embarque tiene conectividad directa cuando la región de descarga coincide con la región de destino (según DUAs). De los destinos no regionales, se destaca la gran conectividad de las exportaciones hacia Asia del Este. El 97% de las operaciones se embarca directamente. También es alta la conectividad con Europa, pues el 78% descarga directamente en un puerto europeo (96% si se incluye Marruecos). Con América, la conectividad directa no es tan alta. El 40% de los contenedores enviados a América trasbordó en un puerto del MERCOSUR (Itapoa o Santos en Brasil). Esto es especialmente importante en los embarques a Perú, destino muy relevante del arroz, y en los contenedores a Estados Unidos (presumiblemente a la costa del pacífico, aunque no se dispone de esa información). En los casos de México y Colombia, otros importantes destinos, la conectividad directa es muy alta. Los países del Norte de África y de cercano oriente son importantes destinos de las exportaciones uruguayas, y se conectan directamente con puertos de la zona del Mediterráneo.

Cuadro 7. Exportaciones contenerizadas según destino de la venta y lugar (inicial) de descarga del contenedor. En TEUS. Años 2022

Destino expo	Destino descarga							% conectividad directa
	MERCOSUR	Asia del este	Europa	América	Resto	S/I	Total	
MERCOSUR	2.952	10	2	11	4		2.979	99%
Este Asia	110	51.285	46	405	1.271	3.009	56.126	97%
Europa	591	17	11.480	22	2.662	1.084	15.856	78%
América	14.186	21	12	19.558	955	145	34.877	56%
Mediterr. No Europa	203	40	3.168	43	4.088	103	7.645	54%
Resto	400	454	2.104	99	4.075	163	7.295	57%
Total	18.442	51.827	16.812	20.138	13.055	4.504	124.778	78%

Fuente: Elaboración propia

En la importación (Cuadro 8) la situación es algo diferente. Se asume que un embarque tiene conectividad directa cuando la región de carga coincide con la región de origen (según DUAs). La conectividad con Asia sigue en niveles muy elevados. Sin embargo, se observa que un cuarto de las compras con origen Europa tiene un trasbordo en la región. También es alto el trasbordo en el MERCOSUR de las compras de América (30%) y del mediterráneo no Europa (77%), aunque esto último está influenciado por una cadena de suministro en particular, la importación de autopartes.

Cabe destacar que el 30% de los TEUs descargados de importación correspondió a Admisión Temporal-régimen aduanero que exonera de aranceles a insumos importados que se incorporan en producción

manufacturera que se destina a la exportación-, por lo que una logística y conectividad eficiente también repercute en las cadenas de valor regionales en las que participa el país.

Cuadro 8. Importaciones contenerizadas según origen del producto y último lugar de carga del contenedor. En TEUS. Año 2022.

Origen Importación	Origen carga							% conectividad directa
	MERCOSUR	Asia del Este	Europa	América	Resto	S/I	Total	
MERCOSUR	3.227	113	18	52	2	4	3.418	95%
Asia del Este	1.591	36.549	752	509	125	612	40.138	92%
Europa	6.840	157	20.017	173	131	90	27.412	73%
América	4.894	117	141	10.886	30	13	16.083	68%
Mediterráneo no Europa	10.666	36	2.038	54	820	198	13.812	6%
Resto	1.871	423	2.774	162	490	277	5.997	9%
Total	29.125	37.457	25.768	11.839	1.598	1.194	106.999	68%

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, otra forma de evaluar el servicio de Montevideo para las exportaciones uruguayas es monitoreando a los productos que utilizan el modo marítimo, pero optan por utilizar otro puerto de la región. El análisis de los datos aduaneros mostró que en 2022 se exportaron 100 millones de dólares de carne hacia China utilizando el Puerto de Rio Grande. Este flujo fue de 22 mil toneladas, que equivalen a 1600 TEUS, el 4% de los contenedores de carne bovina que sí utilizaron Montevideo en el período.

Conectividad de los tránsitos que usan Montevideo

La información construida permite además evaluar la conectividad de la mercadería que utiliza a Montevideo como puerto de tránsito. Esto es importante pues una baja conectividad puede atentar contra la prestación de dicho servicio. Según el cuadro 2, el 27% de los contenedores descargados House to House fueron de tránsito, mientras que en los cargados en esa modalidad los tránsitos representaron solo el 5%. Los flujos de tránsito son más sensibles a la conectividad que los de comercio exterior, porque la calidad del servicio logístico es más relevante en una carga del hub que en una nacional, ya que la primera tiene otras alternativas. Es posible entonces que haya cierta “endogeneidad” entre los flujos de tránsito y la conectividad, en el sentido de que es improbable encontrar abastecimiento por Montevideo de mercaderías que proceden de lugares con baja conectividad.

Los cuadros 9 y 10 muestran información del mismo tipo que la sección anterior pero referida a tránsitos y no a exportaciones o importaciones. Los circuitos de la mercadería cargada y descargada en tránsito son similares a los del comercio exterior nacional, pues Asia del este aparece como la de mayor conexión directa al tiempo que Europa está más directamente conectada como destino (90%) que como origen (67%) y en América también se verifica cierta importancia del transbordo en MERCOSUR (Brasil). La importancia de Asia del este en este caso es mucho mayor, puesto que el 60% de la mercadería descargada se origina en dicha región.

Cuadro 9. Tránsitos cargados según destino de la venta y lugar (inicial) de descarga del contenedor. En TEUS. Año 2022.

Destino tránsito	Destino descarga							% conectividad directa
	MERCOSUR	Este Asia	Europa	América	Resto	S/I	Total	
MERCOSUR	519	119	47	63	20	68	836	68%
Este Asia	1	1.240	12			85	1.338	99%
Europa	2	4	425	4	36	338	809	90%
América	314		2	769	41	14	1.140	68%
Sin información	264	234	175	270	87	116	1.146	8%
Resto	55	88	24	2	228	22	419	57%
Total	1.155	1.685	695	1.108	414	643	5.700	65%

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 10. Tránsitos descargados según origen del producto y último lugar de carga del contenedor. En TEUS. Año 2022.

Origen tránsito	Origen carga							% conectividad directa
	MERCOSUR	Este Asia	Europa	América	Resto	S/I	Total	
MERCOSUR	182	55	12	21	2	2	274	67%
Asia del Este	1.199	21.970	363	376	64	710	24.682	92%
Europa	2.303	366	6.160	334	82	87	9.347	67%
América	1.450	183	111	3.246	42	21	5.053	65%
Resto	324	165	550	116	90	200	1.445	7%
Total	5.458	22.739	7.196	4.093	280	1.020	40.801	80%

Fuente: Elaboración propia

Comentarios finales

El Puerto de Montevideo tiene una alta participación en el mercado de trasbordos de la región, pues conecta el 70% de las mercaderías contenerizadas del sur de Argentina, la ciudad de Rosario y Paraguay. El comercio exterior nacional aprovecha la infraestructura que le da el volumen movilizado y goza de alta conectividad con los mercados exteriores, especialmente con Asia y Europa. Respecto de América, una parte del tráfico tiene a Brasil como *hub* regional. Este estudio complementó la información detallada obtenida para Montevideo con información estadística de Argentina y Paraguay. Sin embargo, para tener un panorama más completo del mercado regional del trasbordos -tanto de la oferta como de la demanda- es necesario complementar los datos con información de los puertos competidores y el tipo de operación.

INALOG

INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA

Instituto Nacional de Logística 

www.inalog.org.uy 

