



INALOG

INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA

SECTOR LOGÍSTICO 2023

ANÁLISIS Y ESTADÍSTICAS



NOVIEMBRE 2024

ÍNDICE

1.	DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS	2
2.	INTRODUCCIÓN	3
3.	PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2022 5	
3.1.	El comercio exterior en el mundo y en Uruguay	5
3.2.	El comercio exterior en la región (AR, BR y PY) y en Uruguay	7
3.2.1	Argentina	8
3.2.2	Brasil.....	10
3.2.3	Paraguay.....	11
3.2.4	Exportaciones uruguayas	13
3.3.	La demanda de servicios logísticos uruguayos por exportaciones de AR y PY	29
3.3.1	El caso argentino.....	29
3.3.2	El caso paraguayo	32
3.4.	La demanda de servicios logísticos uruguayos por importaciones de otros países...38	
3.4.1	Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo	38
3.4.2	El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos).....	43
3.4.3	El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)	45
3.4.4	El caso brasilero: importaciones seleccionadas (30 productos)	47
4.	EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS.....	52
4.1.	Puertos	52
4.2.	Aeropuerto	68
4.1.	Zonas Francas.....	69
4.2.	Pasos de Frontera	71
4.3.	Tránsitos del Centro de Distribución Regional (CDR).....	71
4.4.	Indicadores de la posición competitiva del sector logístico uruguayo	73
4.5.	Índice de desempeño logístico (LPI 2022) – Banco Mundial	74
4.6.	Índice de competitividad global (ICG 2022) – World Economic Forum	76
4.7.	Índice de conectividad de transporte marítimo (LSCI y PLSCI 2022) – UNCTAD	76
4.7.1	Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2022) – UNCTAD	76
4.7.2	Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria, trimestral (PLSCI Q4 2022) – UNCTAD	79

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	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

2. INTRODUCCIÓN

El comercio vuelve a enfrentarse, tras un escenario de recuperación a raíz de la pandemia por Covid-19, a un 2023 que presenta dificultades e incertidumbres, así como el año anterior, en donde el mundo se enfrenta a fenómenos como la inflación, los conflictos geopolíticos, el cambio climático y la inseguridad alimentaria, según informan organismos internacionales como el Banco Mundial¹ y la OMC (2023).

Para la OMC, el comercio mundial ha mostrado una resiliencia notable en los últimos años, a pesar de la sucesión de múltiples conmociones económicas de importante magnitud. El Organismo observó que, para finales de 2023, el volumen del comercio de mercancías aumentó un 6,3% con respecto a 2019, es decir, respecto al año previo a la pandemia. Los servicios comerciales también crecieron; obtuvo un aumento anual de los valores en dólares de los Estados Unidos del 21% entre 2019 y 2023².

Este contexto lo podemos corroborar al analizar las cifras publicadas por la OMC, donde se observa que el valor en dólares de los Estados Unidos del comercio mundial de mercancías disminuyó un 5% en 2023, aunque este descenso se vio compensado en su mayor parte por la fuerte subida del comercio de servicios comerciales, que aumentó un 9%. La disminución de las exportaciones de productos se debió en parte a la caída de los precios de productos básicos como el petróleo y el gas. Por su parte, el comercio de servicios comerciales experimentó un alza debido a la recuperación de los viajes internacionales y el aumento de los servicios prestados digitalmente.

Según el Banco Central del Uruguay en el Informe de Cuentas Nacionales, para nuestro país la actividad económica aumentó un 0,4% respecto al 2022, la variación responde por el crecimiento de los sectores vinculados al turismo receptivo, la puesta en funcionamiento de la tercera planta de celulosa y la mejora en rendimientos agrícolas en la zafra 2023/2024.

Desde el enfoque de la producción, se destaca la incidencia positiva de las Actividades Agropecuarias, Pesca y Minería y Salud, Educación, Actividades Inmobiliarias y Otros Servicios, mientras que la incidencia negativa responde a las actividades de Energía Eléctrica, Gas y Agua y Construcción. Por el enfoque de la demanda, el crecimiento de la actividad económica se asocia a un incremento de la demanda interna compensada por la demanda externa neta. El aumento de la demanda interna se descompone por un crecimiento del Gasto de Consumo Final (principalmente de los Hogares) y una caída de Formación Bruta de Capital (menor inversión en activos fijos). Las exportaciones de bienes y servicios cayeron un 0,7% en volumen físico y las importaciones de bienes y servicios aumentaron en un 6% anualmente. Esto significó que el Saldo de la Balanza Comercial fue menos negativo en términos de volumen físico respecto al año anterior.

¹ Banco Mundial (2023). Informe Anual 2023. <https://www.bancomundial.org/es/about/annual-report#anchor-annual>

² Organización Mundial de Comercio (2024). Perspectivas del comercio mundial y estadísticas. Abril 2024. https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_outlook24_s.pdf

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 proceso de ETL (*Extract, Transform, Load*), el análisis estadístico y de visualización diferentes herramientas³.

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

El informe es presentado en dos grandes capítulos, el primero de ellos se subdivide en cuatro partes. Comenzando por el estudio del comercio exterior a nivel mundial y realizando la comparativa con Uruguay, en segunda instancia se realiza el análisis de la evolución histórica comercial de los países vecinos (Argentina, Brasil y Paraguay), 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, iniciando con el análisis de la evolución del sector logístico diferenciada por las plataformas (Puertos, Aeropuerto, Zonas Francas y Pasos de Frontera), posteriormente, se detallan los movimientos de carga relativos al CDR (Centro de Distribución Regional) desde la óptica del ingreso y egreso de las mismas, y para culminar, se realiza una síntesis de los índices internacionales los cuales permiten visualizar la posición competitiva del sector.

³ Herramientas utilizadas: Excel, Dbeaver y Saiku Analytics, Software R y Power BI.

3. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2023

3.1. El comercio exterior en el mundo y en Uruguay

El punto de partida de este análisis es la evolución del comercio mundial, lo cual resulta sumamente relevante para comprender el desempeño de nuestro país y su búsqueda de posicionamiento como *Hub* Logístico regional. Desde esta perspectiva destacamos que, en los últimos años, aproximadamente la mitad de las salidas medida en valores a los países de la región⁴ desde el territorio uruguayo⁵ correspondió a mercadería de origen extranjero⁶.

Según datos de la Organización Mundial de Comercio en el año 2022 se produjo un aumento del 2,7% en el volumen del comercio mundial de mercancías. Para el año 2023 la OMC prevé un crecimiento menor, del orden del 1,7%, lastrado por los efectos de la guerra en Ucrania, una inflación persistentemente elevada, el endurecimiento de la política monetaria y la incertidumbre de los mercados financieros. Por su parte, la OMC estima que el PIB mundial a tipo de cambio del mercado crezca un 2,4% en el año 2023.

De cara a 2024, el crecimiento del comercio debería repuntar hasta el 3,2%, al tiempo que el PIB remontaría al 2,6%, pero esta estimación es más incierta de lo habitual debido a la presencia de importantes riesgos a la baja, incluidas las tensiones geopolíticas, las perturbaciones en el suministro de alimentos y la posibilidad de que el endurecimiento de la política monetaria tenga consecuencias imprevistas.⁷

Como se observará más adelante en mayor profundidad, nuestro país presentó un comportamiento similar al desempeño mundial en el año 2023 tanto en las importaciones como en las exportaciones.

Con base en 2016, la siguiente gráfica permite visualizar la evolución de los índices de volumen para el caso uruguayo y 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 este último año, las exportaciones mundiales y las exportaciones uruguayas se mueven en el mismo sentido (caen -7% y -18% respectivamente), mientras que las importaciones uruguayas crecen en un ritmo del 8% respecto al año anterior.

Si tomamos un periodo más corto, como el trienio (2021-2023), observamos que las importaciones uruguayas y las exportaciones mundiales crecen un 17% y 7%

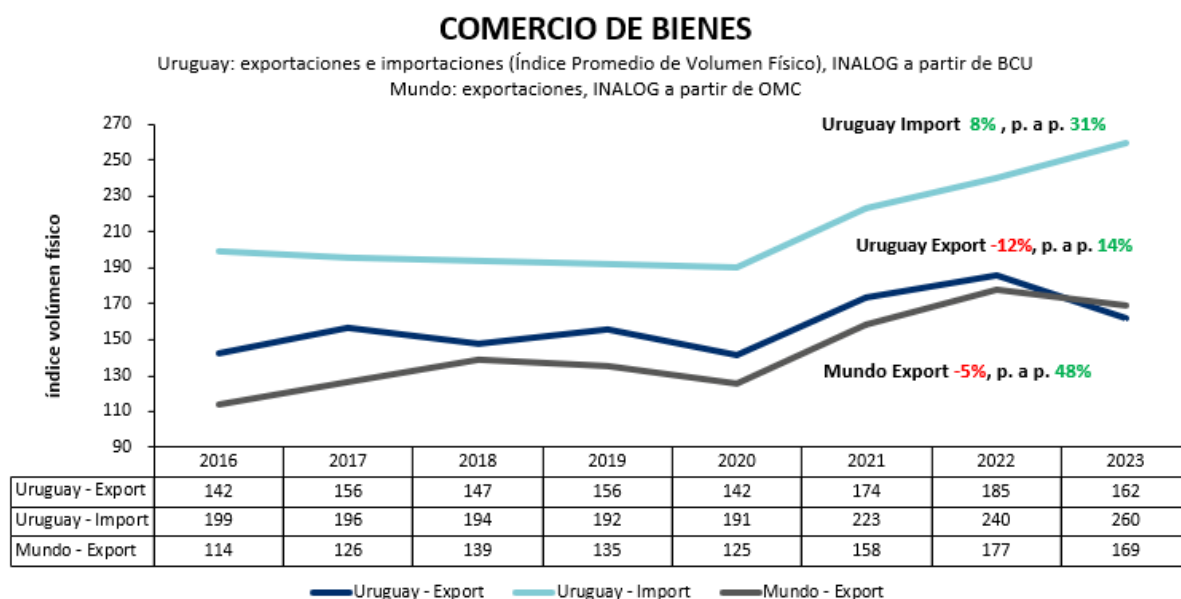
⁴ Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú.

⁵ 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/wp-content/uploads/2021/10/INALOG-Servicios-Logisticos-y-Facilitaci%C3%B3n-de-Comercio-en-Uruguay-Setiembre-2021-v.F.pdf>)

⁶ 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.

⁷https://www.wto.org/spanish/news_s/news23_s/tfore_05apr23_s.htm#:~:text=El%20aumento%20del%202%2C7,la%20baja%20el%20crecimiento%20anual.

respectivamente, no así las exportaciones uruguayas, que caen un 7% respecto al año 2021.



Si analizamos la evolución p. a p. del comercio mundial para el periodo 2016-2023, se observa que la misma fue del 48% por encima, por su lado Uruguay continuó consolidando su inserción internacional con un crecimiento p. a p. de las exportaciones de 14% y un crecimiento p. a p. de las importaciones de 31%.

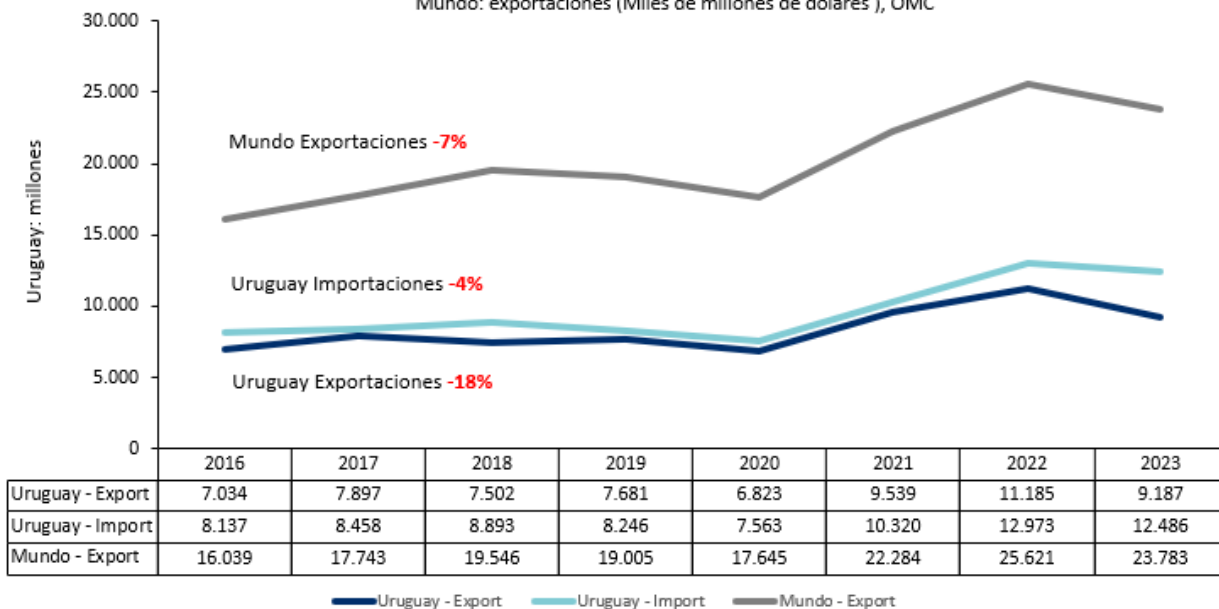
Si contemplamos el comercio de bienes en términos de valor corriente, se visualiza que en promedio desde 2016 al 2019 las exportaciones uruguayas fueron 7.5 millones de dólares mientras que las importaciones promediaron 8.4 millones de dólares. Las variaciones en esos años oscilaron en ambas medidas con porcentajes no tan destacables.

La pandemia de Covid-19 en 2020 causó una caída significativa en el comercio mundial, las exportaciones disminuyeron un 7% interanual. En Uruguay, las importaciones cayeron un 8% y la caída en las exportaciones fue más pronunciada alcanzando un 11%, interanual. En 2021, hubo una notable recuperación, con un crecimiento del 36% en importaciones y del 40% en exportaciones uruguayas, reflejando una recuperación tanto en Uruguay como a nivel mundial, donde las ventas crecieron un 26%. En el siguiente año se observó una evolución similar, tanto para nuestro país como para el mundo, el comercio siguió recuperándose con un crecimiento del 26% en importaciones y del 17% en exportaciones uruguayas, mientras que en el comercio mundial se evidenció un aumento menor que el del año anterior pero aun así importante del 15%.

El 2023 se caracterizó por presentar una baja en los tres elementos que se miden en los gráficos (así como se vio en el 2020); las importaciones uruguayas caen un 4%, las exportaciones uruguayas caen un 18% y las exportaciones mundiales caen un 7%. A pesar de esto, los valores alcanzados en el último año son todos superiores al promedio del periodo analizado.

COMERCIO DE BIENES

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



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

El análisis estadístico del presente informe se centrará la región más relevante del Hub Logístico uruguayo, que incluye a Argentina, Brasil (con un enfoque en las regiones Sur y Sureste) y Paraguay. Esta selección se justifica tanto por su participación actual en los negocios (considerando orígenes y destinos de la carga en tránsito, trasbordo y reembarco del Hub Logístico uruguayo⁸) como por la disponibilidad de datos continuos y consistentes sobre estos países.

Se observarán la evolución de las exportaciones e importaciones, argentinas, brasileras y paraguayas que, durante el periodo 2016-2023, han presentado un comportamiento dispar, conclusión que se repite para este año. En millones de dólares, Argentina y Brasil presentaron variaciones interanuales negativas en sus importaciones, no así para Paraguay, mientras que, en relación con las exportaciones, solo Argentina presentó variación negativa, Brasil y Paraguay registraron crecimientos. Medido en toneladas, las exportaciones mostraron un resultado negativo únicamente para Argentina, mientras que, en las importaciones, tanto Paraguay y Brasil registraron cifras negativas, a diferencia de Argentina.

A continuación, se presentan cuadros resumen con lo mencionado anteriormente, que muestra las variaciones interanuales de las exportaciones e importaciones de los tres países.

⁸ Ambos términos de operativa relativa al puerto y aeropuerto libre.

Variación interanual de las exportaciones de Argentina, Brasil y Paraguay (2022-2023)			
Medido en millones de dólares y toneladas			
FOB MM	2022	2023	Var. FOB MM
Brasil	334.136	339.696	2%
Argentina	88.446	66.789	-24%
Paraguay	9.948	11.869	19%
Toneladas	2022	2023	Var. FOB MM
Brasil	740.648.017	801.976.221	8%
Argentina	125.515.438	86.445.605	-31%
Paraguay	11.794.033	16.133.687	37%

Variación interanual de las importaciones de Argentina, Brasil y Paraguay (2022-2023)			
Medido en millones de dólares y toneladas			
FOB MM	2022	2023	Var. FOB MM
Brasil	272.611	240.793	-12%
Argentina	81.523	73.714	-10%
Paraguay	14.606	15.082	3%
Toneladas	2022	2023	Var. FOB MM
Brasil	173.484.872	169.352.713	-2%
Argentina	39.049.170	39.585.562	1%
Paraguay	7.875.403	7.701.497	-2%

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

3.2.1 Argentina⁹

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

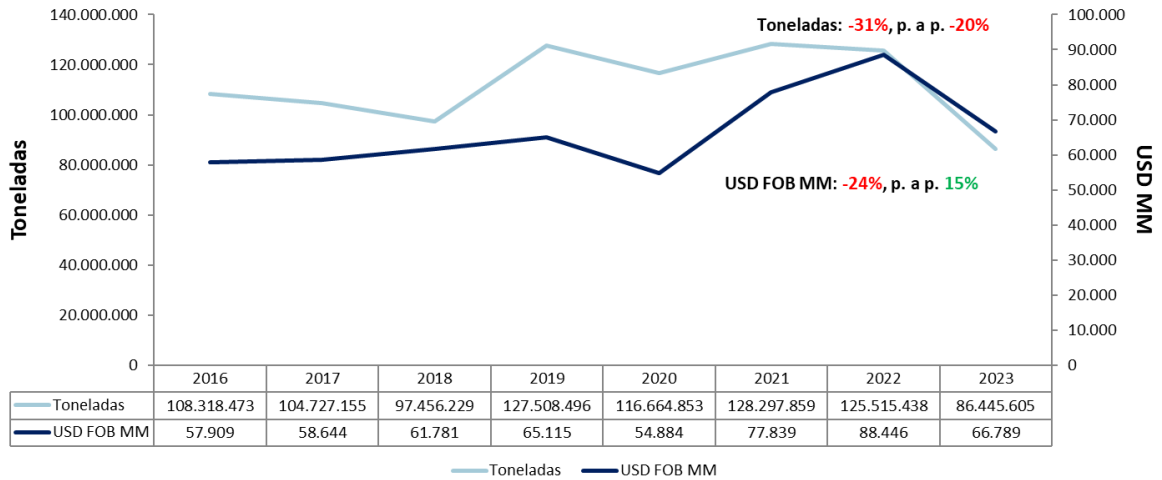
En términos de toneladas, las exportaciones argentinas en 2022 presentaron una leve caída del -2% respecto al 2021; para el 2023 presentaron una disminución más acentuada respecto al 2022, cayeron un -31% y registrándose así el segundo valor más bajo histórico (el primero más bajo se registró en 2014). De esta forma, se obtiene una variación negativa de p. a p. del -20%, respecto al 2016 y del -3,2% a. a. en comparación al año anterior.

Al analizar en términos de valor, las exportaciones argentinas en 2022 presentaron un aumento del 14% respecto al 2021; para el 2023 se presencié la situación contraria; se registró una caída importante del -24% respecto a 2022, retornando a valores previos a la pandemia en 2020; se concluye que el aumento, signo de recuperación, que se había registrado tanto en 2021 como en 2022, no se repitió para este año. Asimismo, si comparamos punta a punta desde 2016, resulta en una variación positiva del 15%.

⁹ Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos del INDEC.

ARGENTINA: EXPORTACIONES

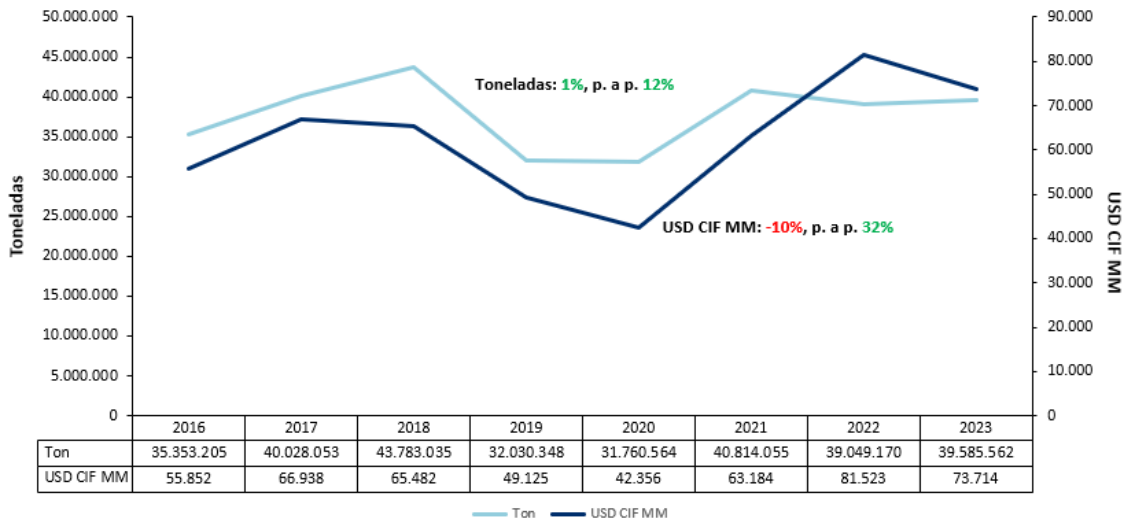
Toneladas y USD MM, Indec



Por su parte, en el informe anterior, las importaciones argentinas habían presentado un aumento del 29% en términos de valor y una caída del -5% en toneladas respecto a 2021. Para el 2023, las importaciones presentaron una caída en términos de valor respecto al año anterior de un 10% (con aumento de 4% a. a. tomando desde 2016), mientras que en toneladas se registró un mínimo aumento interanual del 1%. De esta forma, se presenta una variación p. a p. (tomando desde 2016) positiva en términos de valor de un 32% así como un incremento, en términos de peso, de un 12%.

ARGENTINA: IMPORTACIONES

Toneladas y USD MM, Indec

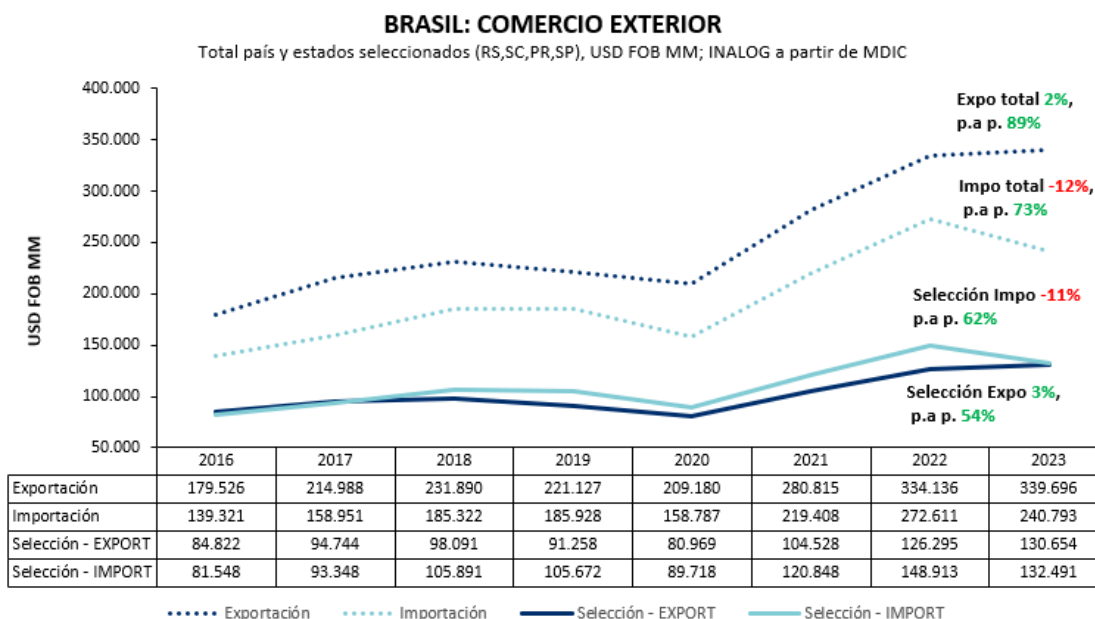


3.2.2 Brasil¹⁰

En el caso de Brasil, se toma la información desde el 2016 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. Por este motivo, se consideran los Estados de: Río Grande del Sur, Santa Catarina, Paraná y San Pablo, los cuales, en conjunto, en los últimos años¹¹ movieron en promedio el 56% de las importaciones totales en valor y el 40% de las exportaciones totales en valor.

En la siguiente gráfica se puede observar que existen altibajos para el total del país y 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 2021-22, se presenta un gran aumento en los valores de las exportaciones e importaciones. Para el último año, muestra un leve aumento en los valores de las exportaciones (2% en el total país y 3% en la selección de Estados) y contrariamente una caída en las importaciones (-12% en el total país y -11% en la selección de Estados).

Si realizamos el análisis punta a punta respecto a 2016 para las exportaciones totales del país, el 2023 significó un incremento positivo del 89%, así como una variación también positiva en un 73% si lo que se observa son las importaciones totales. A nivel de los Estados seleccionados en el mismo periodo de análisis, se presentó una variación p. a p. de 54% por encima en sus exportaciones y de 62% por encima en sus importaciones tomando desde el año 2016.



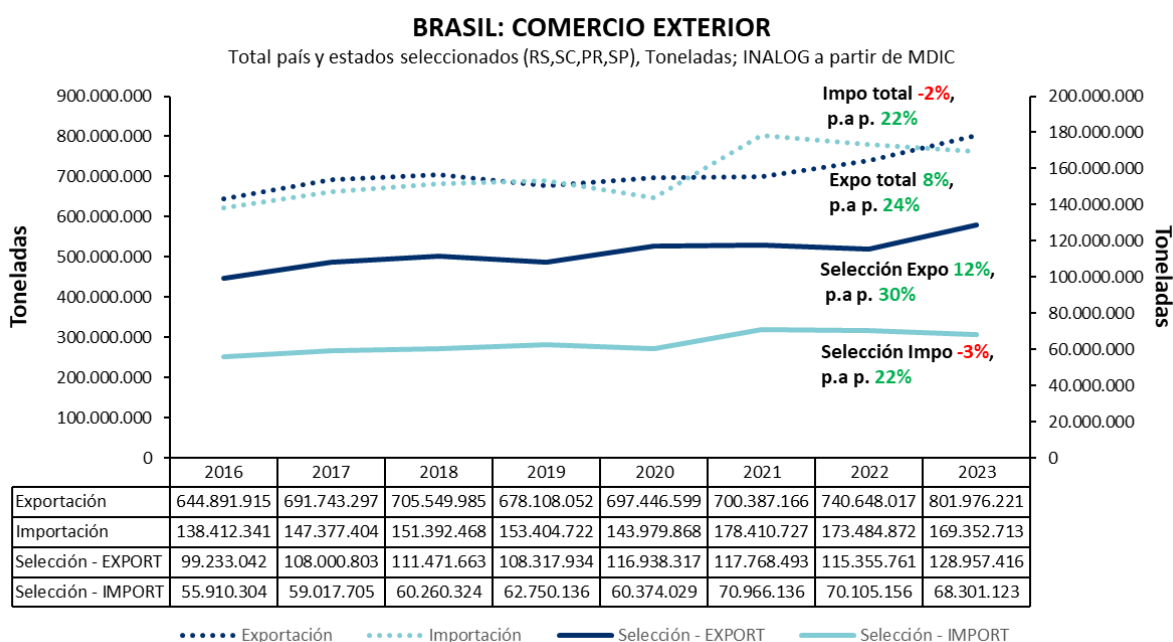
En el caso de las toneladas, se observa que el nivel de exportaciones totales del país presenta un crecimiento del 8% en el último año y una variación p. a p. de 24% positiva partiendo desde el año 2016. Si analizamos el nivel de las importaciones totales sufrió

¹⁰ Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos del MDIC.

¹¹ Se toma para el promedio, datos desde 2016.

una caída del -2% en el último año y una variación p. a p. de 22% por encima en el mismo periodo estudiado.

Para el caso de los estados seleccionados, se mantiene la misma tendencia que los valores totales del país. Las exportaciones de la agrupación de Estados seleccionados registraron un incremento del 12% en el año 2023 y una variación p. a p. de 30% en el periodo de estudio. Por su parte, las importaciones de los estados seleccionados obtienen una caída de -3% en este año y una variación p. a p. de 22% tomando desde el año 2016.



3.2.3 Paraguay

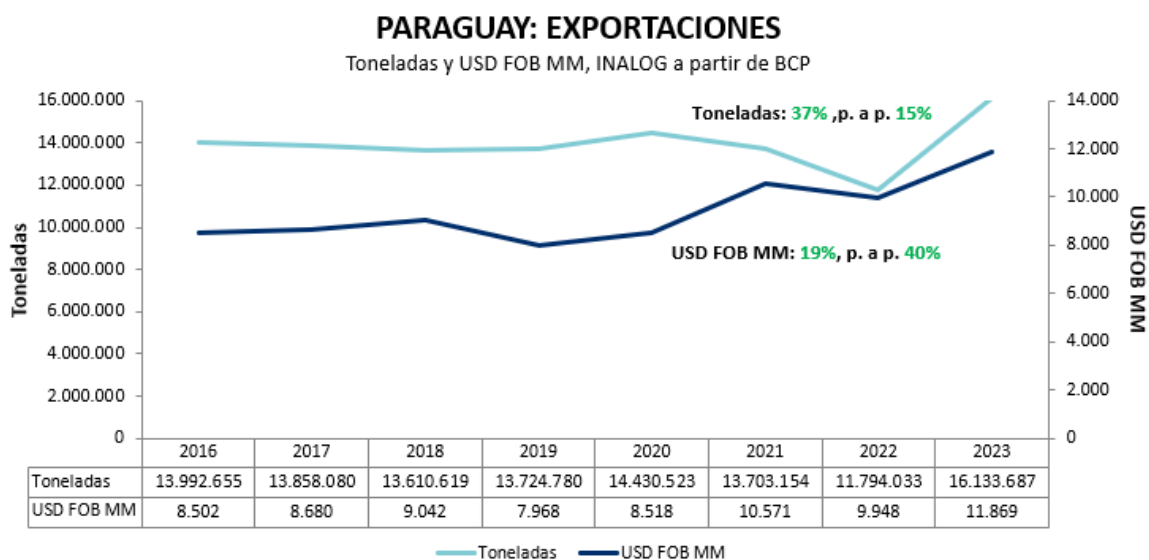
Para coronar el análisis de la región, a continuación, se presentan las estadísticas económicas referentes a Paraguay.

Las exportaciones en términos de valores (USD FOB MM) habían presentado una caída interanual del -6% en 2022, a diferencia de esto, en este último año se registró un aumento del 19%.¹²

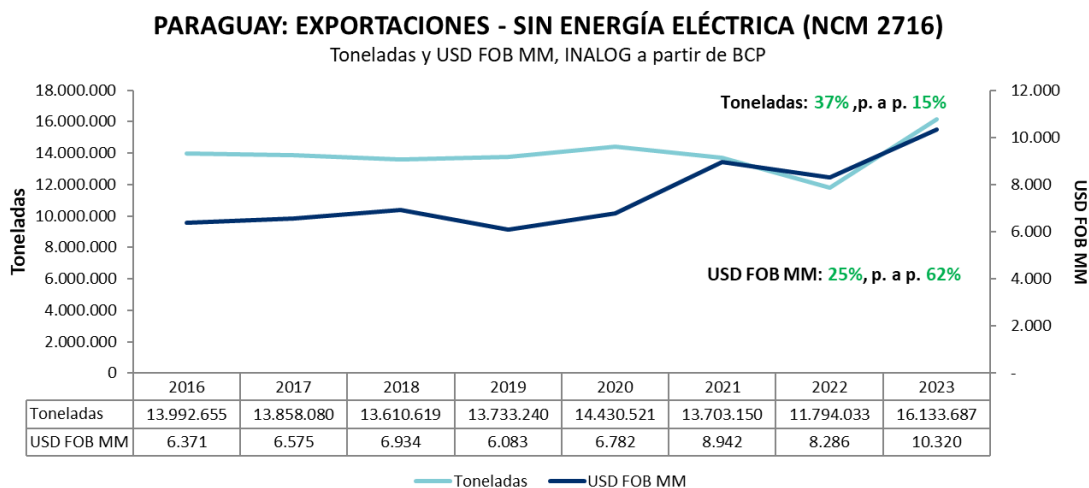
Por otro lado, si analizamos las exportaciones medidas en términos de toneladas, vemos que en el año 2022 se dio un descenso del -14% con respecto al año anterior; y en el último año se observa un incremento del 37%.

¹² El presente informe toma como referencia el total de exportaciones registradas publicado por el BCP las cuales no consideran las reexportaciones y otras exportaciones.

Se obtiene de esta forma una variación p. a p. del 15% positiva en términos de toneladas netas y del 40% positiva en términos de valor, tomando desde el año 2016 en ambos casos.



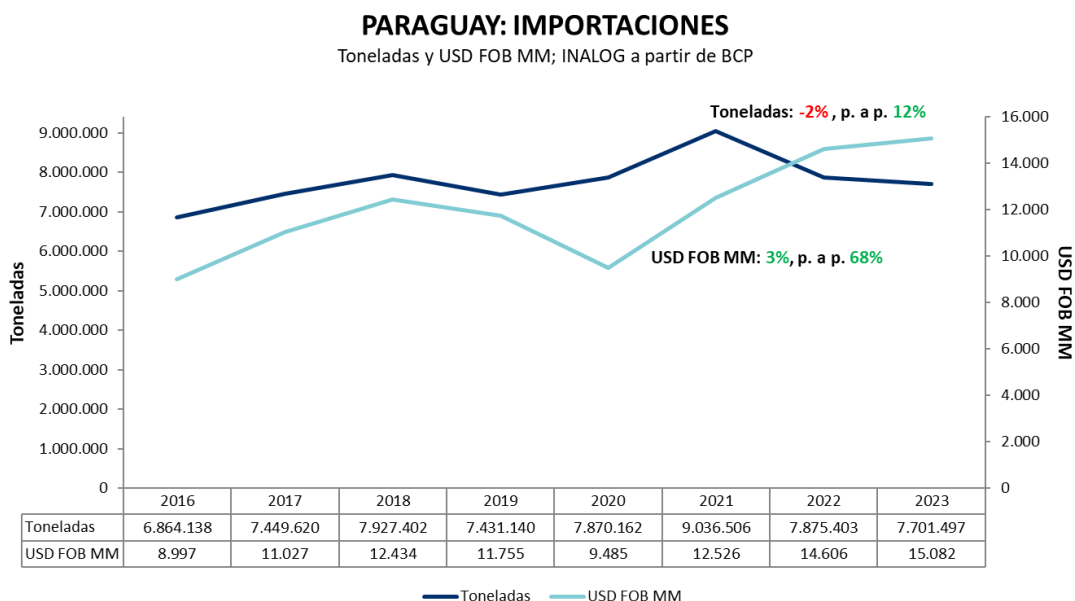
Debido a que el Banco Central de Paraguay incluye en sus estadísticas las ventas que se realizan al exterior de energía eléctrica (NCM: 2716), para el siguiente análisis de esta variable macroeconómica no se toma en consideración, dado que el peso de este producto es considerado nulo.



Las cifras confirman 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 positiva en términos de valor, obteniendo un aumento más pronunciado del 62% respecto al 2016.

Finalmente, resta analizar las importaciones paraguayas; en el año 2023 se muestra cómo ambas medidas exhiben cambios significativos y que los mismos se producen de manera dispar. Si analizamos en términos de peso, observamos que las mismas

obtuvieron una leve caída del -2% con respecto al año 2022. Por el contrario, las importaciones en términos de valor presentaron un bajo aumento del 3%, con respecto al año previo.



Al analizar todo el período, se observa que las importaciones alcanzaron su máximo histórico en toneladas en 2021. Sin embargo, este récord no se mantuvo en los siguientes años. En el 2023 vuelve a caer alcanzando un registro inferior al de 2020, antes de la pandemia. Con la misma lógica anterior ahora mirando en términos de valor, si bien en 2022 se había registrado el máximo histórico en el periodo de análisis, este año se volvió a registrar un récord con 15.082 millones de dólares FOB importados por parte de este país.

Por último, las importaciones paraguayas en términos de valor alcanzaron una variación p. a p. positiva de 68% y en términos de peso las mismas obtuvieron un incremento p. a p. de 12%, realizando la comparación en ambos casos con el año 2016.

3.2.4 Exportaciones uruguayas

Tras finalizar el análisis regional, este segmento se dedicará a presentar los datos estadísticos de las cadenas de exportación más destacadas de Uruguay. Los datos se resumirán inicialmente en cuadros y luego se realizará un estudio más detallado de cada una.

Nuestro país exporta una amplia variedad de productos, para simplificar el análisis, en esta sección se destacarán los cuatro grupos de productos más relevantes, agrupados según su naturaleza. Estos grupos son los siguientes: Carne, Granos, Lácteos y Madera.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Carne	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653	574.331	516.790
Granos	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175	5.725.885	3.376.054
Lácteos	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984	256.203	230.663
Madera	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977	10.913.887	12.506.382
TOTAL GRUPOS	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789	17.470.306	16.629.889

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Carne	1.580	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828	3.066	2.341
Granos	1.581	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712	3.112	1.659
Lácteos	564	585	680	647	646	733	969	812
Madera	806	935	1.022	931	879	1.073	1.130	1.233
TOTAL GRUPOS	4.531	5.098	4.687	5.270	4.820	6.347	8.276	6.045

Al analizar el valor total de los productos comercializados al exterior (exportaciones totales de nuestro país), se evidencia una significativa disminución del 20,4%¹³, en comparación al 2022, año en que se había alcanzado un récord histórico de 11.367 millones de dólares. En cuanto en términos de peso, también se registra una reducción del -4% respecto a 2022, año en que había marcado el máximo histórico en toneladas.

A diferencia de lo que se observó en años anteriores, el 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. El grupo que sufrió el mayor golpe fue el de Granos con una variación negativa del -47% medido en valor y un -41% medido en toneladas. Por esta razón y sumado a una caída levemente menor del grupo Carne, es que éste último pasa a ser el principal grupo de exportación para nuestro país (39%), dejando en segundo lugar al grupo de Granos (27%), medido en millones de dólares.

El producto que presentó la mayor incidencia¹⁴ en el monto exportado total fue la soja, si bien fue el segundo producto en cuanto a participación, su incidencia fue del -13%. Esta última variación se explica principalmente por el fracaso de la cosecha de los cultivos en nuestro país, lo que determinó las cantidades exportadas, si bien los precios internacionales se mantuvieron estables. La caída interanual de este producto fue del -78%¹⁵ medido en millones de dólares, y medido en toneladas brutas, presentó una caída del -75%¹⁶.

Seguidamente, este año el segundo producto fue la carne bovina, con un registro de incidencia negativa de un -6%. Su disminución en valor fue del -25% respecto al año anterior, con un total exportado de U\$S 2.039¹⁷ millones de dólares. Esta caída se explica, a nivel microeconómico, por una situación climática muy desfavorable para el país que afectó directamente las disponibilidades de recursos para la producción animal, mientras que, a nivel macroeconómico, se observó para este año una

¹³ El total exportado en millones de dólares: 2021 – 9.687, 2022 – 11.738 y 2023 – 11.367 en base a SIL INALOG a partir de la DNA.

¹⁴ Por incidencia se refiere 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.

¹⁵ Exportaciones de soja: 414 millones de dólares en 2023 vs. 1.911 millones de dólares en 2022.

¹⁶ Exportaciones de soja: 775.163 toneladas brutas en 2023 vs. 3.041.315 toneladas brutas en 2022.

¹⁷ SIL INALOG a partir de la DNA.

desmejora de los precios internacionales de la carne. Vale destacar que, incluso ante un escenario desfavorable, ha mantenido su histórica posición como grupo de exportación más relevante para nuestro país en términos de valor, y a su vez, si analizamos dentro del mismo, la carne bovina mantiene su liderazgo (su participación fue del 88%¹⁸). Si tomamos los dos productos mencionados, la soja y la carne bovina, este año tuvieron una incidencia de un -18% en la caída en el total de las exportaciones de nuestro país medido en millones de dólares.

Si, por otra parte, tomamos en cuenta el informe de comercio exterior de 2023¹⁹ que realiza Uruguay XXI, las exportaciones de nuestro país tuvieron una caída del 13% respecto al año anterior, con un total de U\$S 11.518 millones de dólares. Esta variación es levemente menor que la mencionada anteriormente ya que, dentro del total de las exportaciones, la agencia incluye las exportaciones realizadas también desde las Zonas Francas. Así como fue mencionado anteriormente, la soja y la carne fueron los principales productos responsables de la caída significativa de las exportaciones (con una incidencia de -11,3% y -3,6% respectivamente), mientras que los que aportaron positivamente a la variación de las exportaciones fueron, en primer lugar, el ganado en pie, producto que triplicó sus ventas externas respecto al año anterior, seguido por la celulosa y el arroz. Estos tres productos presentaron una incidencia del 1,3%, 1% y 0,9% en la variación de las exportaciones respectivamente.

Considerando nuevamente los datos sin incluir las Zonas Francas, los productos que presentaron ventas totales al exterior con valores mayores a 10 millones de dólares y que tuvieron variaciones positivas (en valor) fueron la madera en bruto (100%), el arroz (15%), la carne equina (6%) y la cebada malteada (3%).

Como siguiente paso, se expondrán los grupos de productos estudiados, el orden de los mismo fue seleccionado en base a la participación que tiene cada conjunto de productos dentro del total 2023 al medir en términos de valor. El producto más vendido fue la carne bovina congelada, por un total de U\$S 1.619 millones de dólares, equivalente al 69% del grupo Carnes. En segundo lugar, se encuentra la madera en bruto, por U\$S 877 millones de dólares, valor que representa el 71% de su grupo, y, en tercer lugar, se encuentra el arroz, con un total vendido de U\$S 612 millones de dólares y representó el 37% este año en el grupo de Granos.

GRANOS

Este primer grupo comprende unos de los principales productos de exportación de nuestro país, la soja, el cual, para este año empeoró su posicionamiento y tuvo una variación negativa respecto al 2022.

Para 2023 el producto más exportado perteneciente a este grupo fue el arroz, a diferencia del año anterior que había sido la soja, este año registró un valor de U\$S 612 millones de dólares (su proporción en el grupo alcanzó el 37%, lo cual demuestra un gran aumento; el año anterior su participación fue 17%). El total exportado de este

¹⁸ La participación de la carne bovina incluye tanto la congelada como la refrigerada, esta proporción es respecto al total del grupo medido en millones de dólares.

¹⁹ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/informe-anual-de-comercio-exterior-de-uruguay-2023/>.

producto fue superior al del año anterior en un 15% y alcanzó una cifra récord respecto a los últimos diez años.

La perspectiva para este producto, según el informe de OPYPA 2023, se basó tanto en los altos costos de producción que se vienen afrontado hace varios años, sumado a la sequía que repercutió negativamente en su rendimiento, aunque el área sembrada se mantuvo respecto a la zafra anterior. Fue a través del canal del precio internacional para el segundo semestre por el cual se alcanzó un mayor nivel de exportaciones en valor, el aumento del precio respondió al reforzamiento de las medidas arancelarias que continúan en vigencia en India, mayor productor de este grano. El principal país de destino de este producto fue Brasil (29% del total), seguido por Perú (8,03%) y Panamá (8,02%), vale destacar que la demanda brasilera se incrementó en un 95% respecto al año anterior.

Mientras tanto, China continúa siendo el principal país de destino de la exportación de soja, si bien su nivel de demanda cayó un 69%, su proporción respecto al total exportado aumentó (pasa de 32% en 2022 al 46% en 2023). El país que anteriormente se encontraba en el segundo puesto era Argentina hasta el año 2022, para este último año reduce drásticamente su compra de soja uruguaya (-96%), para dejar paso a Italia, país que en los últimos dos años no se le vendía este producto, ahora se le destina el 7% del total exportado de este grano. En tercer lugar, se encuentra Egipto, país que redujo sustancialmente su demanda (-77%) aunque mantuvo su participación en el grupo (tanto para 2022 como 2023 fue del 6%). Estos tres países acaparan el 56% del total exportado de la soja.

En términos de volúmenes, si tomamos en cuenta el grupo en su conjunto, los granos cayeron un 41%, una caída similar en términos de valor, lo que permite considerar que tanto la caída de su precio como la cantidad producida impactó negativamente en lo comercializado.

Los productos que tuvieron rendimientos positivos respecto al 2022 fueron el arroz, el sorgo y la cebada malteada. La incidencia de estos tres productos en la variación interanual del grupo medido en millones de dólares superó mínimamente el 3%. En contraparte, los productos que registraron una caída interanual fueron la soja (-78%), el trigo (-1%), la cebada (-41%) y el maíz (-100%²⁰).

En términos de toneladas, los productos que tuvieron rendimientos positivos respecto al 2022 fueron el trigo y el sorgo, mientras que la cebada malteada se mantuvo incambiada. La incidencia de estos dos productos en la variación interanual del grupo medido en toneladas brutas fue del 2%. Mientras que, los productos que registraron una caída interanual fueron la soja (-75%), la cebada (-35%), el maíz (-100%²¹) y el arroz (-2%).

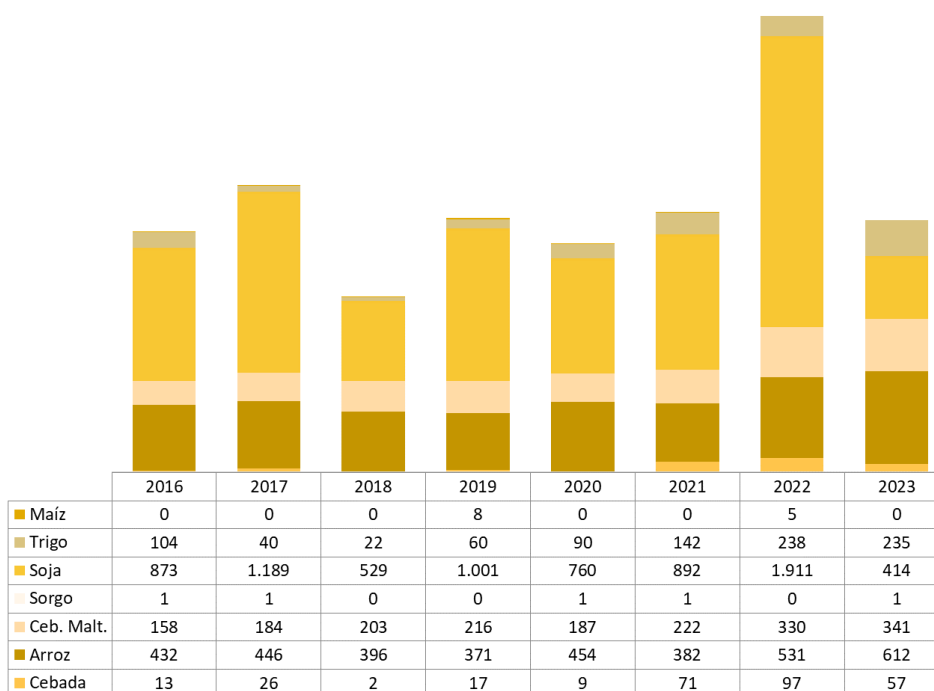
El índice de precios de los cereales de la FAO²² registró una caída del 15% si comparamos los resultados promedios de los últimos dos años. El valor registrado para el 2023 es similar al registrado en 2021 (2023: 130,9, 2022: 154,6, 2021: 131,2), dejando atrás el récord histórico del año anterior.

²⁰ No se registraron exportaciones de maíz este año (en 2022 registraron 4,8 millones de dólares).

²¹ No se registraron exportaciones de maíz este año (en 2022 registraron 14.452 toneladas).

²² Situación Alimentaria Mundial: Índice de precios de los alimentos de la FAO (2023). Obtenido de: <https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/es/>

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



En relación con los precios internacionales, el Índice de Granos y Semillas Oleaginosas que lleva a cabo el ICG (International Grains Council) muestra este año de estudio una decaída en el primer semestre del año, una breve recuperación en julio-agosto, para mantenerse relativamente bajo hasta los últimos meses del año en comparación al principio, cerró el año con una caída del 18% para el 2023.

Según la FAO, el Índice de Cereales se ha visto afectado por los cultivos desfavorables a raíz de las condiciones climáticas tanto en nuestra región como en Estados Unidos, la Unión Europea y Rusia.

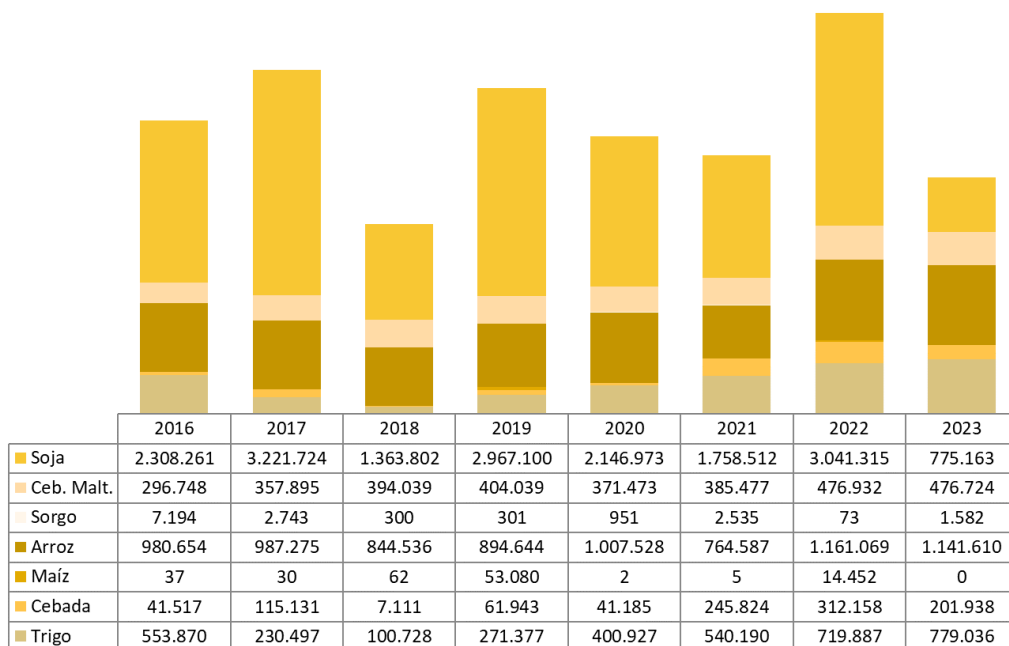
El precio del arroz es el único producto del grupo que arroja un índice más alto para el cierre del año 2023 (mejora del 19%), en comparación al trigo (-23%), maíz (-28%) cebada (-28%) y soja (-19%)²³.

A continuación, se presenta un gráfico que muestra las exportaciones del grupo Granos en el periodo 2016-2023 medido en millones de dólares.

²³ Datos obtenidos de IGC (International Grains Council): <https://www.igc.int/en/markets/marketinfo-goi.aspx>.

A continuación, se presenta un gráfico que muestra las exportaciones del grupo Granos en el periodo 2016-2023 medido en toneladas brutas.

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



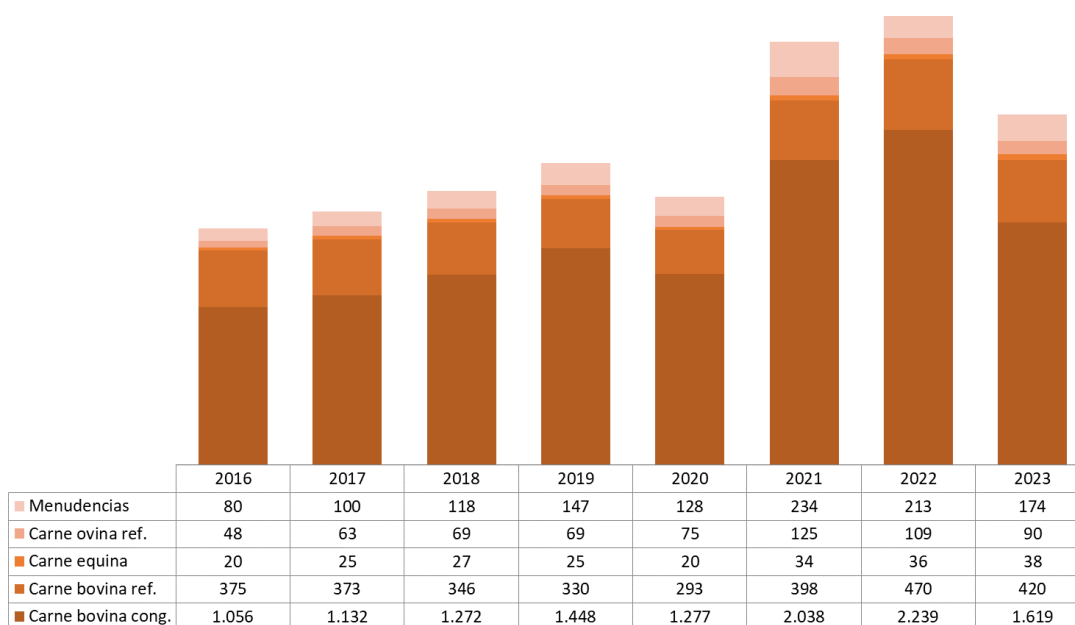
CARNE

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 2015. 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 este año se registró una caída del 24% respecto al 2022.

Dentro de este grupo, la carne bovina es la de mayor contribución (este producto²⁴ históricamente se posiciona en los primeros puestos de las exportaciones totales) y las variaciones son semejantes con lo sucedido en todo el grupo (la carne bovina decayó en un 24,7%).

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 FAO²⁵, se vivieron variaciones similares a las del año anterior. A nivel general, la variación fue negativa en un 14% y en la carne bovina fue inferior en el orden del 3% al compararlo con el año anterior²⁶ debido a esto es que el crecimiento de los totales exportados en términos de valor fue más pronunciado que en términos de toneladas, ya que en esta última variable se registraron mínimos incrementos e incluso caídas²⁷.

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



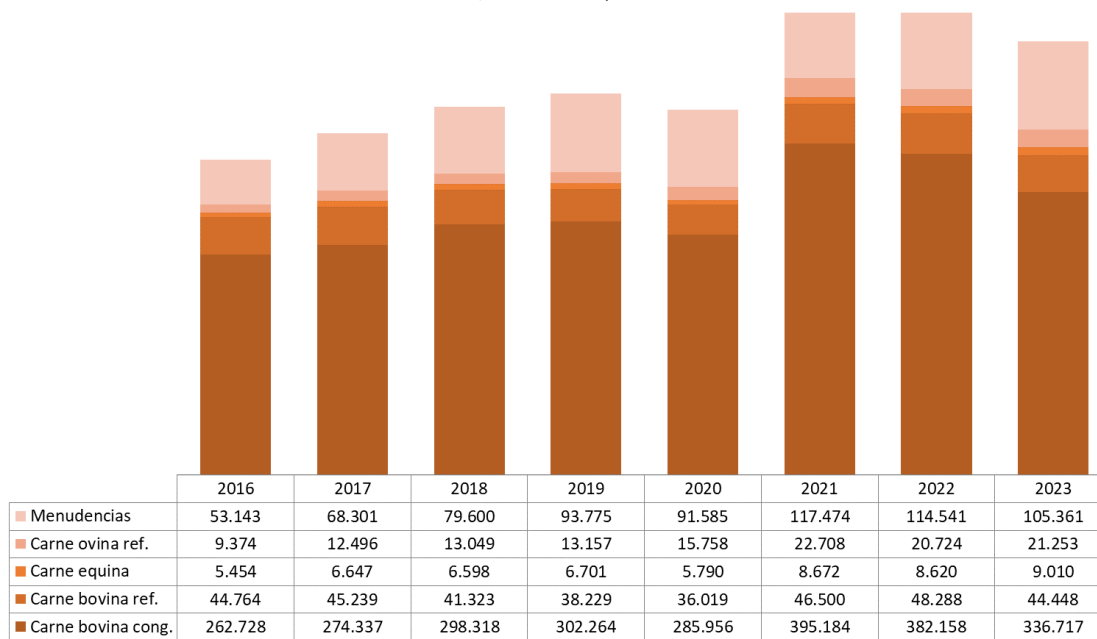
²⁴ Considerando en conjunto carne bovina congelada y refrigerada representan el 87% del grupo.

²⁵ Food and Agriculture Organization of the United Nations.

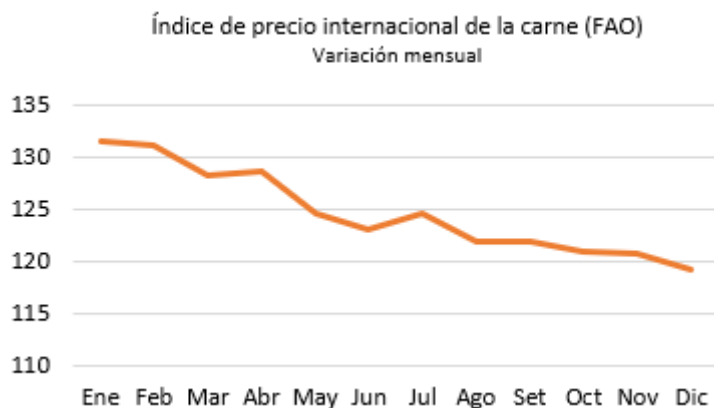
²⁶ Datos obtenidos de <http://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/>.

²⁷ Variación de toneladas exportadas de carne bovina congelada fue de -3%. En el total del grupo, el nivel exportado en toneladas fue también de -3%.

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



En relación con los precios de los productos cárnicos que mide este índice, los dos primeros meses del año se mantuvo en 131 puntos, el cual fue el pico máximo de 2023, hasta abril se mantuvo en 128 puntos, los siguientes meses comenzó a caer progresivamente; el índice pasó de 125 puntos a 121 puntos, cerrando el año en diciembre con un valor de 119 puntos.



MADERA

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

La extracción de madera tiene diferentes fines tales como la elaboración de combustible o para su consumo en el ámbito industrial (aserraderos, fábrica de tableros, industrias de aserraderos, impregnadoras e industrias de transformación química -pulpa de celulosa-). Como es de público conocimiento, en Uruguay al 2022 funcionan dos plantas de celulosa, UPM (2008) y Montes del Plata (2014), así mismo en abril del 2020 comenzó la construcción de la tercera de ellas (UPM 2) que inició sus operaciones en el segundo semestre del 2023.

Conforme al análisis del informe anual de la OPYPA, indica que el sector acumuló en los primeros tres trimestres del año valores históricamente altos, aunque para el cierre del año alcanzó un nivel de exportación en millones de dólares mínimamente superior al del año anterior. Esto responde a dos factores que operan de forma contraria; el inicio de producción y exportación de celulosa desde la nueva planta de UPM es positivo para el país, mientras que la caída del precio internacional de este bien y la pérdida de dinamismo en las ventas opera a la baja.

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.

En las últimas dos décadas y en un contexto de expansión de las exportaciones de bienes, las colocaciones externas del complejo forestal pasaron de ser 5% en 2001 a representar el 20% en 2022²⁸.

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 2021-2022 se da un rebote que determina números históricos. Para este 2023, 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 2016, en valor aumentó un 53%²⁹ y en toneladas lo hizo un 46%³⁰.

Al analizar cada uno de los productos por separado, observamos que la madera en bruto representa más del 71%³¹ 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 61% en comparación al año anterior. India se convirtió

²⁸ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/sector-forestal-en-uruguay/>

²⁹ Variación punta a punta desde 2016 (806) a 2023 (1.233).

³⁰ Variación punta a punta desde 2016 (8.577.202) a 2023 (12.506.382).

³¹ Tomando en cuenta lo exportado a las Zonas Francas.

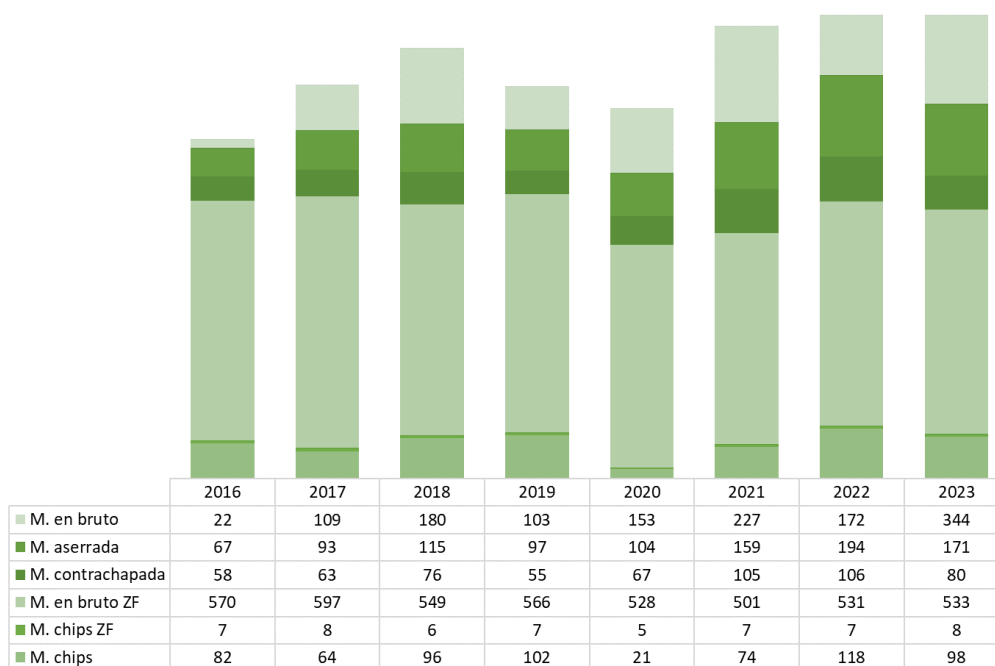
en el principal receptor de estas exportaciones, aunque su nivel de compra en millones de dólares cayó un 22% respecto al 2022.

En lo que respecta a los chips, si se incluye lo exportado desde Uruguay a las Zonas Francas, para este año presenta una variación interanual negativa del 16% en términos de valor, dejando atrás el máximo histórico del 2022 y retorna a un valor similar al registrado en 2018. Esta caída se debe a que las ventas hacia el principal socio comercial, Portugal, cayeron un 19%³² respecto al 2022. El que ocupa el segundo lugar, China, mantuvo invariada su adquisición de este producto (ronda los 22 millones de dólares), así como también Suecia que se encuentra en tercer lugar (cuyas ventas rondan los 3 millones de dólares).

Por otro lado, la madera aserrada dentro del total exportado sin considerar las Zonas Francas representa el 14% en valor y las ventas interanualmente cayeron en las dos medidas: un 12% en valor y un 7% en volumen.

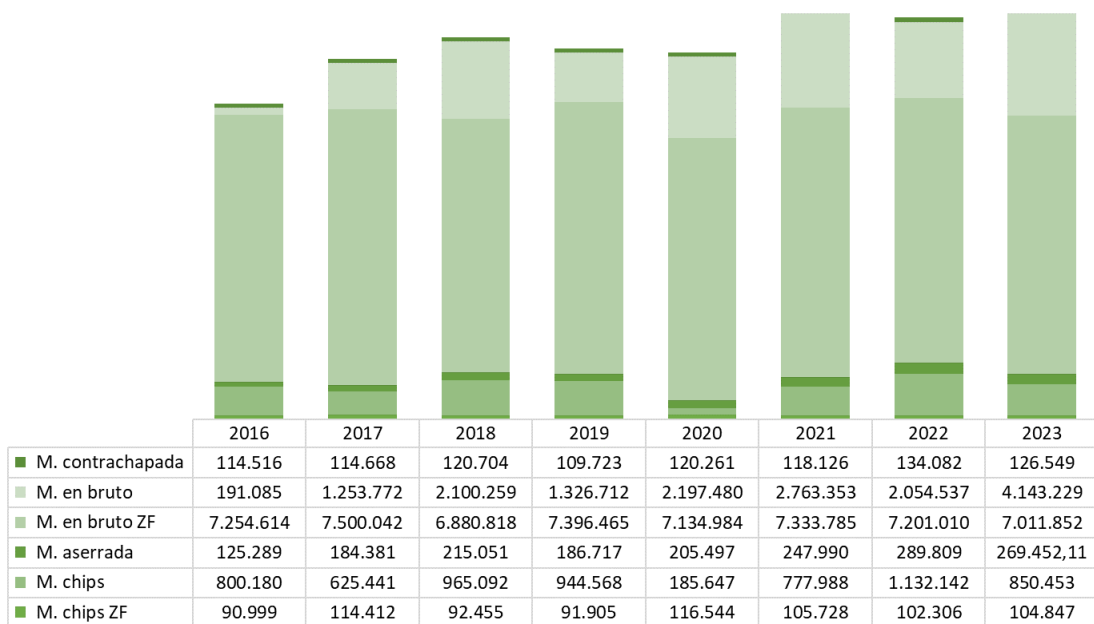
Para finalizar el análisis, si miramos las ventas agrupadas de nuestro país con destino a Zonas Francas podemos observar que en términos de valor decrecieron un 3% respecto al año pasado.

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



³² Las ventas de madera en chips hacia Portugal fueron de 87 millones de dólares en 2022 vs. 71 millones de dólares en 2023.

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



LÁCTEOS

Como último grupo de productos, tomamos los comprendidos en la industria láctea. Las exportaciones de los productos comprendidos en el grupo presentaron en su mayoría variaciones negativas respecto al 2022: manteca (-46%), la leche y nata en polvo (-14%), suero en polvo (-28%), suero, cuajada (-5%) y queso y requesón (-4%).

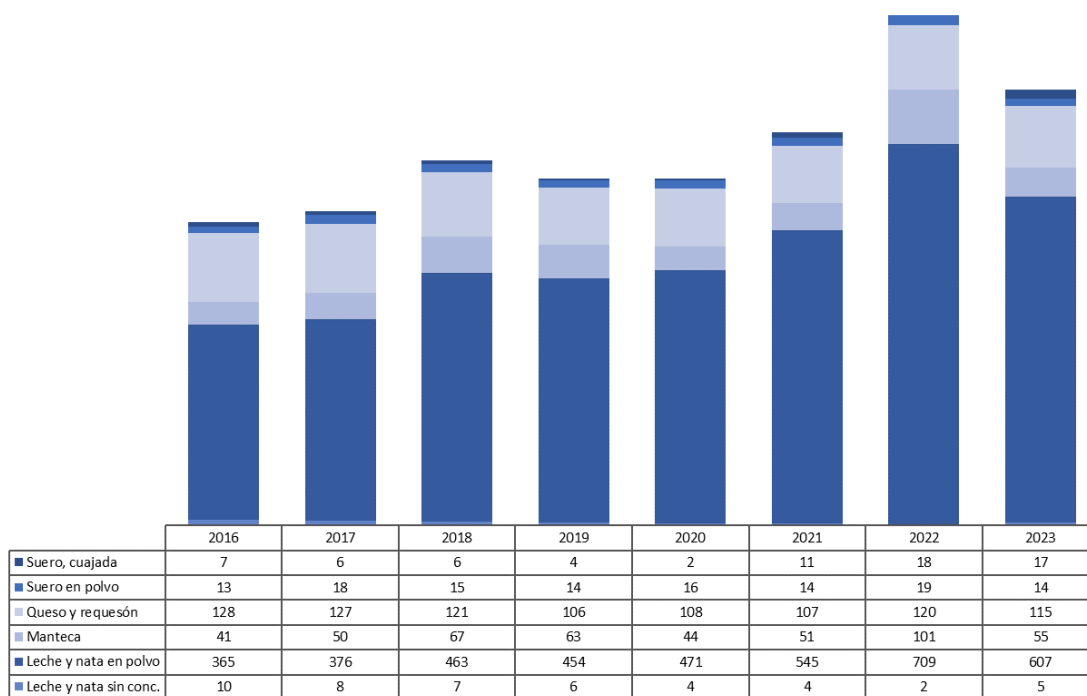
El único producto que presentó una variación positiva interanual fue la leche y nata sin procesar que creció un 156% (pasó de 2 a 5 millones de dólares).

Si realizamos el mismo análisis en toneladas, nuevamente la leche y nata sin procesar fue el único producto que registró una variación positiva (24%), mientras que los demás productos registraron las siguientes caídas: manteca (-41%), suero en polvo (-30%), suero, cuajada (-31%), queso y requesón (-10%) y la leche y nata en polvo (-5%).

Al hacer referencia al total exportado se registró una caída respecto al año anterior, año en que se registró un récord histórico (U\$S 969 millones de dólares), para el 2023 cayó un 16%. Si analizamos la variación punta a punta, respecto al 2016, creció un 44% en millones de dólares, mientras que, si se mide en toneladas respecto al mismo año, cayó. El total de toneladas para este año es similar al alcanzado en 2021, si bien se aleja del récord histórico del 2022, es cercano al promedio de los últimos diez años. Si se realiza la misma conclusión en millones de dólares, también se deja atrás el récord del año anterior, sigue siendo superior respecto al promedio de los últimos diez años.

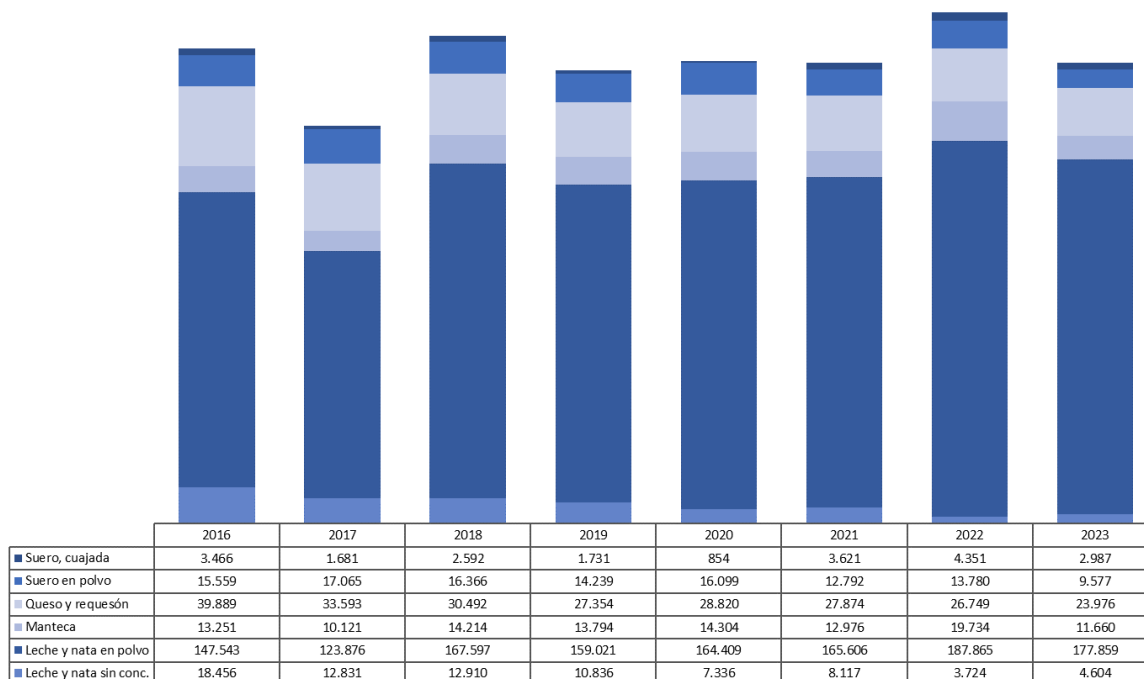
EXPORTACIONES DE PRODUCTOS LÁCTEOS

USD FOB MM, SIL INALOG A PARTIR DE LA DNA



A pesar de su declive este año, la leche en polvo sigue siendo el producto más exportado, representando aproximadamente el 75% del total en términos de facturación y el 77% en términos de volumen.

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



Gracias a la información de INALE³³, podemos comparar los precios promedio por los productos exportados en el acumulado a diciembre 2023 respecto a los del año anterior, todos los productos obtuvieron un precio inferior; el producto con caída más significativa fue la leche en polvo descremada (-17%), seguido por la manteca (-15%), leche en polvo (-11%) y quesos (-6%). 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 16% menor a la asentada en el 2022.

En los años anteriores, Argelia y Brasil se habían mantenido como los principales socios comerciales de nuestros productos lácteos. Sin embargo, en 2021, China entró en el top tres, superando a Brasil. En 2022, la demanda china cayó drásticamente, cerca de un 50% tanto en valor como en toneladas, reduciendo su participación al 10%. Para 2023, la demanda de China volvió a caer quedando con una participación del 3%, una disminución del 76% en dólares y una reducción del 70% en toneladas. Al igual que el año anterior, Argelia y Brasil siguen siendo los dos socios más importantes para nuestro país, con una participación conjunta que supera el 64% de nuestras exportaciones. Esto representa una mejora significativa en comparación con el año anterior, cuando su participación conjunta era del 50%.

³³ <https://www.inale.org/informes/precios-diciembre-2023/>

Es destacable la relevancia que ha tomado Brasil; para este año captó el 50% de las ventas al exterior de la industria láctea. En millones de dólares significó un aumento de 69% (401 millones de dólares en 2023 vs. 238 millones de dólares en 2022) y en volumen un incremento del 83% (59.812 toneladas brutas en 2022 vs. 109.485 toneladas brutas en 2023).

Argelia sigue siendo el segundo socio comercial de este grupo, representando el 15% de las adquisiciones de productos de esta industria. Aunque esta cuota es significativa, las cifras de este año muestran una disminución considerable. Las ventas en millones de dólares cayeron un 42% (121 millones de dólares en 2023 frente a 209 millones de dólares en 2022) y en toneladas brutas, una caída del 32% (38.602 en 2023 frente a 56.739 en 2022).

A continuación, se presenta dos gráficos en barras que muestran la evolución de los productos principales que pertenecen al grupo Lácteos, medido en millones de dólares como en toneladas brutas para el periodo 2016-2023.

Síntesis de las exportaciones uruguayas

Para completar este apartado y acabar con el estudio de nuestro país, se presentan nuevamente los cuadros del inicio del apartado. Estas tablas cuentan la sumatoria de las toneladas brutas y millones de dólares exportadas donde se puede ver la participación de cada grupo. En este sentido, se puede distinguir que no presentan variaciones significativas en el transcurso del periodo analizado.

En términos de volumen, lo encabeza el grupo Madera desde el inicio del periodo en 2016, promediando un 68%. A pesar de que en el periodo 2020-2021 se había registrado un aumento de su participación, para luego en 2022 registrar una caída, este año logra aumentar un 15%, cifra mayor al promedio tomado a partir de 2016.

En segundo lugar, se encuentra el grupo Granos con una participación que promedia un 27% a partir de 2016. Este año en particular su participación fue más baja respecto al promedio (20%), ya que registra valores menores a los últimos cuatro años.

El grupo Lácteos y Carne para este año se mantiene en el promedio de participación de los años anteriores, aunque este año se haya registrado una disminución en las cantidades exportadas de ambos.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Carne	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653	574.331	516.790
Granos	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175	5.725.885	3.376.054
Lácteos	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984	256.203	230.663
Madera	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977	10.913.887	12.506.382
TOTAL GRUPOS	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789	17.470.306	16.629.889

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%. Para este año, el grupo Carne retoma la primera posición en ventas medidas en mm de dólares ahora con una participación del 38%. En siguiente nivel, se encuentra el grupo Granos que registró una importante caída en su participación (pasó de ocupar el 38% al 27% del total). Para este año, los grupos Lácteos y Madera mejoran su promedio, y si bien su nivel exportado en dólares desmejora en comparación al anterior, continúan superando el promedio tomando desde 2016 en ambos casos.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Carne	1.580	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828	3.066	2.341
Granos	1.581	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712	3.112	1.659
Lácteos	564	585	680	647	646	733	969	812
Madera	806	935	1.022	931	879	1.073	1.130	1.233
TOTAL GRUP	4.531	5.098	4.687	5.270	4.820	6.347	8.276	6.045

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 13%, 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	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Carne	3%	3%	3%	3%	3%	4%	3%	3%
Puerto Montevideo	94%	94%	95%	96%	93%	89%	91%	90%
Paso de Frontera	6%	5%	5%	3%	7%	11%	8%	9%
Aeropuerto	0%	0%	1%	1%	0%	0%	1%	1%
Granos	31%	32%	20%	30%	27%	23%	33%	20%
Puerto Nueva Palmira	59%	60%	45%	62%	59%	59%	59%	49%
Puerto Montevideo	31%	33%	45%	33%	34%	35%	34%	41%
Paso de Frontera	7%	4%	4%	4%	7%	5%	5%	10%
Otras plataformas	4%	3%	6%	1%	1%	0%	0%	0%
Lácteos	2%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%
Puerto Montevideo	61%	73%	81%	81%	80%	83%	74%	62%
Paso de Frontera	39%	27%	19%	19%	20%	17%	26%	38%
Otras plataformas	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Madera	64%	64%	75%	65%	68%	72%	62%	75%
ZF Punta Pereira	43%	41%	35%	39%	38%	37%	38%	30%
ZF UPM	42%	37%	32%	35%	35%	29%	31%	26%
Puerto Montevideo	14%	21%	28%	23%	24%	32%	29%	25%
Otras plataformas	0%	2%	4%	3%	3%	2%	2%	18%

Los porcentajes de las principales filas indican, para cada año, la participación de cada grupo en la sumatoria de toneladas exportadas por los cuatro. Como se detallaba anteriormente, el grupo Madera es quien tiene el podio, este grupo en el 2023 tuvo una participación de 75% seguido por el grupo Granos que alcanza un 20%. El grupo Lácteos y Carne mantienen sus participaciones respecto al año anterior.

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 90% de las exportaciones de carne salieron por el Puerto de Montevideo, seguido lejanamente por el Paso de Frontera que comparativamente al año anterior sumó 1 punto porcentual (9%). La madera por su parte tiene dividida en casi tres partes la salida, la misma es liderada nuevamente este año (y desde 2016 de forma consecutiva) por la Zona Franca Punta Pereira con el 30%, seguidamente viene UPM con un 26% y luego Puerto de Montevideo con un 25%.

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^lbopicuá a Montes del Plata).

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

3.2.5 El caso argentino³⁵

La economía argentina al igual que la de nuestro país mantienen para este 2023 un escenario de recuperación por segundo año consecutivo tras la pandemia de Covid-19, que igualmente no escapa de las turbulencias del contexto mundial que atraviesa una fuerte desaceleración económica.

Si tomamos los datos del Informe de Avance del Nivel de Actividad del INDEC³⁶, para 2023 las variaciones en las dos variables económicas de relacionamiento con el exterior tuvieron variaciones con signo contrario; el nivel de exportaciones decayó (-6,7%) mientras que las importaciones crecieron mínimamente (2,2%) respecto al año anterior³⁷. Sin embargo, en términos en toneladas se registraron declives tanto en las ventas (-31,1%) como en las compras (-4,3%).

Para el 2023, el PBI argentino registró una caída del -1,6%, variación contraria a los dos años anteriores que evidenciaba la recuperación posterior a la pandemia del Covid-19. Esta variación negativa responde, por parte de la demanda, a la caída de las exportaciones (-6,7%) y la formación bruta de capital fijo (-1,9%), superior a lo que logró aumentar las importaciones (2,2%) y el consumo privado (1,1%). Por parte de la oferta, cayó el sector Agricultura (-20,2%) y Pesca (-6,1%), mientras que se recuperaron Hoteles y restaurantes (7,5%), Explotación de minas y canteras (7,2%) y Enseñanza (2,7%).

Históricamente la relación de nuestro país con Argentina ha sido muy relevante, y en la actualidad, los servicios logísticos no son una excepción. Por ello, es de suma importancia estudiar cómo y en qué proporción Argentina utiliza los recursos disponibles del puerto de Montevideo.

En base a la información que nos proporciona el CENNAVE en este apartado pasaremos a estudiar la carga del vecino país que se moviliza por el Puerto de Montevideo y que no tiene como destino Uruguay. Esto toma en consideración a los contenedores de trasbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY. Analizando las descargas de contenedores provenientes de Argentina, luego de una recuperación del 15% en 2022 tras dos años de caída, en 2023 se observó una disminución del 24% respecto al año anterior, con valores inferiores a los registrados en el periodo 2020-2021.

Es preciso señalar que la participación argentina en el total de TEUS³⁸ descargados en el Puerto de Montevideo, continúa siendo muy significativa, aunque registró una caída interanual para este año, en la actualidad representa el 15% del total, detrás de China (35%) y Paraguay (19%)³⁹.

En términos de peso en el último año refleja nuevamente una caída, pero del 19% y para el 2023 el valor en toneladas es inferior al periodo 2019-2021.

³⁵ Dentro de las cargas a estudiar en esta sección se consideran los trasbordos y los reembarcos.

³⁶ Informe de avance del nivel de actividad. Informes técnicos, INDEC (2023)
https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/pib_03_24624724AF4B.pdf

³⁷ En el informe elaborado por INDEC la evolución de estas variables están medidas en millones de pesos argentinos.

³⁸ TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

³⁹ Total de descargas en TEUS para el 2023 – 272.337, año 2022 – 254.161 (participación Argentina 20,2%). Por mayor detalle ir a la sección 4.1.1 del documento.

DESCARGA CONTENEDORES HUB* CON ORIGEN ARGENTINA

Un movimiento, proc. INALOG a partir de CENNAVE

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TEUS	32.355	19.214	29.555	52.635	49.613	48.388	48.388	42.016
TONELADAS	461.397	287.656	434.247	784.537	722.131	712.450	803.389	654.098

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

Si se miran en detalle las mercaderías contenerizadas, podemos realizar un primer análisis sobre el top de productos en esta modalidad; el mismo se mantiene relativamente constante y principalmente son productos asociados a la cadena alimentaria.

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

Pescados y otros productos acuáticos⁴⁰

Cuando se miran las participaciones de los primeros tres puestos de productos que transbordán por el Puerto de Montevideo, los mismos son los productos acuáticos y otros productos alimenticios, que en conjunto representan el 43%. Si bien su participación ha variado en el tiempo, si consideramos los pescados y calamares congelados en conjunto con los otros alimentos de mar, en promedio de los últimos 5 años representan un 30%.

Para mejorar los servicios, se analizan los mercados de destino. Los seis principales acumularon, en promedio, 2019-2023, una participación del 64% en valor y del 55% en volumen del total exportado (pescado y productos acuáticos) por Argentina. La mayoría de estos países no pertenecen a la región, excepto Brasil, que tiene una participación promedio del 5% y 6% en valor y toneladas, respectivamente.

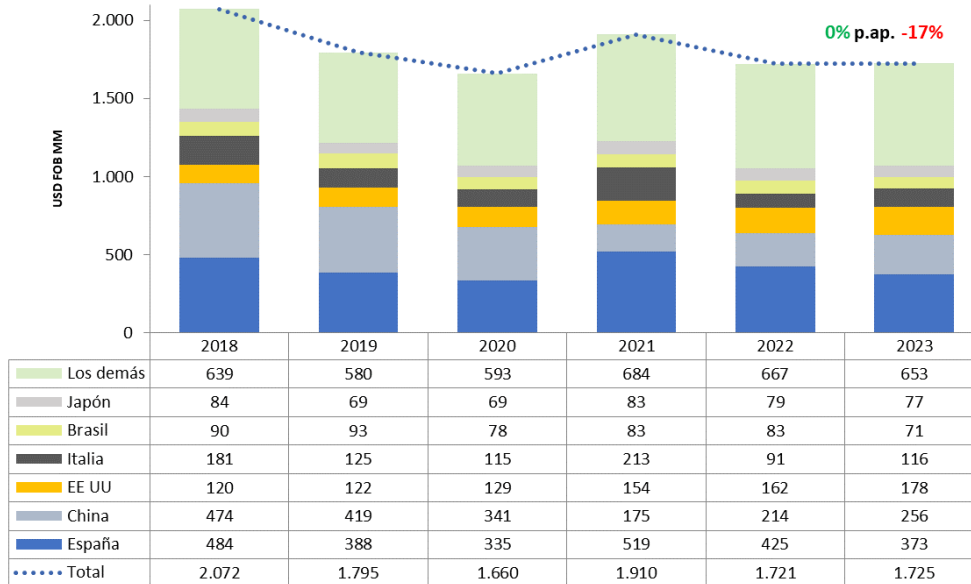
Al analizar las exportaciones de estos productos en términos de valor, China mostró el mayor crecimiento en las adquisiciones de exportaciones argentinas, con un aumento del 20%, manteniendo la tendencia del año anterior, aunque con cifras que representan la mitad de lo adquirido en 2018. Las participaciones 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 con los primeros años. España, que en 2018 compartía una participación de 23% con China en el último año descendió un punto porcentual;

⁴⁰ 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.gov.ar/indec/web/Institucional-Indec-InformacionDeArchivo>.

pero manteniendo la primera posición. Algo similar a lo anterior sucedió en términos de peso con ambos países; China descendió en ocho puntos porcentuales (2018 vs 2023), mientras que España mantuvo su participación variando levemente en tres puntos.

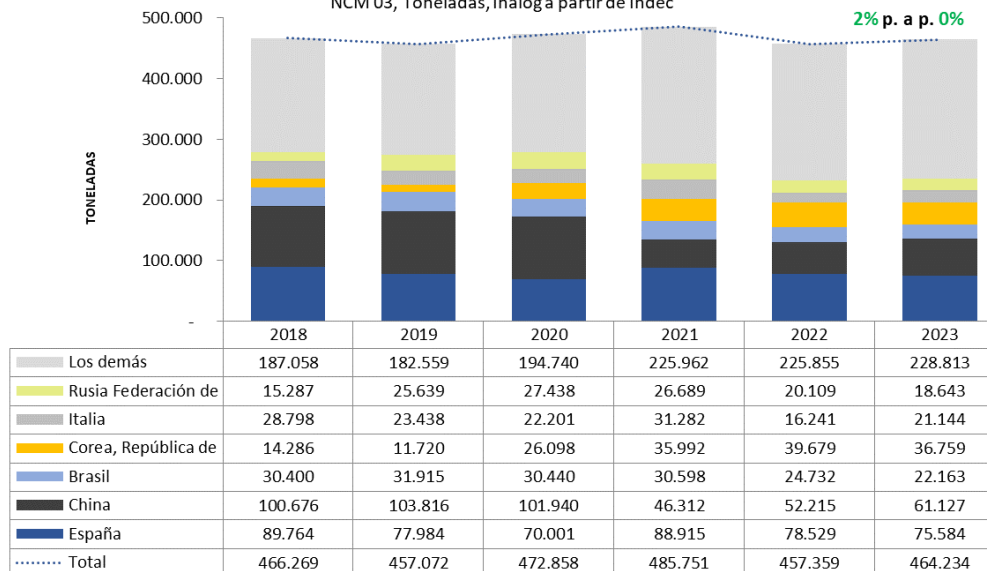
Exportaciones argentinas de pescado y otros

NCM 03, USD FOB MM, Inalog a partir de Indec



Exportaciones argentinas de pescado y otros

NCM 03, Toneladas, Inaloga a partir de Indec



Del total exportado, se observaron resultados análogos. En términos de valor, se experimentó una variación insignificante del 0%, con un incremento de solo cuatro millones de dólares FOB en comparación con el año anterior. Sin embargo, al comparar con el inicio del período analizado, esta variación es del -17%.

Además, en términos de peso, se registró un leve crecimiento del 2%, alcanzando un valor total similar al de 2018. Dado esto, la variación de punta a punta de 2023 frente al inicio del período analizado también resultó ser insignificante.

3.2.6 El caso paraguayo⁴¹

En este caso, el punto de partida para el análisis es la evolución de las cargas que Paraguay exporta utilizando la HPP⁴².

El movimiento de cargas aguas abajo promedió 8,7 millones de toneladas anuales en los últimos 5 años⁴³; que, al analizar la cifra del último año, vemos que el valor alcanzado supera al promedio ya que es un 23% superior.

A su vez, si observamos la variación p. a p., en el año 2023 se presentó un crecimiento del 30% (comparado con el año 2016) y por su parte, la variación p. a p. del total exportado por Paraguay fue de 15%. Esto implica que las variaciones están acordes en signos, pero no están alineadas en magnitud, explicando cómo se recupera en el último año una participación⁴⁴ de las más importantes en el período alcanzando un 66%.

Igualmente, al ver la participación histórica relativa de la HPP en el total, la misma se ha mantenido relativamente constante, siendo siempre superior al 50%.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS TOTALES Y POR LA HPP								
Toneladas	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Expo PY totales	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150	11.794.033	16.133.687
Expo PY a través de la HPP	8.217.522	8.972.907	8.708.823	8.687.905	9.363.596	8.591.974	6.083.157	10.712.082
Expo PY HPP / Expo PY totales	59%	65%	64%	63%	65%	63%	52%	66%

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 en 2023 en un 76%, este valor se recupera de manera más que importante frente al 2022; a su vez, es superior al mayor alcanzado en el 2020. Por tanto, el 2023 marca un nuevo hito, ya que el comercio de exportación realizado por la HPP fue el mayor histórico.

Los principales productos de exportación destinado a Paraguay son productos primarios: la soja representa más de la mitad del total⁴⁵. A su vez, fue la que mayor incidencia tuvo en el crecimiento de las ventas totales. Si consideramos los productos derivados de la soja, como el aceite o la torta de soja, la participación en conjunto fue del 73% en 2023 que frente al año anterior implica una variación del 147%.

Por el contrario, el resto de los productos que conforman los principales exportados tuvieron variaciones negativas, el maíz cayó en 1%, el arroz en 10% y el alcohol etílico que registró una caída del 27%.

⁴¹ Dentro de las cargas a estudiar en esta sección si se toman en consideración los trasbordos y los reembarcos.

⁴² La operativa de tránsitos carreteros (DUA-T) de carga con origen paraguayo no es significativa.

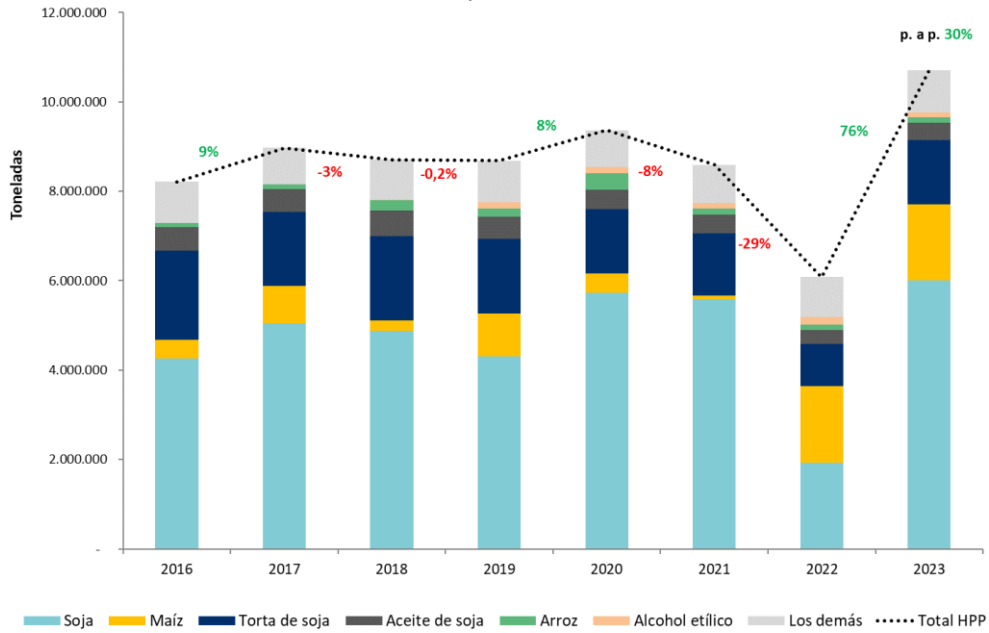
⁴³ Promedio de toneladas de los últimos 5 años - 8.687.743 toneladas - (2019 a 2023).

⁴⁴ Cabe aclarar que los datos de datos aduaneros de Paraguay fueron actualizados y por eso difieren de informes anteriores

⁴⁵ Exceptuando al 2022

Exportaciones paraguayas en HPP

Toneladas, INALOG a partir de datos aduaneros

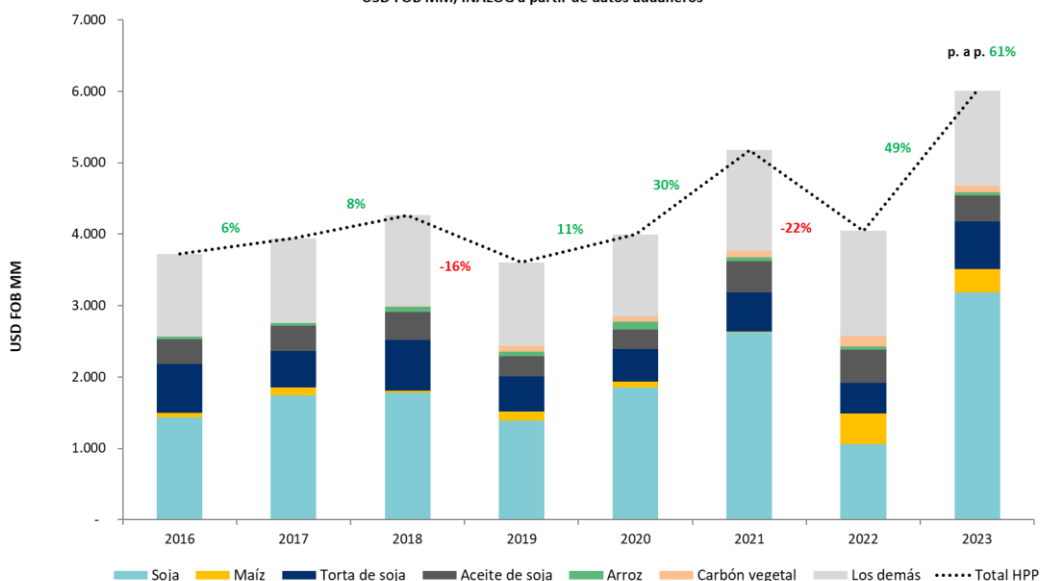


En el informe anterior mencionamos que los cultivos de soja se vieron afectados por la fuerte sequía y eso repercutió muy negativamente en los resultados. Si no consideramos en el análisis este dato, podemos ver que en términos de valor las exportaciones han presentado un crecimiento sostenido desde el 2019.

Además, en el 2023 se registró un crecimiento del 49%, claramente afectado por el bajo valor del año anterior. Al compararlo con el dato mayor que se logró en 2021 la variación igualmente es positiva y asciende al 16%.

Exportaciones paraguayas en HPP

USD FOB MM, INALOG a partir de datos aduaneros



Cuando miramos las participaciones y las variaciones en el detalle de los productos vemos que se alcanzan las mismas conclusiones que en volumen, la soja representa más de la mitad de los ingresos y tuvo un crecimiento del 200% frente al año anterior y de un 21% frente al 2021. Si consideramos el complejo sojero en su conjunto la participación es del 70% y el crecimiento fue del 116%.

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.

El último año no escapa a este rumbo y nuevamente en ambas medidas se dieron variaciones negativas dando un resultado menor al 10% y siendo los mínimos históricos.

PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS EN EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA								
% NP/PY HPP	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Part. en peso	46%	32%	20%	22%	17%	14%	13%	8%
Part. en valor	32%	23%	14%	14%	12%	10%	7%	5%

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

En el cuadro anterior podemos ver que, para el año 2016, se dieron valores de participación relativamente altos y cabe destacar que los mayores de la historia⁴⁶. A partir de ese año y de forma posterior al cierre de las ETF a principios de 2017, se han presentado descensos tanto en peso como en valor de lo exportado desde Paraguay y

⁴⁶ 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

que pasa por el Puerto de Nueva Palmira⁴⁷. En 2023 los resultados no escapan de esta sostenida directriz de caída y además son los peores del período.

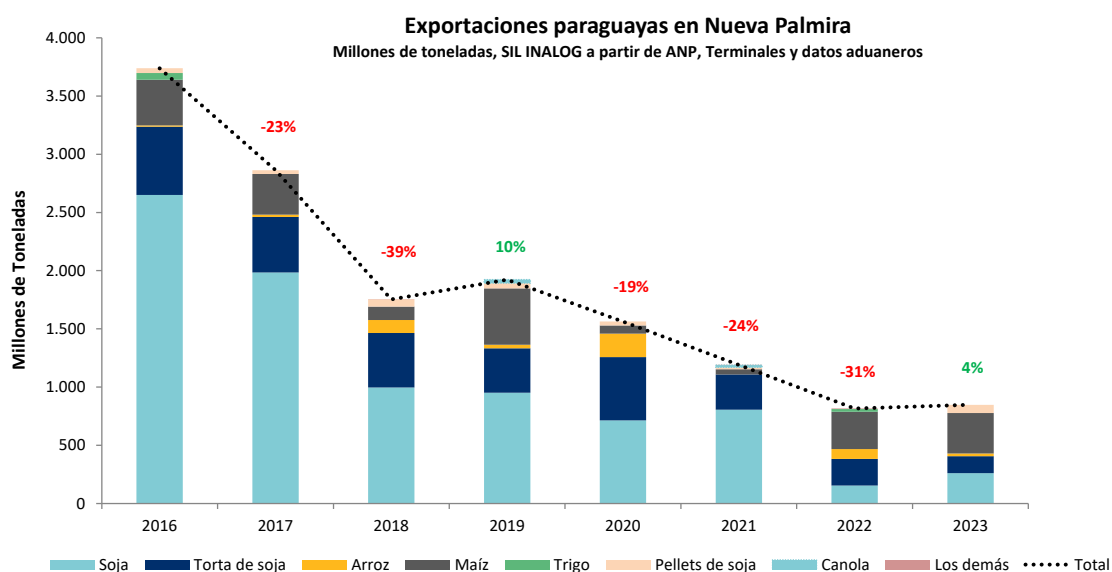
El gráfico a continuación presenta la evolución de los distintos productos para los últimos años. Si estudiamos los movimientos de soja, se observa un crecimiento interanual en los movimientos de este grano del 68% aunque vale la pena señalar que este último valor representa solamente el 10% de las cargas que se movilizaban en el 2016.

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 aceiteras 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	2016		2023	
Argentina	1.118.822	26%	5.633.245	94%
Uruguay	3.027.611	71%	205.682	3%
Los demás países	111.508	3%	164.789	3%
TOTAL	4.257.941	100%	6.003.716	100%

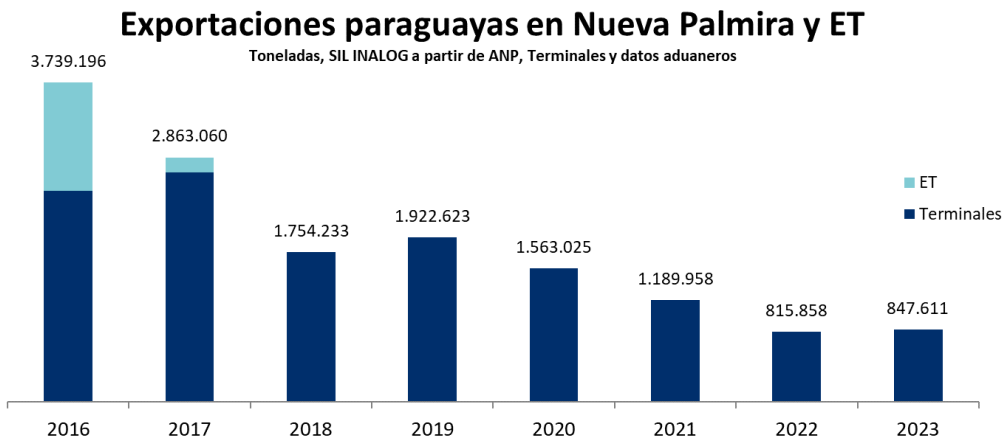
A partir de lo mencionado anteriormente, no es que Uruguay tenga buen margen para la recuperación de esta carga, ya que Rosario gana posición dada su ubicación geográfica.

Por su parte los granos de maíz, a pesar de que exhibieron un crecimiento al igual que los de soja, su representatividad tomó un poco más de relevancia en los dos últimos años. La variación interanual fue del 8% y la participación sobre el total es 41%. Otros productos que se movilaron fueron: torta de soja con una caída del 37%, arroz varió un -71% y se registraron cargas de pellets de soja.



⁴⁷ Existió una excepción del año 2019 donde se vio una leve recuperación

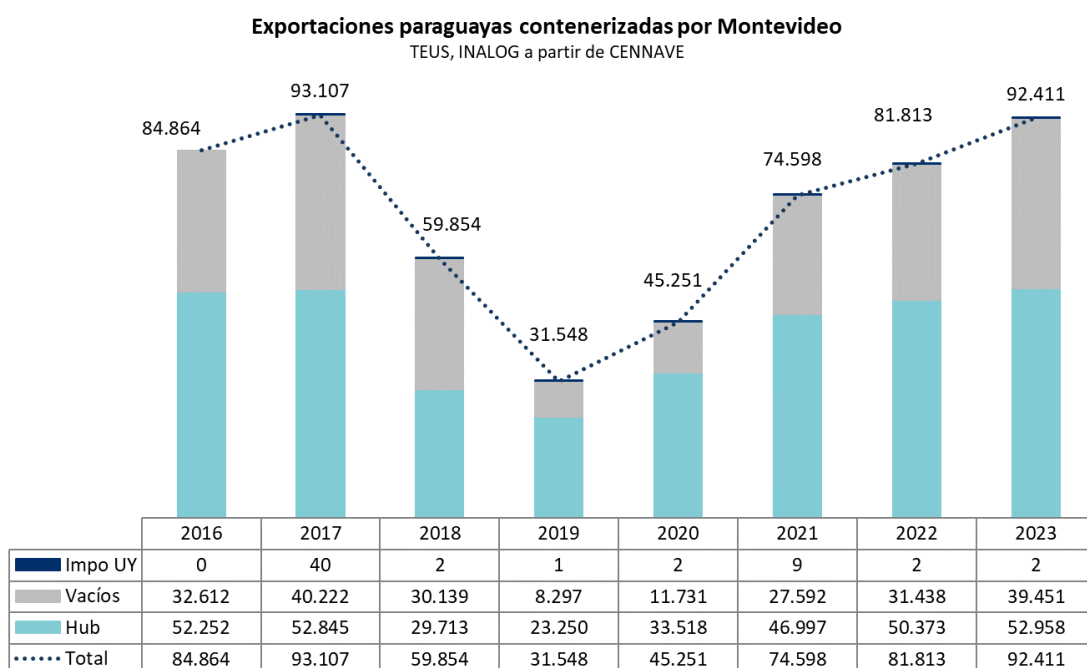
En el último año, el total de las cargas exportadas por Paraguay que se intermediaron en Nueva Palmira se revirtió, aunque en un valor bajo, la tendencia a la baja. La variación interanual fue de sólo un 4%.



Exportaciones paraguayas en Montevideo⁴⁸

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 paraguayo⁴⁹.

En el 2023, las descargas de contenedores procedentes de Paraguay en el Puerto de Montevideo totalizaron 92.411 TEUS⁵⁰, siendo 39.451 vacíos y 52.960 llenos (que totalizaron 780.811 toneladas). Fundamentalmente el total de las toneladas movilizadas corresponden a operativa *Hub* (trasbordos con destino a otros países). El tonelaje de contenedores movidos representa el 7% del total de las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía. En el último año, Paraguay exportó 10.712.082 toneladas por la Hidrovía, lo que significó el 66% 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 2023 de las toneladas exportadas por Paraguay por vía acuática, solo el 16% fue captado por los puertos uruguayos (un 8% utilizó el Puerto de Montevideo y un 8% el de Nueva Palmira).

⁴⁸ Información suministrada por el CENNAVE y estructurada por INALOG.

⁴⁹ No se incluye la información de mercadería en bodega.

⁵⁰ TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP CAPTADAS POR MONTEVIDEO Y PALMIRA								
Toneladas	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Expo PY totales	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150	11.794.033	16.133.687
Expo PY a través de la HPP	8.217.522	8.972.907	8.708.823	8.687.905	9.363.596	8.591.974	6.083.157	10.712.082
Expo PY HPP / Expo PY totales	59%	65%	64%	63%	65%	63%	52%	66%
PY MVD / PY HPP	11%	10%	6%	6%	6%	8%	12%	8%
PY NP / PY HPP	46%	32%	20%	22%	17%	14%	13%	8%
PY NP + PY MVD / PY HPP	56%	42%	26%	28%	22%	22%	25%	16%

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 tres años; para el período anterior 2018-20 los valores obtenidos fueron los más bajos del análisis. Por el contrario, para Nueva Palmira, como se aclaró anteriormente, en esta sección las toneladas vienen cayendo desde 2016.

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, que por cierto fue el menor histórico.

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

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

3.3.1 Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo

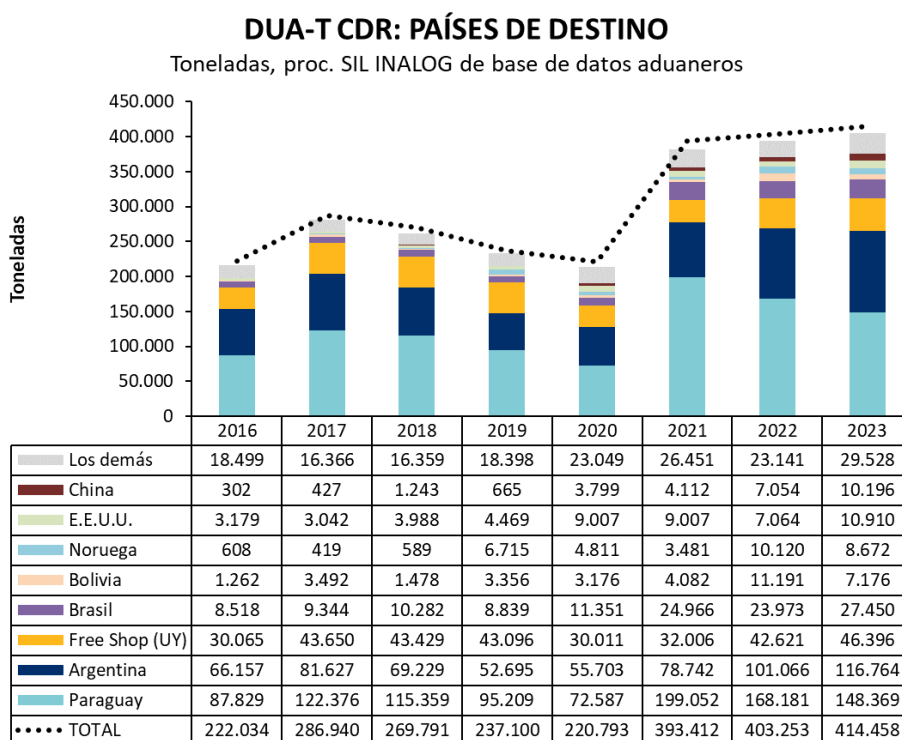
Los registros disponibles de los DUA-T constituyen una de las primordiales fuentes de datos para el análisis del *Hub* Logístico uruguayo. Dado que los datos de los DUA-T representan diferentes operativas, los movimientos que se realizan pueden ser considerados en diferentes clases, siendo las más comunes:

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

En esta sección nos enfocamos 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.

Si observamos los principales destinos del CDR, Paraguay y Argentina representaron en promedio 67%⁵¹ del total de cargas que egresaron entre el 2016 y el 2023 en términos de peso; mientras que Brasil solamente alcanza al 5% de participación promedio. En el último año se produjo una variación positiva del 3% en el total de los movimientos comparado con el año 2022.

De esta forma se alcanza una variación p. a p. de 87% positiva comparado con el año 2016.



En términos de valor, en el último año se produjo un aumento del 6%, lo cual se explica en parte por los crecimientos en las cargas con destino Argentina (14%), una caída de las cargas con destino a Paraguay (-12%)⁵² y un aumento para países como Brasil, Chile, E.E.U.U. y México, que si bien de manera individual no representan un peso importante para el país, si se lo suma al destino Free Shop (UY), representan un 27% del destino de los tránsitos, este conjunto de países obtuvo un 25% de aumento respecto al 2022.

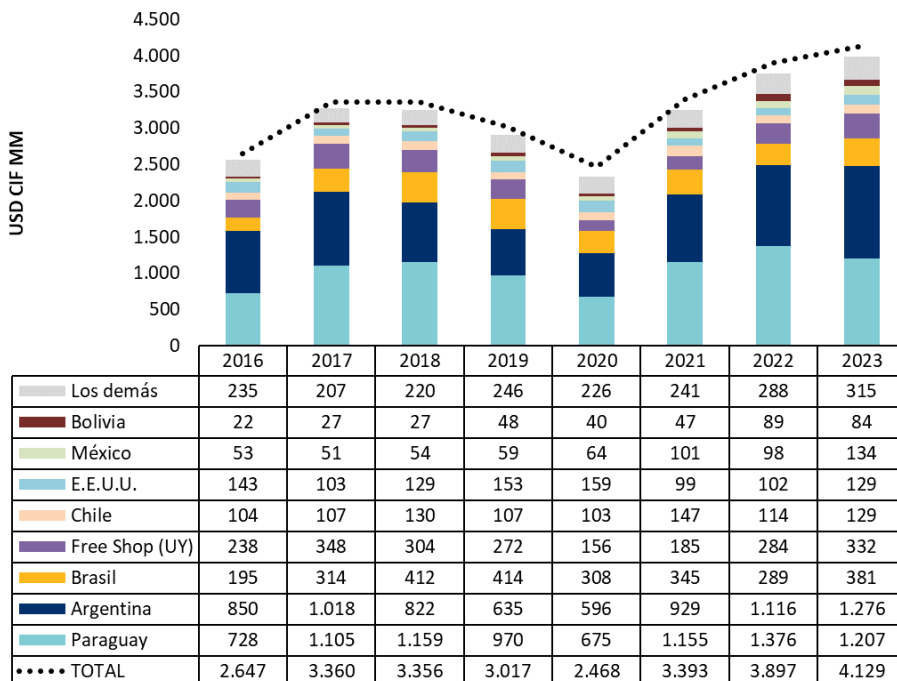
En millones de dólares, se observa que los tránsitos que circulan por nuestro país obtienen una variación p. a p. positiva del 56% comparado con el año 2016.

⁵¹ Participación promedio del período 2016-2023; Paraguay 41,2% y Argentina 25,4%.

⁵² Argentina paso a ser el primero de la lista, Paraguay quedó segundo como en 2016.

DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO

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



Las razones que explican los aumentos y descensos del flujo correspondiente a los principales destinos deben buscarse en un análisis posterior que incorpore otras variables (no incluido en este informe), más allá de lo que se puede observar a partir de los movimientos de las cargas. Sin embargo, en el siguiente cuadro se puede ver el aumento en valor de dos socios comerciales de Uruguay (Brasil y Paraguay) y los Free Shop, crecimiento que permite acaparar la caída del nivel de mercaderías destinadas a Argentina medido en millones de dólares CIF. Así también se puede observar que la caída en términos de peso de Paraguay es contrarrestada por el aumento de lo que se destina a Argentina, Brasil y los Free Shop (UY).

DUA - T CDR: PRINCIPALES DESTINOS

Variaciones en % 2023 vs 2022

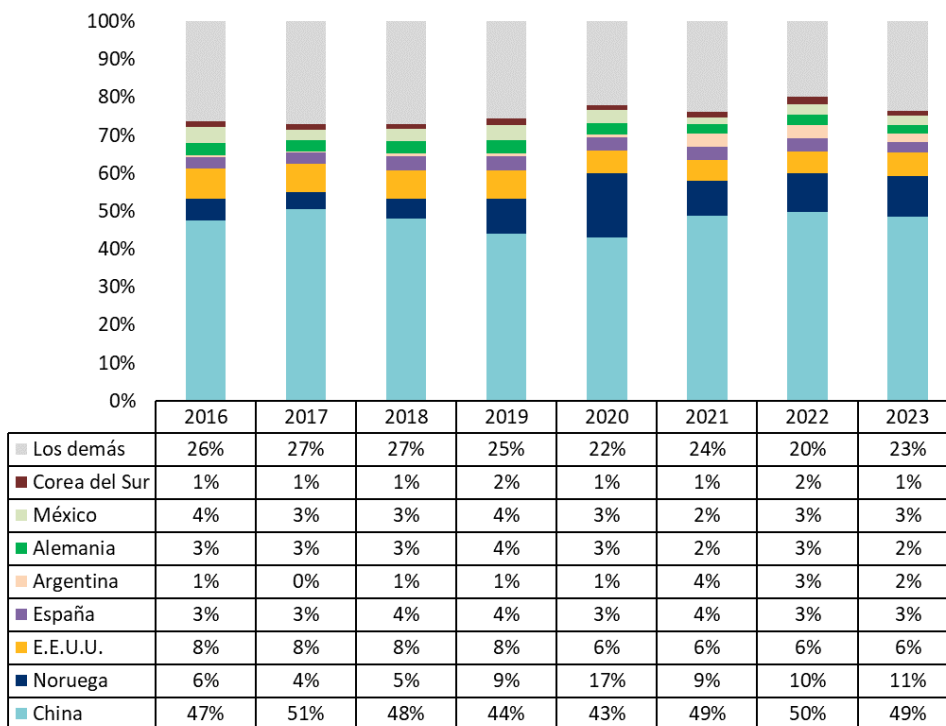
País destino	CIF MM	Toneladas
Paraguay	14%	-12%
Argentina	-12%	16%
Free Shop (UY)	32%	9%
Brasil	17%	15%

Fuente: proc. Inalog de datos aduaneros

En cuanto a los principales orígenes de estas importaciones se destaca la alta concentración de China, con una participación promedio del 48%⁵³ en los últimos ocho años.

DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN

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

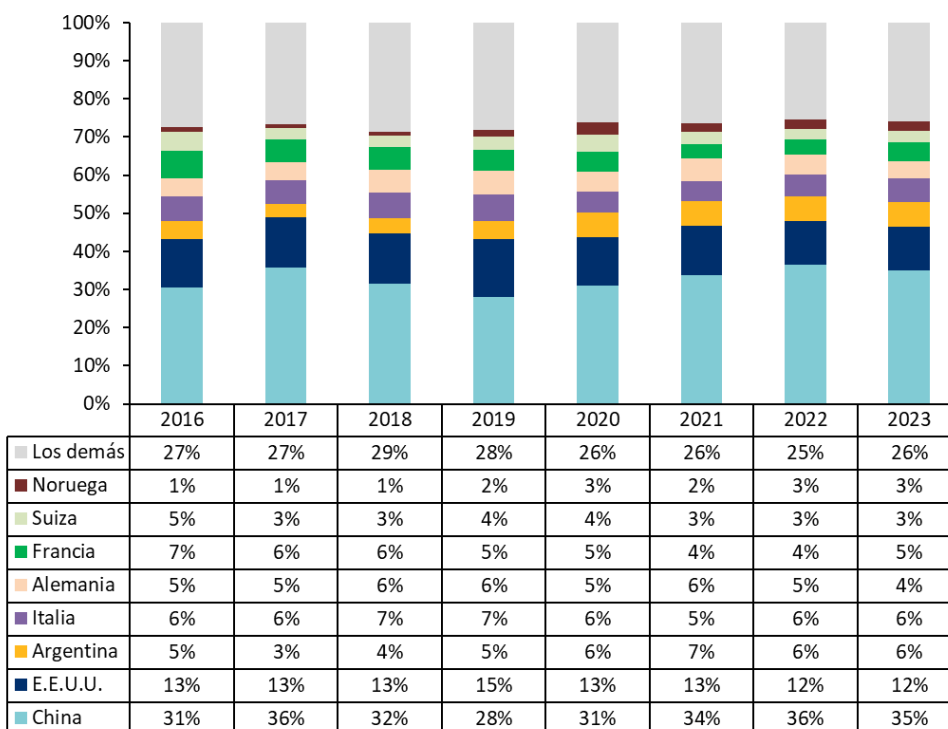


En términos de valor, para el último año China alcanza una participación del 35%, seguido por Estados Unidos con una participación del 12%. La participación de China aumenta respecto al promedio del periodo 2016-2023, mientras que la estadounidense cae (33% y 13% respectivamente). Para el 2023, en suma, estos dos países representan el 47% del total de países como origen de tránsitos CDR.

⁵³ Participación en términos de toneladas.

DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN

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



Basándonos en el siguiente cuadro, se observa el porcentaje de participación de las plataformas de salida de la mercadería del territorio aduanero (fin del tránsito), y para cada una de ellas, la participación de las plataformas de las cuales recibe las cargas (inicio del tránsito). De esta forma, podemos estudiar cómo es la complementariedad entre las plataformas desde el punto de vista de cadenas logísticas.

Los Pasos de Frontera son la plataforma mayormente utilizada en los egresos de los movimientos de tránsitos CDR. Se observa que tiene una mayor participación en las toneladas con un 69% frente al 64% de los dólares en la salida de mercadería del territorio aduanero. Si consideramos las plataformas de inicio, en su mayoría se trata de productos provenientes del Puerto (en ambas medidas); las Zonas Francas tienen una significativa participación en términos de valor la cual asciende a 26%.

Seguidamente, si bien la plataforma Aeropuerto cuenta con una participación mayor en la salida de las mercaderías del territorio aduanero en términos de valor (17,5%), su participación en peso es significativamente menor (0,6%), tratándose casi en su totalidad de productos que recibe desde Zonas Francas. De esto se deduce, que los productos que utilizan esta plataforma como CDR son identificados como de alto valor y bajo volumen como por ejemplo los medicamentos.

Para la plataforma Puerto sucede lo opuesto; el porcentaje de participación en términos de peso es del 19%, mientras que en valor es de 11%, recibiendo tanto productos desde Zonas Francas (61%) como de los Depósitos Aduaneros Particulares (19%), Paso de Frontera (8%), Puerto (7%) y Aeropuerto (5%)⁵⁴. Como se mencionó anteriormente los

⁵⁴ Los datos están expresados en valor de millones de USD CIF.

destinos principales son Argentina y Paraguay dado esto era esperable que los pasos tomaran tal relevancia.

Participación de plataforma: DUA-T-CDR 2023

Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)

Minúscula: inicio del tránsito (plataforma anterior)

Plataformas	%USD CIF MM	%Toneladas
PASO FRONTERA	63,5%	69,1%
Puerto	65,5%	71,8%
Zona Franca	25,5%	20,4%
Depósito Aduanero Particular	4,9%	7,5%
Aeropuerto	4,0%	0,3%
AEROPUERTO	17,5%	0,6%
Zona Franca	96,8%	88,4%
Puerto	2,8%	11,3%
Depósito Aduanero Particular	0,4%	0,3%
PUERTO	11,1%	19,3%
Zona Franca	60,7%	18,5%
Depósito Aduanero Particular	19,4%	43,2%
Paso Frontera	7,6%	9,2%
Puerto	7,3%	28,4%
Aeropuerto	5,1%	0,6%
DEP FISCAL UNICO	7,9%	11,0%
Zona Franca	71,4%	54,5%
Puerto	23,1%	39,9%
Paso Frontera	2,2%	2,4%
Aeropuerto	1,4%	0,2%
Depósito Aduanero Particular	1,8%	3,0%
Total general	100,0%	100,0%

Fuente: proc. SIL INALOG de datos aduaneros

3.3.2 El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)

En esta sección se analiza la evolución del total de las importaciones argentinas (independientemente de su procedencia o cadena logística) correspondientes a los 30 productos⁵⁵ que se pueden observar en los primeros puestos de los registros de DUA-T⁵⁶ uruguayos destinados a Argentina.

Las importaciones argentinas en tránsito por Uruguay de dichos productos presentan una caída sostenida desde 2018 hasta 2020, es en 2021 que se registra una recuperación en valor (76%) y también en peso (45%). En el 2022 igualmente se registró un incremento, pero con menor ritmo que el año anterior: un 15% en valor y un 16%⁵⁷ en toneladas, variación respecto al 2021.

Para 2023, se registra una variación interanual positiva en toneladas de un 17%, donde principalmente China creció un 53% y es el socio principal de este país. La variación punta a punta en términos de toneladas fue del 64%, comparándolo con 2016.

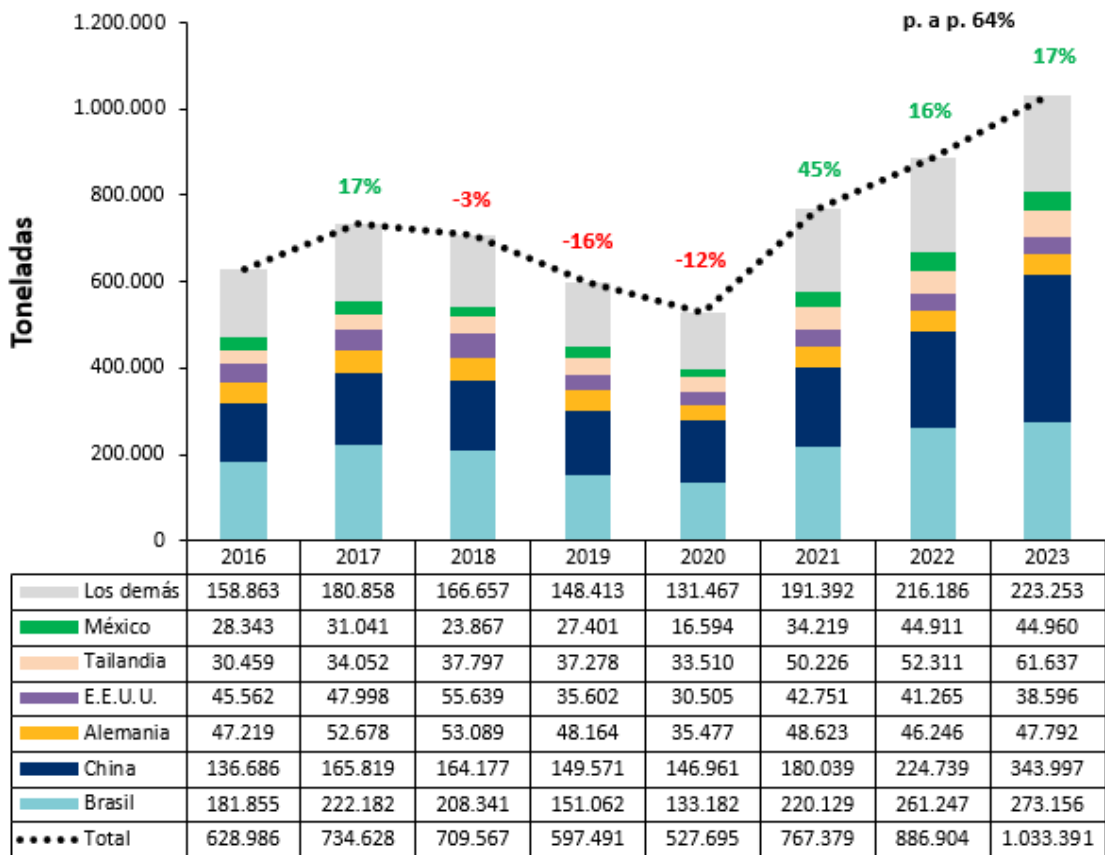
⁵⁵ NCM a cuatro dígitos.

⁵⁶ Se filtran de las importaciones argentinas aquellas mercaderías que transitan por el Uruguay con destino Argentina

⁵⁷ El aumento en términos de toneladas se explica principalmente por el aumento de las cantidades importadas con origen China y Brasil (representa un 72% de la diferencia absoluta).

IMPORTACIONES ARGENTINAS SELECCIONADAS

Toneladas, proc. SIL INALOG de datos aduaneros e Indec

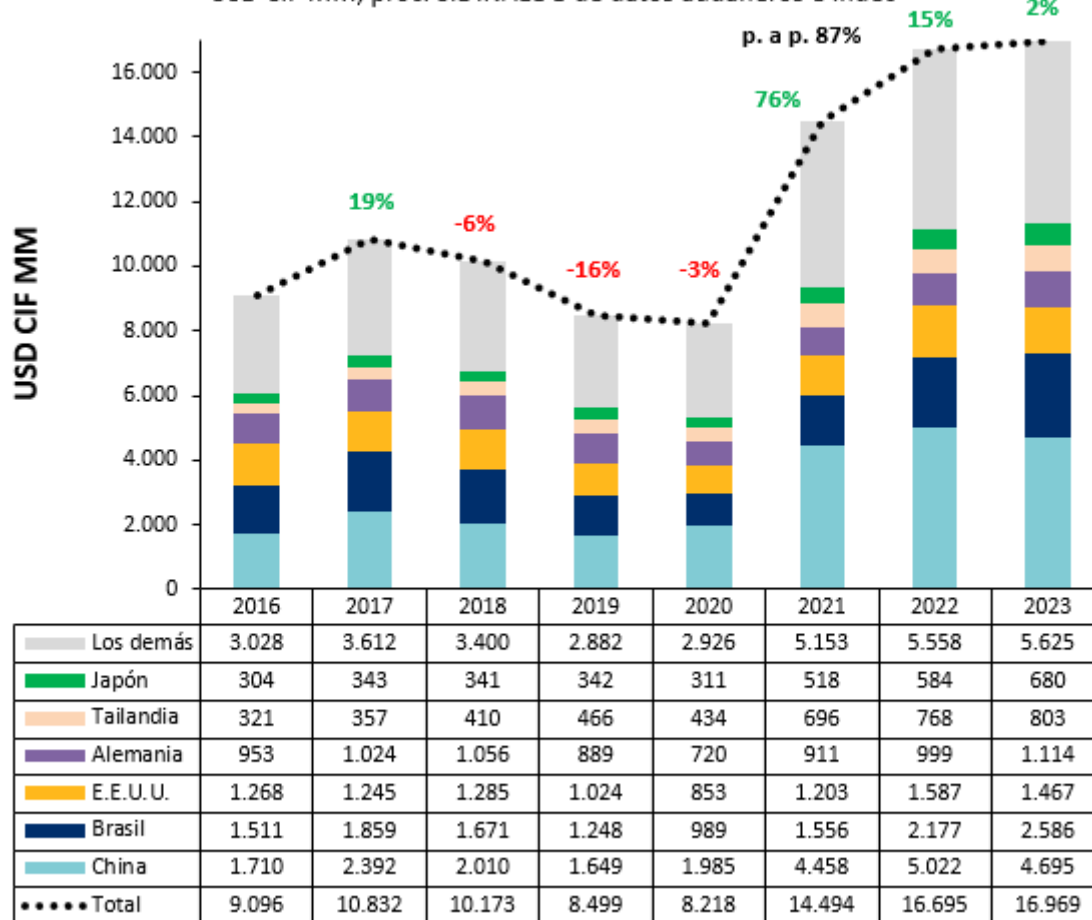


En términos de millones de dólares, se registró una variación interanual positiva mínima del 1,6%. Esto se debe a que el principal socio comercial en importaciones argentinas, China, disminuyó su nivel de compra en un 7% respecto al año anterior. Si bien China registró una caída, la misma pudo ser contrarrestada por aumentos por parte de países de origen como Alemania (su tercer socio comercial), Tailandia y Japón.

Conforme a lo mencionado anteriormente, se alcanza una variación p. a p. con el año 2016 de 87% en millones de dólares.

IMPORTACIONES ARGENTINAS SELECCIONADAS

USD CIF MM, proc. SIL INALOG de datos aduaneros e Indec



En los gráficos se puede visualizar que el principal origen de estos productos, en términos de peso, es actualmente China. Hasta el año anterior, Brasil ocupaba esta posición; sin embargo, en 2023, fue superado por el gigante asiático. Este último representa el 33% del total importado, seguido por Brasil con un 26%, y en tercer lugar se encuentra Tailandia, que representa solamente un 6%.

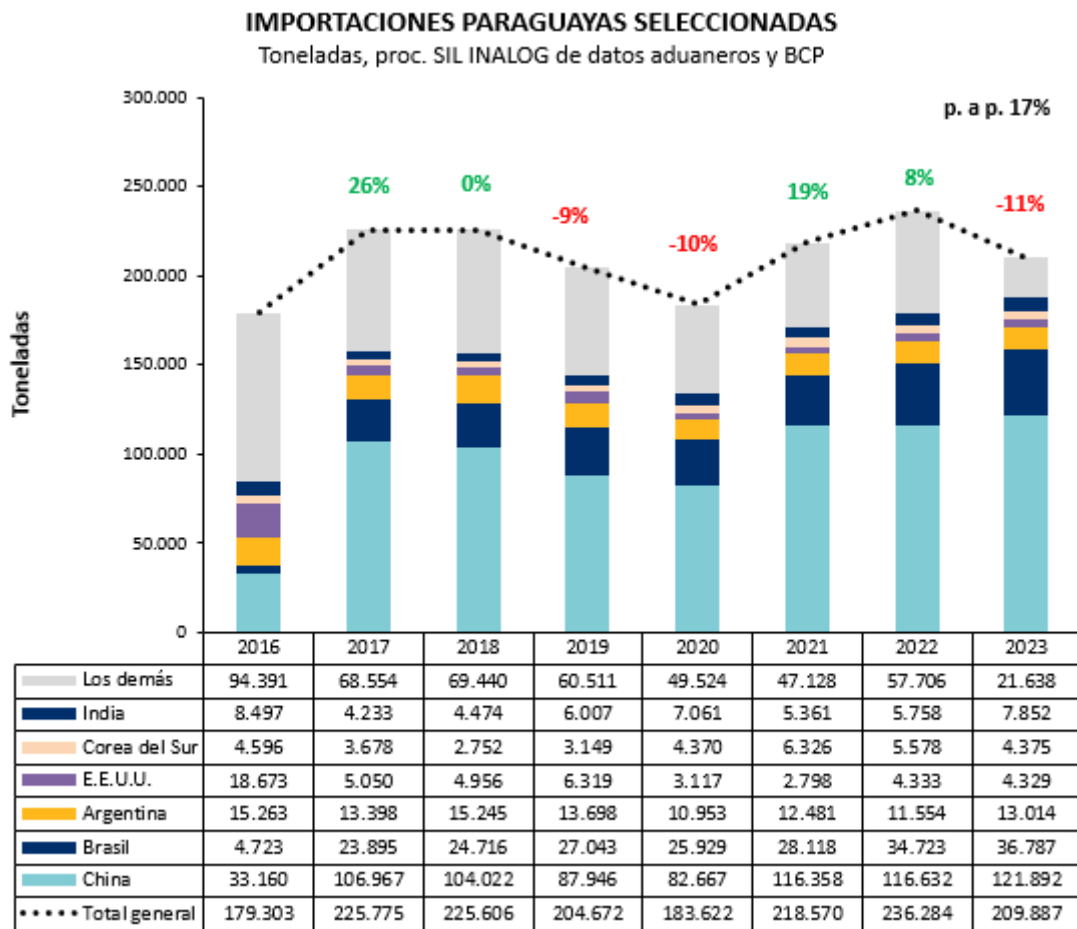
Bajo la misma línea, en millones de dólares, el que se encuentra en primer lugar es China que representa un 28%, seguido de Brasil con un 15% y, por último, Estados Unidos con un 9%.

Algunos de los productos que explican el crecimiento ocurrido en 2023 respecto al año anterior fueron perfumes y aguas de tocador (20%) y las máquinas y aparatos de imprimir (14%).

3.3.3 El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)

Empleando el mismo procedimiento para las importaciones paraguayas que transitan por nuestro país, en términos de peso se observa una caída sostenida desde 2018 hasta 2020 y una recuperación en 2021 de un 19% interanual. En el 2022 se observa un crecimiento sostenido por segundo año de un 8%, obteniendo un nivel mayor que el registrado en 2017, máximo de los últimos ocho años. Para el año 2023, se observa que en términos de toneladas se registró una caída de -11% respecto al año anterior.

De esta manera, la variación p. a p. es positiva en un 17% tomando a partir del año 2016. Vale la pena destacar, que el crecimiento del total se debe principalmente al aumento de la importación de productos con origen China (cuya cuota de participación es del 58%) en un 5%.

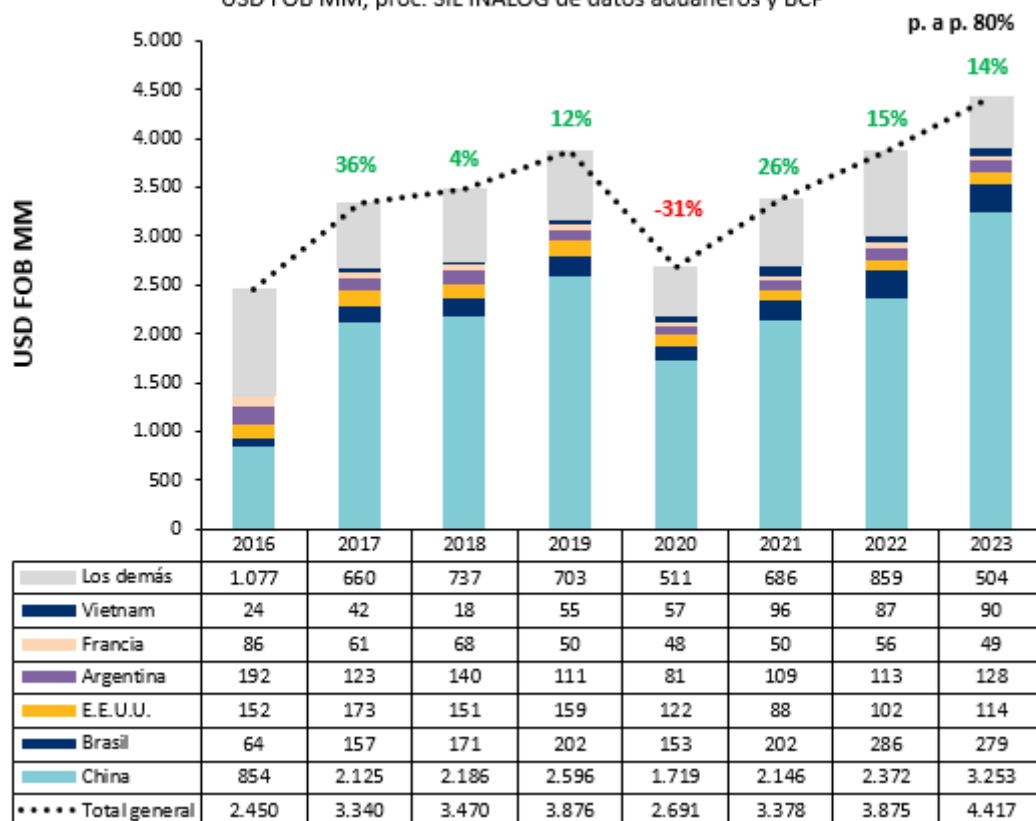


En términos de valor, se puede observar que de forma sostenida desde el 2016 hasta el 2019 el nivel de importaciones en valor aumentó, sin embargo, en 2020 se registró una caída abrupta, seguramente por las repercusiones de la pandemia. Seguidamente, el 2021 y 2022 son años de recuperación, en este último se alcanza un aumento del 15% interanual, gracias al aumento de productos con origen Brasil y China, que representan el 75% de lo que importa Paraguay a través de nuestro país.

Para este 2023, se registra nuevamente un incremento interanual de un 14% en millones de dólares. En primer lugar, se encuentra China, el socio principal más importante cuya participación creció un 37% y representa una participación del 74% con respecto al total importado por parte de este país. En segundo lugar, se vuelve a posicionar Brasil, con una participación de 6%, habiendo registrado una caída del -2% respecto al año anterior. A nivel general, se presenta una variación p. a p. de 80% positiva tomando desde el año 2016.

IMPORTACIONES PARAGUAYAS SELECCIONADAS

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

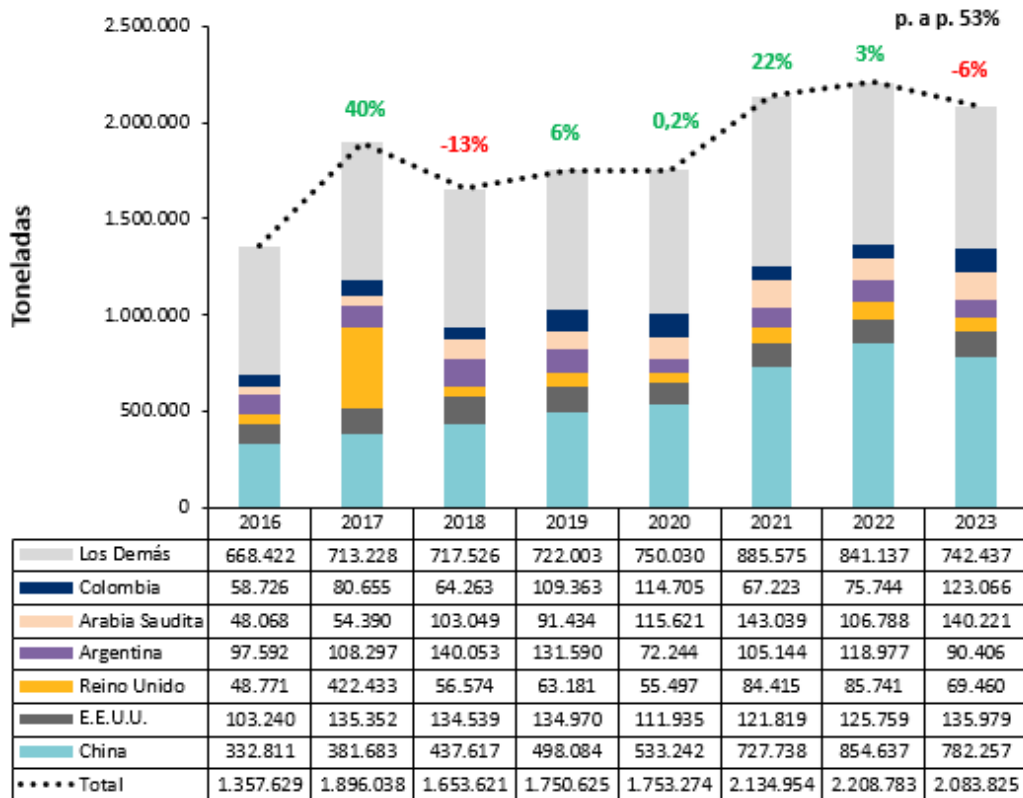


3.3.4 El caso brasilero: importaciones seleccionadas (30 productos)

En el caso de Brasil, si tomamos los 30 productos (NCM a cuatro dígitos) que tuvieron más movimientos en las importaciones que transitan por el Uruguay, se puede observar que en términos de toneladas el año 2022 se produjo un bajo aumento del 3% (explicado por el aumento de importaciones con origen China). Mientras que, para este año, se observó nuevamente una caída del 6% respecto al 2022. La variación punta a punta fue del 53% respecto al 2016.

IMPORTACIONES BRASILERAS SELECCIONADAS

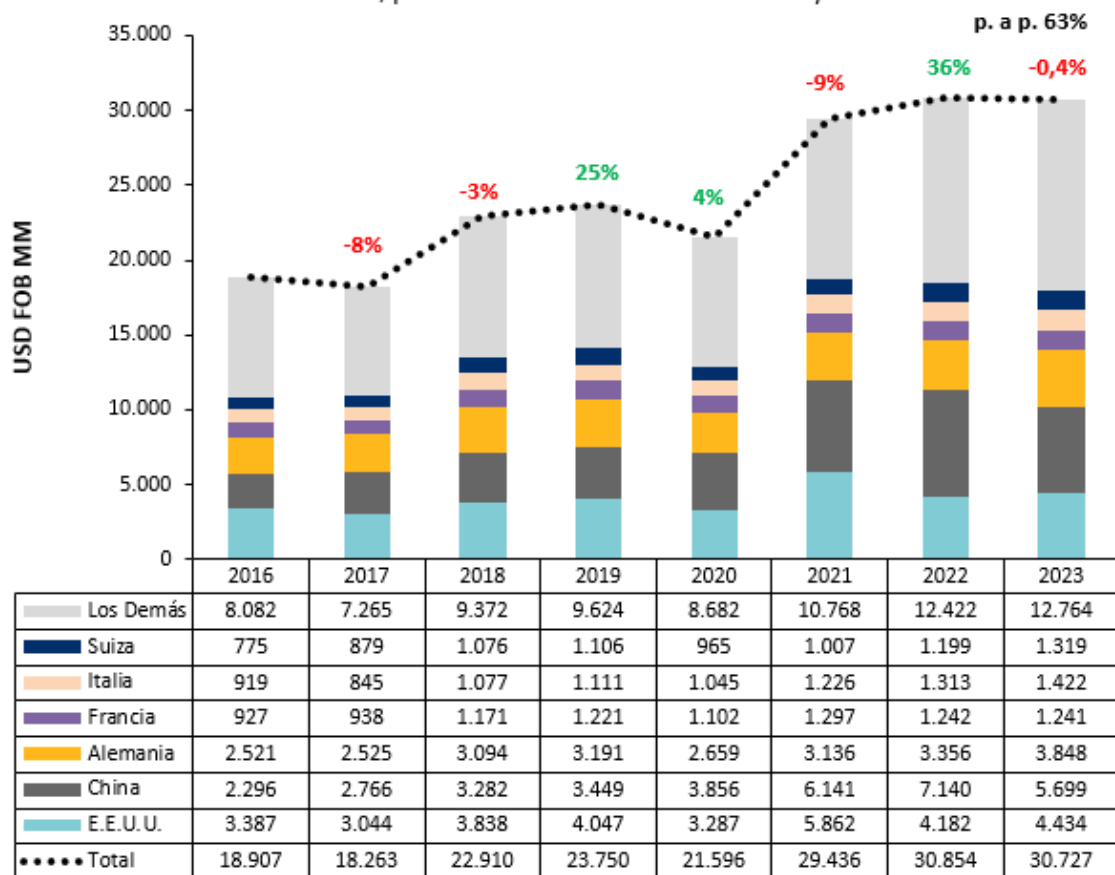
Toneladas, proc. SIL INALOG de datos aduaneros y MDIC



Si realizamos el mismo análisis para los dólares, se puede observar que en el año 2022 se produjo un aumento del 5% en las importaciones brasileñas que transitan por el Uruguay, mientras que para este último año se registra una mínima caída del 0,4%, por lo que los valores en millones de dólares quedan similares a los del 2022.

De esta forma se registra una variación p. a p. de 63% positiva tomando a partir del año 2016.

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



El caso brasileño: importaciones de medicamentos

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

En concreto, si analizamos los datos de tránsitos del CDR que tienen como destino Brasil y los desagregamos a nivel de partida, se puede observar que las mercaderías relacionadas al sector farmacéutico han tenido un importante aumento en su participación hasta el año 2019, un leve descenso en el 2020, una recuperación en 2021, en el 2022 se volvió a registrar un declive. Para el 2023, se registró una recuperación del 30%⁵⁸ interanual, valor que aún no supera el máximo del trienio alcanzado en 2021.

⁵⁸ Valores en millones de dólares: 2022 – 161 millones de dólares vs. 2023 – 210 millones de dólares.

TRÁNSITOS DEL CDR CON DESTINO BRASIL (PARTICIPACIÓN POR PARTIDA EN VALOR)								
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA								
Mercadería	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Medicamentos	17%	45%	55%	63%	56%	58%	46%	38%
Sangre humana	17%	12%	12%	13%	9%	7%	9%	14%
Máquinas y aparatos de imprenta	17%	13%	10%	8%	5%	5%	7%	4%
Rodamientos	8%	5%	4%	0%	0%	0%	0%	0%
Instrumentos y aparatos de medicina	0%	0%	0%	0%	0%	6%	6%	2%
Los demás	41%	25%	18%	16%	29%	25%	33%	41%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

A partir de esta información, se evidencia la importancia de los productos farmacéuticos que transitan por nuestro país con destino a Brasil, por esta razón, en el siguiente cuadro, se detallan las diferentes plataformas logísticas del país que son utilizadas por este último tramo de la cadena. El detalle presentado a continuación permite observar la participación de las plataformas de salida de la mercadería farmacéutica del territorio aduanero (fin del tránsito), y para cada una de ellas la participación de las plataformas de las cuales reciben cargas (inicio del tránsito). Los Pasos de Frontera son la plataforma con mayor participación en términos de peso (71% del total) y con una participación importante en términos de valor (28%).

Por su parte, la plataforma Aeropuerto tiene una participación relativamente menor en la salida de mercaderías del territorio aduanero en términos de peso (15%), sin embargo, su participación en términos de valor es significativamente mayor (51%). En este último tramo se destaca la movilización de medicamentos de alto valor por tonelada.

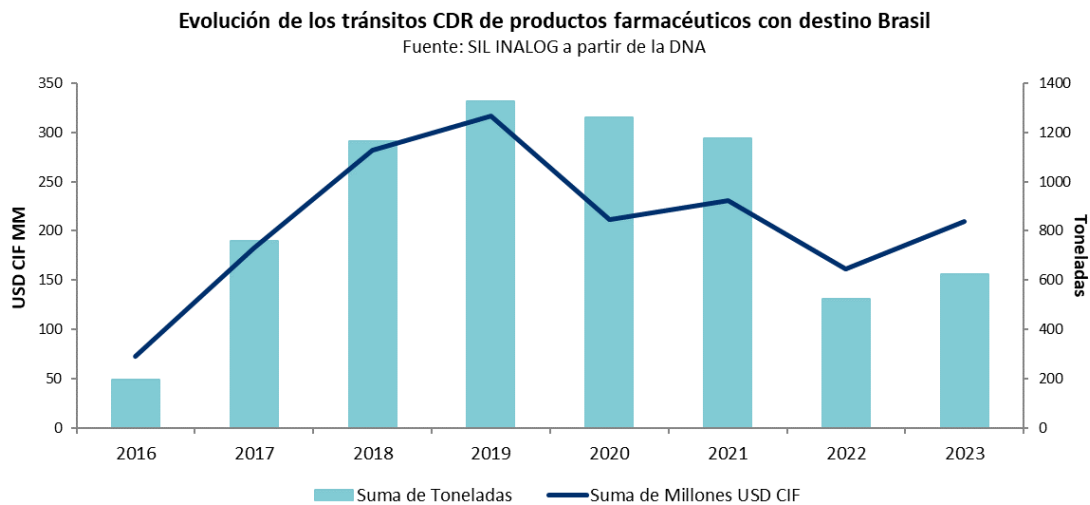
En tercer lugar, se encuentra la plataforma Puerto, con una representación del 14% en términos de peso y del 21% en términos de valor.

PARTICIPACIÓN POR PLATAFORMA: DUA-T CDR 2023		
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
AEROPUERTO	51%	15%
Zona Franca	100%	96%
Puerto	0,1%	4%
PASO FRONTERA	28%	71%
Aeropuerto	52%	61%
Zona Franca	48%	39%
PUERTO	21%	14%
Zona Franca	76%	68%
Aeropuerto	24%	32%
Total	100%	100%
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA		

Analizando la siguiente gráfica, se observa que los movimientos de productos asociados al sector farmacéutico han mostrado un crecimiento tanto en peso como en valor desde 2016 hasta 2019. En 2020, se produjo un descenso en ambas variables, aunque en 2021 hubo una ligera recuperación en términos de valor de estas mercaderías, a pesar de la disminución en peso. En 2022, se registró un nuevo descenso en las dos métricas. Sin embargo, en 2023 se ha visto una recuperación en comparación con la caída del año anterior, aunque no alcanza los valores altos del periodo 2018-2021. En términos cuantitativos, la variación positiva fue de 30% en millones de dólares y de 19% en peso.

El detalle de los datos nos muestra un descenso específicamente de la partida 3004 (medicamentos), partida que representa la gran parte de los productos farmacéuticos que transitan por nuestro país hacia Brasil⁵⁹. Para el año 2023, esta partida representa el 38% del total de tránsitos CDR con destino Brasil, cifra que, si bien es alta, en años como el 2020 y 2021 alcanzó un 55% del total de mercadería en tránsito por nuestro territorio con destino al vecino país.

Seguidamente, es importante mencionar el aumento de los tránsitos de la partida 3002 (sangre humana) en términos de millones de dólares (pasó de 28 millones de dólares en 2022 a 55 en el 2023), y es por ello que, su participación en el total de tránsitos CDR hacia Brasil pasa de ser un 7% a un 14% para el 2023.



⁵⁹ Para 2023, la partida NCM 3004 (Medicamentos) representó el 70% de los productos farmacéuticos que transitaron por nuestro territorio con destino Brasil en millones de dólares. En toneladas significó una representación del 90% de este subgrupo.

4. EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS

Estadísticas del sector por plataformas logísticas

La información presentada a continuación resume los datos estadísticos acumulados de los últimos ocho años, publicados en el boletín del *Newsletter*⁶⁰ 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 y de la evolución de los datos de tránsitos del Centro de Distribución Regional.

4.1. Puertos

Puerto de Montevideo⁶¹

El movimiento total de mercaderías -carga y descarga- del puerto de Montevideo, medido por su peso en toneladas, registró un incremento del 5% respecto al año 2022. Se registró un aumento a nivel general, en dos modalidades (carga general y contenedores) con excepción a la modalidad de carga a granel que cayó mínimamente. Específicamente, en carga general se registró un aumento de 15% respecto al año anterior, mientras que en los contenedores también se registró un aumento del 6% y, por último, en la modalidad de carga a granel se observó una caída del 1% con relación al año anterior.

Si analizamos la variación p. a p., en términos de toneladas, se observa un crecimiento del 44% en el total movilizado del año 2023 respecto al año 2016.

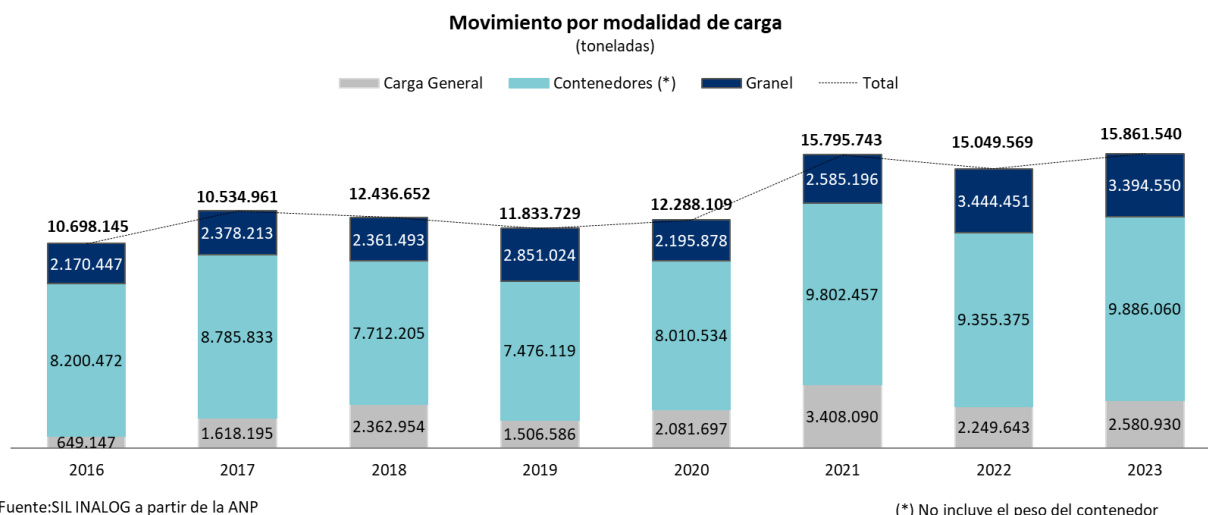
En 2023, se ha superado ligeramente el récord anterior del periodo 2016-2022, con 15.861.540 toneladas movilizadas frente a las 15.795.743 toneladas de 2021, lo que se traduce en una variación del 0,4%.

PUERTO DE MONTEVIDEO: TONELADAS MOVILIZADAS POR MODALIDAD DE CARGA										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Datos	Años								Var % '23-'22	Part. 23
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		
Carga General	649.147	1.618.195	2.362.954	1.506.586	2.081.697	3.408.090	2.249.643	2.580.930	15%	16%
Contenedores (*)	8.200.472	8.785.833	7.712.205	7.476.119	8.010.534	9.802.457	9.355.375	9.886.060	6%	62%
Granel	2.170.447	2.378.213	2.361.493	2.851.024	2.195.878	2.585.196	3.444.551	3.394.550	-1%	21%
Total	11.020.066	12.782.241	12.436.652	11.833.729	12.288.109	15.795.743	15.049.569	15.861.540	5%	100%

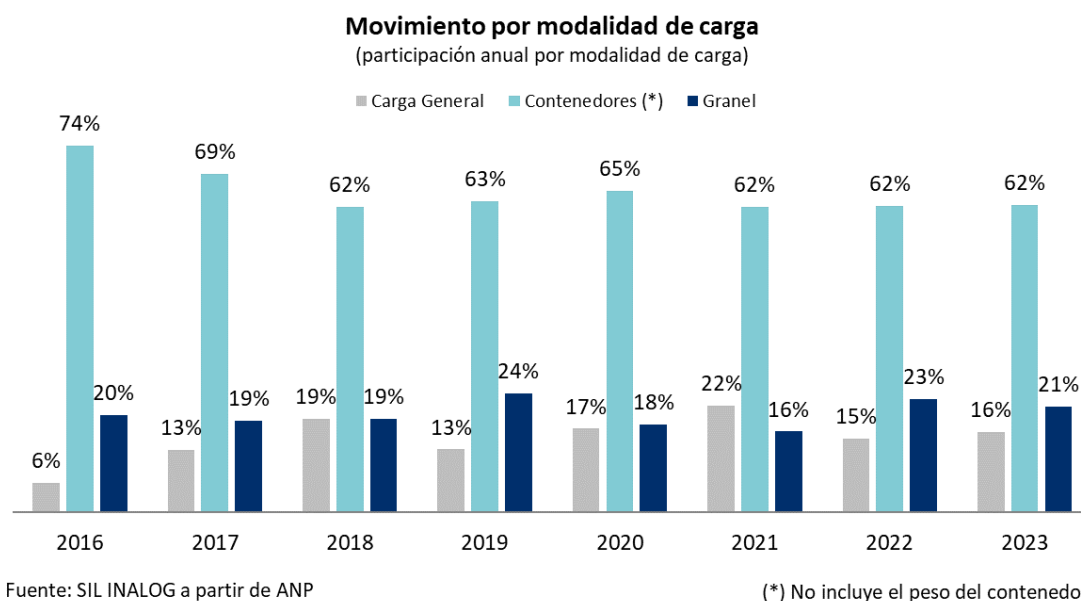
(*) No incluye el peso del contenedor

⁶⁰ <http://www.inalog.org.uy/es/newsletter-uruguay-logistico-2024/>

⁶¹ La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial) y CENNAVE (Área de Estadísticas).



En promedio, entre 2016 y 2023; el 65% de los movimientos correspondieron a mercadería contenerizada, el 20% a granel y el 15% restante a carga general. Como se puede observar para este año, la proporción de los movimientos de mercadería contenerizada fue del 62%, un porcentaje ligeramente inferior al promedio mencionado.



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.

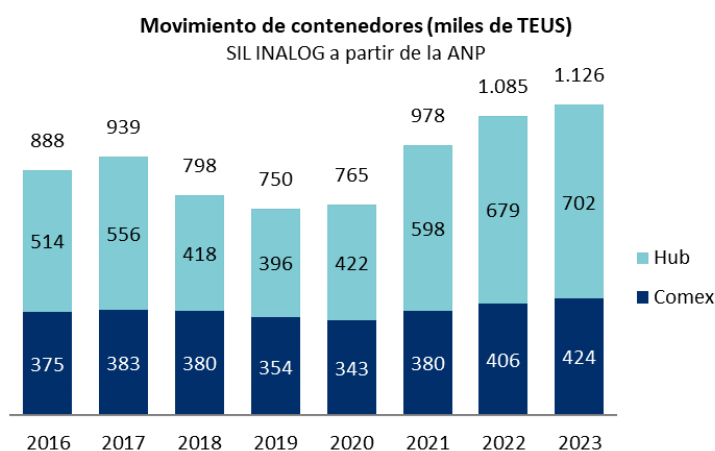
Se puede resaltar que en el 2023 la caída interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación respondió a la caída de casi todos los productos de la selección: la soja (-71%), la madera en bruto (-42%), la madera en chips (-25%), leche concentrada (-21%), la carne bovina congelada (-13%), el arroz (-10%), los cítricos (-10%), madera aserrada (-8%) y la madera contrachapada (-2%). El único

producto que registró una variación positiva para este año respecto al anterior fue la malta en cebada (11%).

En el caso de las exportaciones de madera en su conjunto, dado que todos los productos presentaron caídas; la variación general de las exportaciones de este grupo fue negativa en un 32% respecto al 2022.

SOLICITUDES DE EXPORTACIÓN - selección de mercaderías en miles de toneladas										
SIL INALOG a partir de la DNA										
MERCADERÍA	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Madera en bruto	197	161	184	1.128	1.658	1.078	1.907	2.544	1.800	1.040
Arroz	820	671	802	820	772	780	814	647	958	859
Soja	777	692	367	672	299	598	391	416	690	203
Carne bovina congelada	211	226	259	270	294	298	270	354	357	309
Madera aserrada	137	122	122	182	214	186	205	245	287	265
Madera - chips	667	540	800	604	957	944	186	772	1.132	844
Leche concentrada	60	85	83	96	142	131	133	144	143	113
Malta de cebada	58	57	77	134	141	153	130	146	178	197
Madera contrachapada	101	91	106	104	108	102	111	113	123	120
Cítricos	115	92	99	91	78	80	73	90	70	63

El movimiento de contenedores medido en miles de TEUS⁶², relativo al comercio exterior de bienes uruguayos aumentó un 4% en el último año y el movimiento de contenedores del Hub – Uruguay como centro de distribución regional– aumentó un 3% en 2023⁶³.

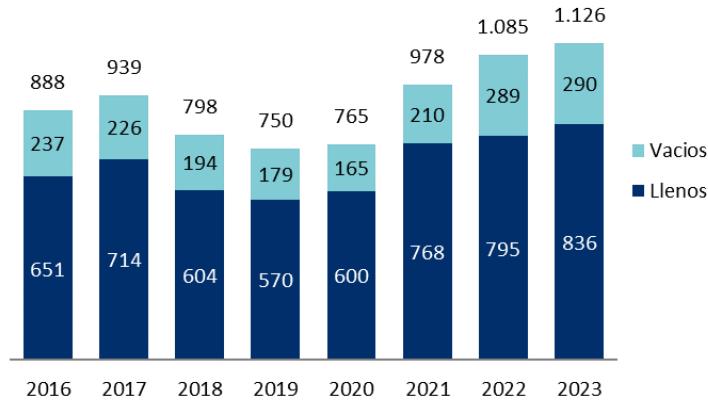


El movimiento total de contenedores medido en miles de TEUS, sumando tanto llenos como vacíos, incrementó un 4% en el último año (llenos 5% y vacíos 0,3%). El movimiento total de contenedores sumando carga y descarga, alcanzó 1.085 mil TEUS en 2022, mientras que, para este año de análisis, el movimiento total de contenedores, sumando carga y descarga, totalizó 1.126 TEUS. Desde 2019, los movimientos de contenedores han crecido de manera sostenida, alcanzando en 2023 un nuevo récord.

⁶² TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

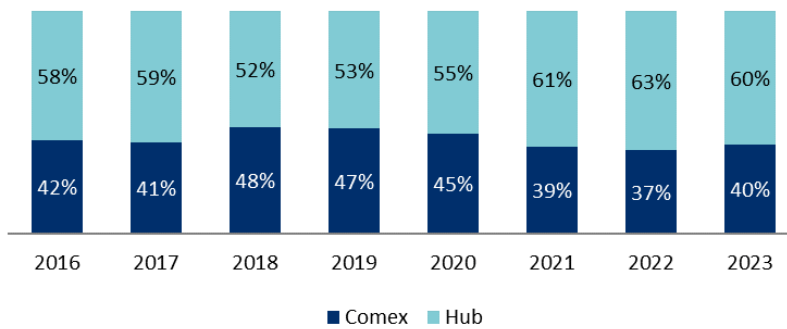
⁶³ Las cifras del último trienio (2021-2023) por modalidad de régimen aduanero de los contenedores del Puerto de Montevideo que se incorporaron en el presente informe fueron actualizadas por parte de la ANP a fines de agosto del 2023.

Movimiento de contenedores (miles de TEUS)
SIL INALOG a partir de la ANP



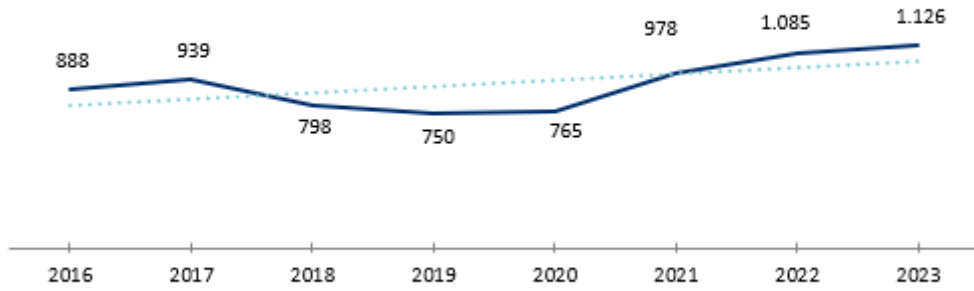
El gráfico a continuación ilustra la importancia de nuestro país como nodo de conexiones, en donde en promedio el 58% de los contenedores (medido en TEUS) movilizados en el puerto de Montevideo entre 2016 y 2023 estuvieron asociados a las actividades *Hub* (trasbordo, reembarque, tránsito) y el 42% restante al comercio exterior uruguayo (exportaciones e importaciones).

Movimiento de contenedores en miles de TEUS
(participación anual Comex/Hub)
SIL INALOG a partir de la ANP



Si observamos la evolución de los movimientos totales en miles de TEUs, en el último año se produjo un aumento de 4%. Por su parte, si realizamos la variación punta a punta (2016 vs 2023), se produjo un crecimiento de 27%, medido en miles de TEUs.

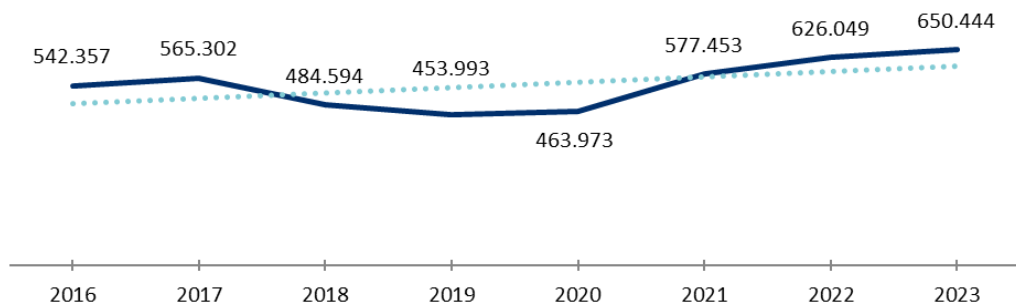
Evolución del movimiento total en miles de TEUs



Fuente: INALOG a partir de la ANP

Si lo medimos en términos de contenedores, el aumento interanual de este último año totalizó un 4%. Observando el período 2016-2023, desde 2021 las cifras han registrado aumentos constantes, alcanzando valores históricos.

Evolución del movimiento total de contenedores

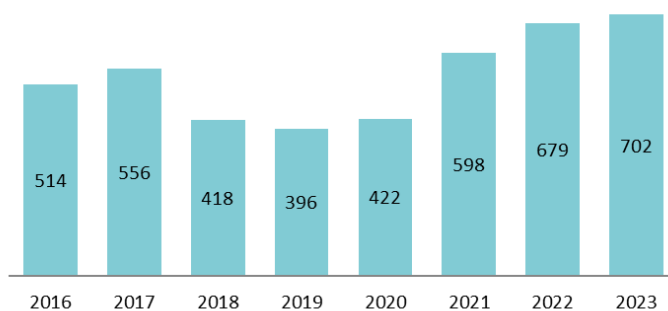


Fuente: INALOG a partir de la ANP

Seguidamente, al considerar los movimientos de contenedores *Hub*⁶⁴ tanto en términos de TEUs como en cajas, vemos que los mismos han presentado un sostenido crecimiento desde el 2020.

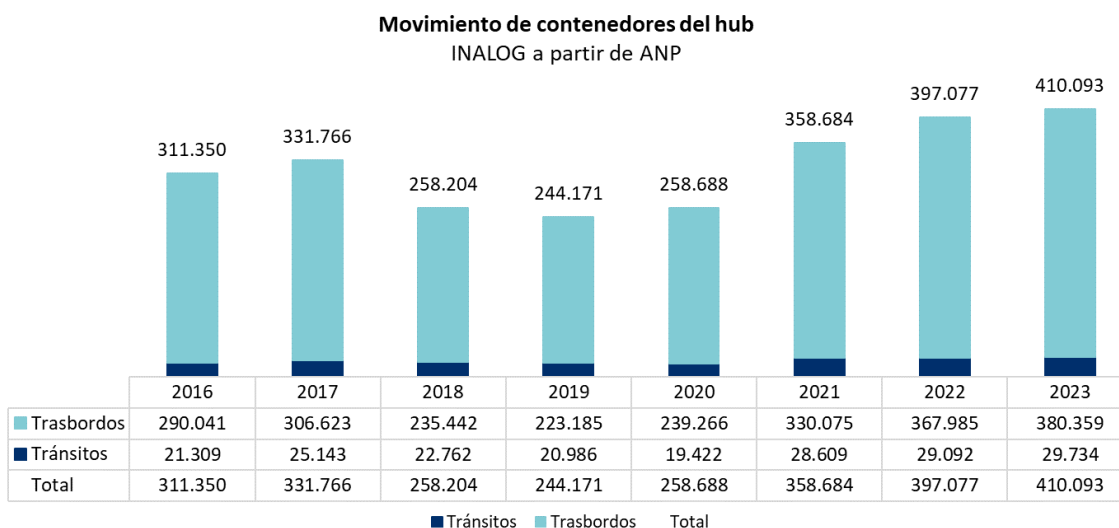
Movimiento de contenedores del Hub (miles de TEUs)

SIL INALOG a partir de la ANP

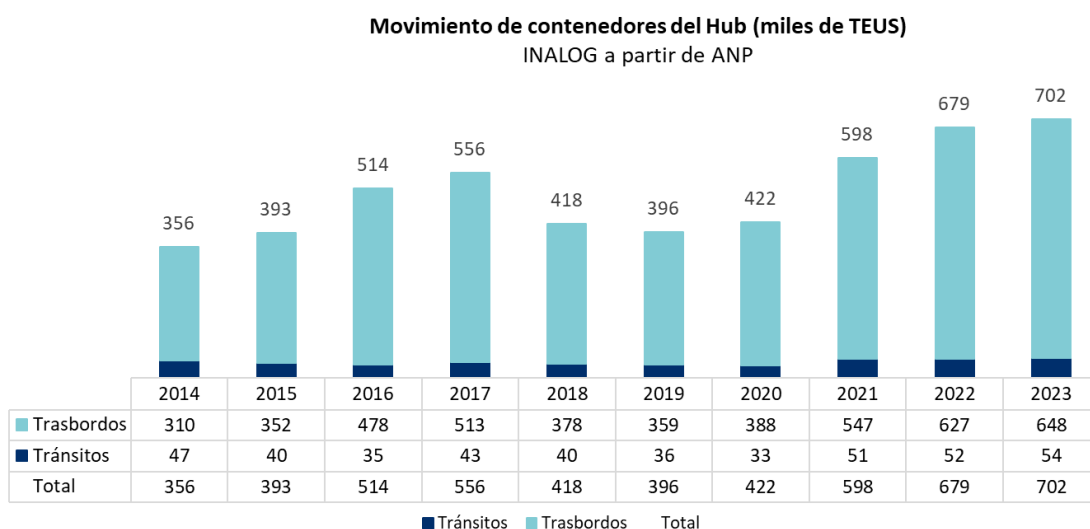


⁶⁴ Como se analizó anteriormente en esta sección la variación fue de un aumento del 3% en 2023.

Al analizar las participaciones internas, vemos que para el 2023, el 93% del total de estos movimientos corresponden a operativa de trasbordo y el restante 7% corresponden a operativa de tránsito. Comparativamente al año anterior, se observan aumentos del 15% en la operativa de trasbordo y 4% en la operativa de tránsito.



Si observamos las variaciones punta a punta (2016-2023), el trasbordo de contenedores presenta un importante aumento del 31% y el tránsito de contenedores presenta un aumento del 40%.



Los datos disponibles sobre orígenes y destinos de la operativa de contenedores llenos del *Hub*, aportados por CENNAVE, permiten avanzar en el análisis⁶⁵.

Si observamos los totales del cuadro a continuación, se puede comprobar que creció un 6% en la cantidad de TEUS cargados del *Hub* si comparamos 2023 con el año anterior.

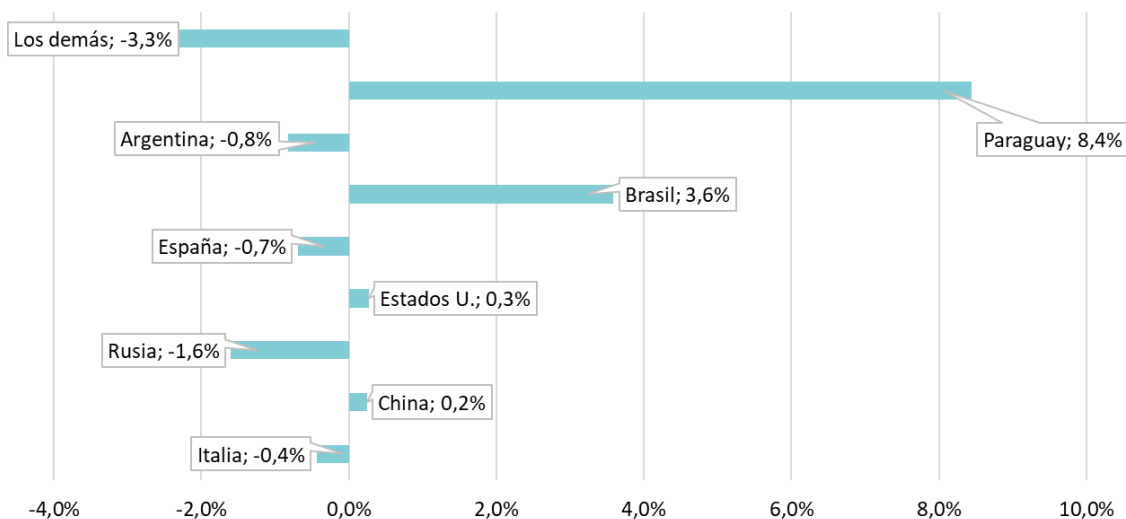
⁶⁵ El CENNAVE ha desarrollado una metodología propia en la que identifica una categoría denominada "TRANSIT" para distinguir aquellos contenedores que no corresponden a movimientos del comercio exterior uruguayo e incorpora datos de procedencia y destino de los contenedores (medidos en TEUS).

Si analizamos los principales ocho países de destino de los contenedores llenos de *Hub* en el año 2023 y lo comparamos con el dato anterior, se destacan los crecimientos de Brasil (54%), Paraguay (30%), Estados Unidos (7%) y China (6%); contrarrestados por el descenso de Rusia (-58%), Italia (-19%), España (-15%) y Argentina (-5%). Si sumamos las participaciones de estos ocho destinos, representan el 73% del total movilizado en 2023, lo que refleja un aumento en comparación con el 68% del 2022 (esta variación en TEUS implica un crecimiento del 13%).

CARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE DESTINO						
TEUS, un movimiento, proc. INALOG de datos de CENNAVE						
País destino	2020	2021	2022	2023	Var.% '23-22	Part.% '23
Paraguay	37.647	63.969	71.718	93.042	30%	35%
Argentina	23.269	33.603	38.577	36.492	-5%	14%
Brasil	8.084	17.526	16.789	25.855	54%	10%
España	10.137	10.680	11.550	9.796	-15%	4%
China	10.938	7.684	9.811	10.428	6%	4%
Estados U.	8.196	9.303	9.674	10.345	7%	4%
Italia	6.909	6.345	5.986	4.878	-19%	2%
Rusia	3.654	7.960	6.980	2.941	-58%	1%
Los demás	65.061	70.705	81.469	73.118	-10%	27%
Total	173.895	227.775	252.554	266.895	6%	100%

En el gráfico a continuación, se puede ver la incidencia que tuvo cada país de destino al crecimiento total observado en 2023 (6%), donde podemos remarcar la importancia que tiene Paraguay y Brasil para este año, fundamentales para poder registrar una incidencia positiva en el 2023.

Incidencia de las cargas de contenedores llenos del hub por país de destino en la Var.% '23-22
Proc. INALOG datos de CENNAVE



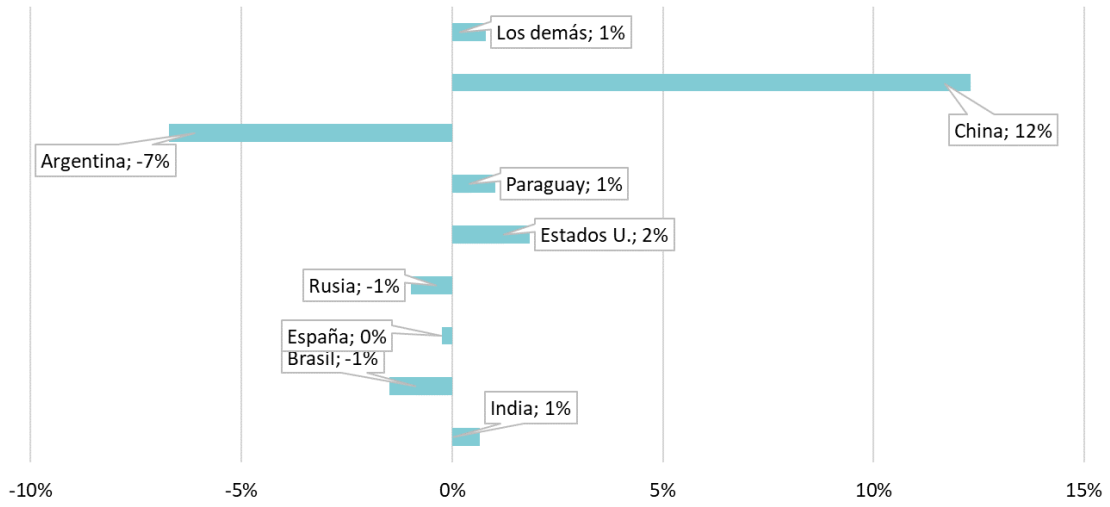
Por otro lado, si analizamos los totales de descarga, que no corresponde al comercio exterior del Uruguay, podemos constatar un aumento del 7% en la cantidad de TEUS descargados del *Hub* si comparamos 2023 con 2022.

Adicionalmente, si analizamos los ocho principales orígenes de los contenedores llenos descargados del *Hub* en el año 2023 y lo comparamos con el año anterior, se destacan los crecimientos de China (50%), Estados Unidos (39%), Argentina (5%) y Brasil (1%). Por otra parte, los restantes países presentan descensos; España (-42%), India (-28%), Paraguay (-24%) y Rusia (-8%).

DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE ORIGEN				
TEUS, un movimiento, proc. Inalog de datos de CENNAVE				
País de origen	2022	2023	Var.% '23-22	Part.% '23
China	62.847	94.115	50%	35%
Argentina	50.373	52.958	5%	19%
Paraguay	55.588	42.028	-24%	15%
Estados U.	12.073	16.770	39%	6%
Rusia	7.844	7.211	-8%	3%
España	8.959	5.174	-42%	2%
Brasil	3.881	3.935	1%	1%
India	4.777	3.442	-28%	1%
Los demás	47.819	46.803	-2%	17%
Total	254.161	272.437	7%	100%

En el gráfico siguiente, se puede ver la incidencia de cada uno de los países de origen al aumento total observado en 2023 (7%). Gran parte de las caídas observadas, en especial la disminución de Argentina como país de origen, fue contrarrestada por la participación china.

Incidencia de las descargas de contenedores llenos del hub por país de origen en la Var.% '23-22
Proc. INALOG datos de CENNAVE



Información de arribos de buques portacontenedores – Índices de variables⁶⁶

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

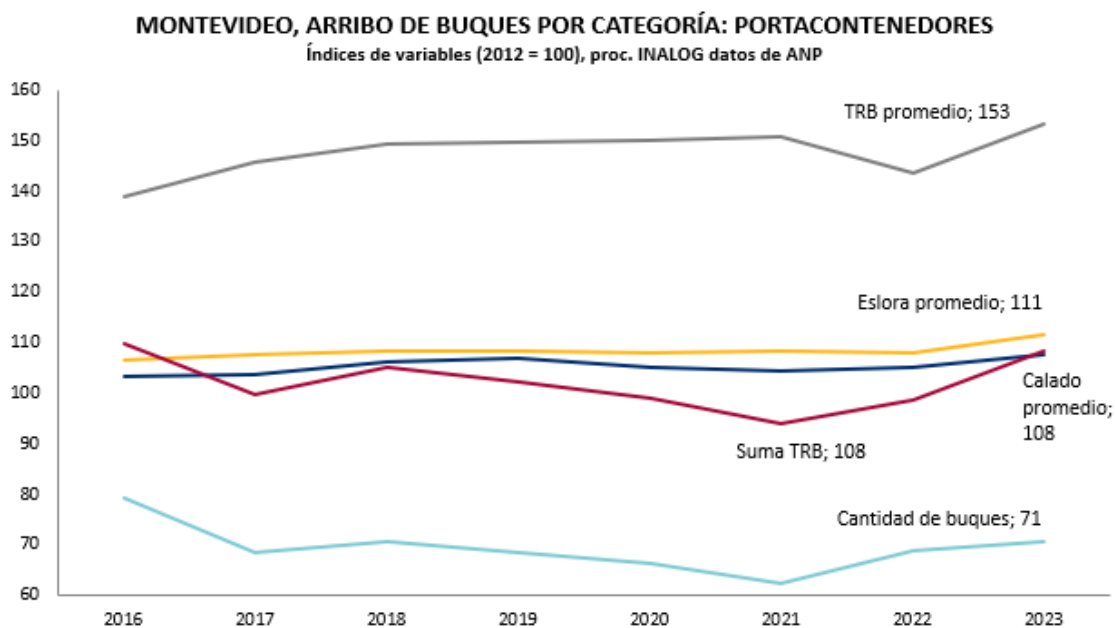
A partir de la información de arribos de buques portacontenedores difundida por la Administración Nacional de Puertos, se presenta a continuación la evolución (con base en 2012) de los índices de las variables de referencia de los buques (TRB, eslora, calado, cantidad).

Si bien se registran incrementos en los cinco aspectos respecto al año anterior, la variación más significativa se visualiza en TRB (Tonelaje de Registro Bruto) que experimenta un aumento del 10%. Seguidamente, se encuentra el TRB promedio con un incremento del 7%, la eslora promedio con un 3%, la cantidad de buques arribados también con un 3% de aumento, y, por último, el calado promedio con un 2%.

Si analizamos la tendencia, se puede observar una caída sostenida de la cantidad de buques arribados hasta el año 2021, para luego registrar una mejoría hasta este año de estudio. Si bien la TRB registraba un leve crecimiento a partir de 2016, en 2022 registró una caída de la cual se recupera para este año. La eslora y el calado se mantienen relativamente estables para el periodo 2016-2023, incluso registrando una leve mejora para este último año. Por último, la suma TRB viene de tres años consecutivos de mejora desde el 2021.

En líneas generales, en el 2023 se observa una tendencia al aumento de todas las variables respecto al año anterior, aunque la variación punta a punta respecto al 2016 es positiva para la TRB promedio (10%), el calado promedio (4%) y la eslora promedio (5%), mientras que negativa para la cantidad de buques arribados (-11%) y la suma TRB (-1%).

⁶⁶ Información del Puerto de Montevideo obtenida a partir de ANP:
<https://www.anp.com.uy/inicio/puertos/comerciales/montevideo/estadisticas>.



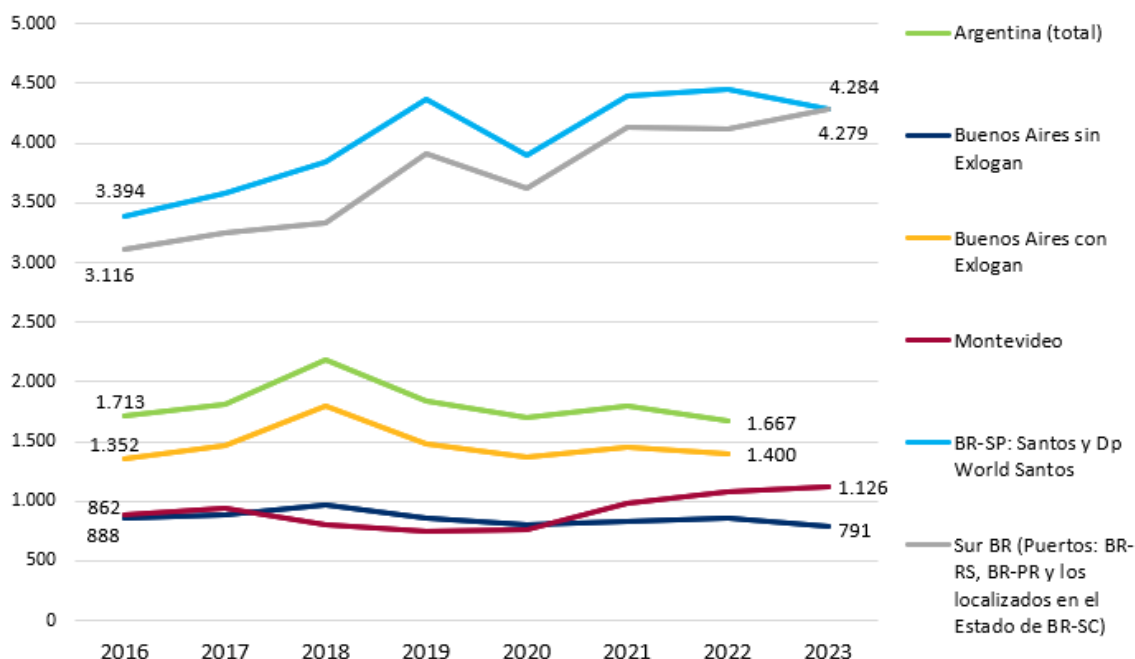
En gráfico que sigue realizamos la comparativa con otros puertos de la región. Por una parte, si observamos las operaciones de Argentina, observamos que Buenos Aires con *Exlogan* y el total de Argentina presentaron comportamientos similares entre si desde el año 2014, mostrando ambos una evolución en el último dato disponible 2022. Por su parte, Buenos Aires sin la terminal *Exlogan*, muestra un comportamiento irregular en el periodo estudiado y un leve aumento en el 2022.

Por otro lado, los puertos brasileros de San Pablo (BR-SP) y de la región del Sur presentaron un crecimiento importante desde 2016 hasta el año 2022 a excepción del puerto ubicado en Río Grande (cuya variación p. a p. fue negativa en 2%). Para el último año se registraron variaciones contrapuestas; dos con crecimientos y otros dos con caídas. El puerto en Paraná con 6% y Río Grande con 24%, mientras que San Pablo -4% y Santa Catarina -2% al comparar con respecto al 2022.

Adicionalmente se puede observar que el comportamiento de Montevideo no ha presentado grandes fluctuaciones al alza ni a la baja entre 2016 y 2023. Sin embargo, Montevideo, como lo vimos anteriormente, presentó un aumento en el total de TEUS movilizados en el año 2023, alcanzando el valor más alto del periodo estudiado superando el del año anterior en un 4% (el total fue de 1.125.754 TEUS para 2023). Si se compara este último valor respecto a 2016, el crecimiento punta a punta fue de un 27%.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR SUB-REGIÓN

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



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

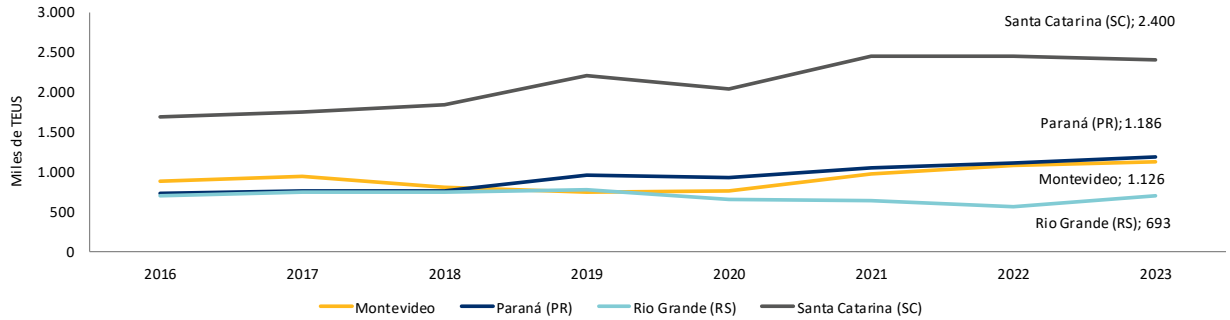
En el estado de Paraná, en las operaciones en el puerto de Paranaguá se observó un incremento durante el período 2017-2019 (4%, 2% y 24%, respectivamente). En 2020, las operaciones disminuyeron un 3% pero se recuperaron en 2021 con un crecimiento del 13%. De manera similar a lo ocurrido en 2022, en 2023 se registró un nuevo incremento, con un crecimiento del 6% respecto al año anterior.

El Puerto de Rio Grande ha presentado variaciones tanto negativas como positivas a lo largo del periodo 2015-2022; cae en 2016 (-3%), crece en 2017 (6%), vuelve a descender levemente en 2018 (-1%), aumentó en 2019 (4%), cae de forma pronunciada al siguiente año (-15%), nuevamente desciende en 2021 (-2%) así como en 2022 (-13%). Para el 2023, se registra una recuperación respecto al año anterior del 24%. La variación p. a p. frente al año 2016 es de un -2%.

Los puertos de Santa Catarina han crecido casi consecutivamente en actividad en los últimos años (2016 - 2023, en 2021 cayeron un 7%) y se mantienen por niveles superiores a los de 2016, aunque este año se cayó el nivel de TEUS movilizados respecto al año anterior en un 2%. De esta forma, presenta una variación del 42% positiva respecto al año 2016.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR SUB-REGIÓN

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



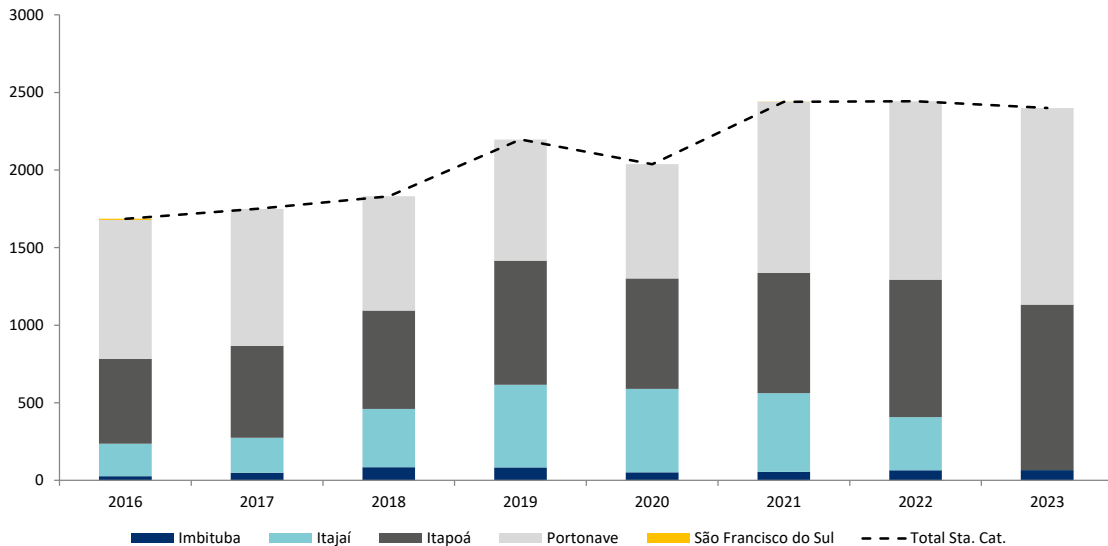
Referencias:

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.

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 (20%), Portonave (10%) y Imbituba (2%), y la caída pronunciada de Itajaí (-100%)⁶⁷; en el total cae en un 2% el movimiento de contenedores (TEUS) en la selección de puertos en el año 2023.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES: PUERTO DE SANTA CATARINA

TEUS, proc. INALOG de datos de ANTAQ



Puerto de Nueva Palmira

Embarques y arribos en el Puerto de Nueva Palmira

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

⁶⁷ Pasa de 343.292 TEUS en movimiento de contenedores en 2022 a 334 TEUS en 2023.

Esta información es sumamente innovadora⁶⁸ porque consolida los movimientos de carga y de descarga del Muelle Oficial y de las terminales portuarias privadas del Puerto de Nueva Palmira.

Al observar el cuadro a continuación, se puede apreciar la evolución mensual de las toneladas de carga y descarga, del agregado del Muelle Oficial y las terminales privadas del Puerto de Nueva Palmira durante el año 2023.

Toneladas brutas por sentido de operación en el Puerto de Nueva Palmira (ene-dic 2023)		
Mes	Carga	Descarga
Enero	753.611	276.069
Febrero	582.323	405.250
Marzo	622.104	713.479
Abril	703.912	766.004
Mayo	718.845	708.122
Junio	1.040.274	958.109
Julio	697.683	844.457
Agosto	880.456	740.532
Setiembre	725.186	984.080
Octubre	1.108.776	807.129
Noviembre	749.888	668.681
Diciembre	791.568	495.718
Total	9.374.626	8.367.629

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

En los movimientos de descarga, Brasil es el principal país de embarque, representando más de la mitad del total. Le siguen Uruguay (15%), Paraguay (10%) y Estados Unidos (3%). En conjunto, los países de la región representan el 84% de los movimientos.

Toneladas brutas descargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de embarque (ene-dic 2023)		
País de embarque	Toneladas brutas	Part. 23'
Brasil	4.703.346	56%
Uruguay	1.259.310	15%
Paraguay	812.783	10%
Estados Unidos	280.103	3%
Argentina	256.733	3%
China	176.439	2%
Canadá	172.262	2%
Dinamarca	85.485	1%
Los demás	621.168	7%
Total	8.367.629	100%

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

⁶⁸ El INALOG estudia solo las cargas de Nueva Palmira

Por otro lado, si observamos los países de descarga de las mercaderías que fueron embarcadas en Nueva Palmira, aparecen como principales países de desembarque China (39%), Brasil y Paraguay con 8%, Chile y Países Bajos con 6%. Estos cinco países principales totalizan el 67% del total cargado en el Puerto de Nueva Palmira en el 2023.

Toneladas brutas cargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de descarga (ene-dic 2023)		
País de descarga	Toneladas brutas	Part. 23'
China	3.667.523	39%
Brasil	790.912	8%
Paraguay	735.839	8%
Chile	593.275	6%
Países Bajos	516.316	6%
Italia	499.554	5%
Turquía	462.218	5%
Argentina	457.493	5%
Los demás	1.651.496	18%
Total	9.374.626	100%

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

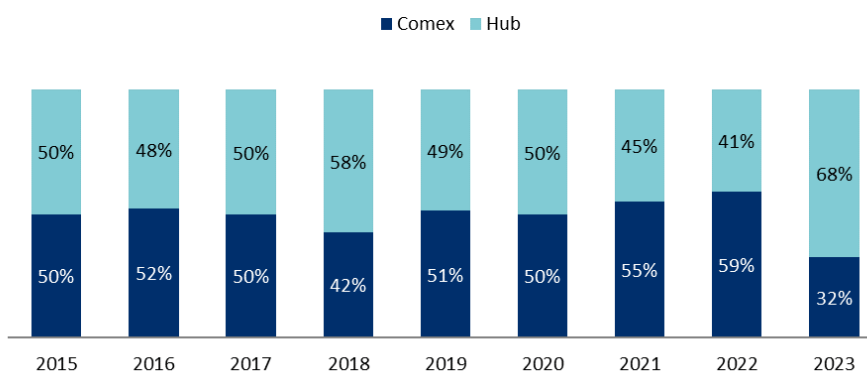
Embarques en el Puerto de Nueva Palmira⁶⁹

Los datos presentados seguidamente corresponden a los embarques de carga (un movimiento) del Puerto de Nueva Palmira⁷⁰.

Por lo anterior, los datos de los cuadros y gráficas de esta sección no incluyen las 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



⁶⁹ 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.

⁷⁰ La pequeña diferencia en el 2023 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.

En la comparación interanual, aumentaron las cargas Comex de canola (165%), fertilizantes (153%), soja (64%), trigo (28%), cebada (13%), malta (10%), celulosa (1%) y contribuyó el maíz, producto que el año pasado no había registrado cargas; así como otros varios. En sentido opuesto cayeron las cargas de cemento y clinker (-84%) y de carinata (no se registraron movimientos este año).

El comercio exterior de Nueva Palmira presentó de esta manera un desempeño negativo del 37%.

Toneladas	2022	2023	Var % '23-'22
Comex	4.825.101	3.028.994	-37%
Celulosa	1.146.458	1.154.301	1%
Trigo	657.522	666.550	1%
Soja	2.192.847	537.951	-75%
Malta	251.074	259.958	4%
Canola	252.751	248.411	-2%
Cebada	233.738	125.499	-46%
Fertilizantes	62.172	34.826	-44%
Carinata	0	1.471	n/a
Otros varios	1.002	25	-97%
Cemento, clinker	13.087	0	n/a
Maíz	14.451	0	n/a

Por su parte, las cargas *Hub* del 2022 se expandieron en un 88%; siendo el mineral de hierro proveniente de Brasil la principal carga responsable de este crecimiento.

En el detalle de las cargas del *Hub*, aumentaron las de soja (309%), mineral de hierro (201%) y coque (65%). En sentido opuesto, cayeron las cargas de arroz (no se registraron este año), harina de soja (-55%), otros varios (-38%), maíz (-28%) y fertilizantes (-27%).

Toneladas	2022	2023	Var % '23-'22
Hub	3.377.978	6.339.986	88%
Mineral de hierro	1.518.177	4.567.198	201%
Soja	153.860	629.594	309%
Fertilizantes	738.185	537.630	-27%
Maíz	280.833	203.191	-28%
Harina de soja	423.914	191.982	-55%
Otros varios	172.748	106.364	-38%
Coque	62.993	104.029	65%
Arroz	27.267	0	n/a

Al tomar en cuenta todo lo cargado, en el 2023 se recuperó carga y la cifra alcanzada es el máximo histórico desde que se tiene registro; el crecimiento interanual del 2023 fue de 14%.

Año	Toneladas totales	Var. Interanual
2013	8.327.591	n/a
2014	8.521.556	2%
2015	8.432.738	-1%
2016	7.303.536	-13%
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%

Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú

El puerto de Colonia mostró una caída interanual del 8% en el total de movimientos de 2023 (medido por su peso en toneladas), que respondió a una caída del 37% en la mercadería Comex y amortiguada por el aumento del 74% en el *Hub*.

En el muelle del puerto de Fray Bentos en el último año observado totalizó 81.782 toneladas de mercadería, con una variación negativa del -62% frente al año anterior. Esta caída corresponde a que no se registraron movimientos de exportación de soja (donde el año anterior había registrado 62.660 toneladas), así como la caída de la exportación de madera en rolos (-56% respecto a 2022), que fue contrarrestado mínimamente por los movimientos de azúcar crudo tanto en importación (7.705 toneladas) y trasbordos (6.262 toneladas).

En el puerto de Paysandú se observó una caída del 79% frente al año anterior, esto responde a la caída de exportación de soja (-79%) y a la caída de importación de azúcar crudo (-80%).

MOVIMIENTOS POR RÉGIMEN ADUANERO									
SIL INALOG a partir de la ANP									
Toneladas	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Var.%'23-22
Puerto de Colonia	8.830	4.360	4.205	4.947	1.897	2.339	2.898	2.655	-8%
Comex	5.849	3.231	3.100	4.386	1.739	2.263	2.144	1.345	-37%
Hub	2.981	1.129	1.105	561	158	76	754	1.310	74%
Puerto de Fray Bentos (**)	173.875	290.993	549.467	318.055	340.456	296.736	216.432	81.782	-62%
Comex	173.875	290.993	549.467	318.055	340.456	296.736	216.432	81.782	-62%
Fray Bentos (Zonas de transbordo)	1.946.981	496							n/a
Hub	1.946.981	496							n/a
Puerto de Paysandú (**)	153.731	135.708	229.640	187.108	141.416	95.016	116.760	24.190	-79%
Comex	153.731	135.708	229.640	187.108	141.416	95.016	116.760	24.190	-79%

^{*)}No incluye terminales de: UPM y M'bopticua

^(**)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 2023, medido por su peso en toneladas, cayó un -3% al compararlo con el dato cerrado del 2022.

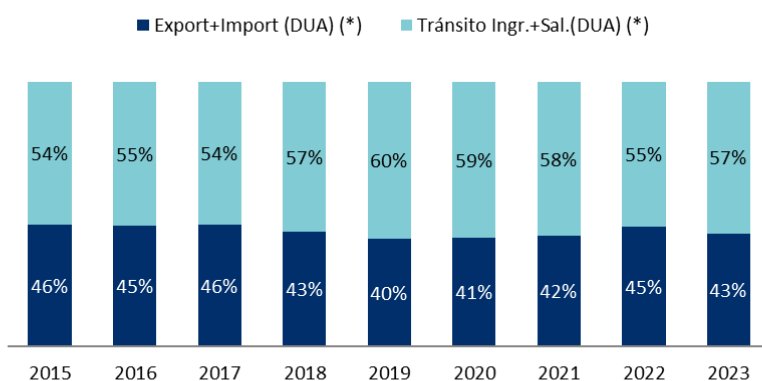
La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones, en millones de dólares, aumentó un 1%, y, por último, la de tránsitos iniciados y finalizados en terminal aumentó un 12%.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO									
SIL INALOG a partir de la TCU y DNA									
Datos	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Var % '23-'22
Movimiento total Toneladas	29.150	28.232	27.534	29.132	28.915	30.437	32.113	31.181	-3%
Export+Import (DUA) USD millones (*)	1.235	1.215	1.207	1.149	1.019	1.207	1.348	1.359	1%
Tránsito Ingr.+Sal.(DUA) USD millones (*)	1.489	1.426	1.589	1.688	1.469	1.694	1.642	1.835	12%

(*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

Medido en millones de dólares, la sumatoria de los movimientos de tránsitos en la terminal representó en 2023 el 57% 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

4.1. 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 ZF⁷¹), muestra aumentos en peso en cinco Zonas Francas, mientras que en términos de valor muestra aumentos en siete de ellas.

⁷¹ Ver sus implicancias en http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2021/05/fuentes_metodologia_2021.pdf

ZONAS FRANCAS								
INALOG a partir de los DUAS de la DNA								
Zona Franca	2023						Var. total % '23-'22	
	Export+Import		Tránsito Ingr.+Sal.		Total		Toneladas	USD millones
	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones		
UPM Fray Bentos	4.783.261	272	1.556.934	839	6.340.195	1.111	34%	-14%
UPM Durazno	3.092.908	279	1.295.689	709	4.388.597	988	n/a	n/a
Nueva Helvecia	229	0	241	23	470	23	-56%	6%
Punta Pereira	3.854.042	330	87.985	118	3.942.027	448	-9%	4%
Colonia	3.313	15	87.829	1.234	91.143	1.249	2%	12%
Florida	6.843	67	53.166	464	60.008	532	-14%	5%
Libertad	5.172	37	55.614	461	60.786	498	18%	19%
Zonamérica	7.961	127	83.540	2.389	91.501	2.516	41%	18%
Nueva Palmira	1.862.964	709	1.492.339	837	3.355.303	1.546	-24%	-39%
Parque de las Ciencias	4.280	79	8.046	497	12.325	576	34%	16%

En el año 2023, el 98% del total de toneladas movilizadas está representado por las siguientes cuatro zonas francas; UPM Fray Bentos (35%), UPM Durazno (24%), Punta Pereira (21%) y Nueva Palmira (18%). Podemos destacar el importante movimiento de UPM Durazno dado que la planta comenzó sus operaciones a mediados de año; movilizó 4.388.597 toneladas. Respecto al año anterior, la variación total en toneladas fue positiva en un 32%⁷².

Expresado en millones de dólares, el 68% del total movilizado está representado por Zonamérica (27%), Nueva Palmira (16%), Colonia (13%) y UPM Fray Bentos (12%). La variación total en millones de dólares se mantuvo constante respecto al año anterior (obtuvo un mínimo crecimiento de 0,5%).

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 2016, el peso de la suma de solicitudes de exportación e importación aumentó 38% y el valor aumentó en un 16%. 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 53% y en valor 38%.

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
2013	6.625.460	2.002	2.827.200	7.162
2014	8.318.818	2.088	2.963.406	6.571
2015	10.189.190	1.844	3.055.634	5.976
2016	9.901.881	1.648	3.079.465	5.489
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

⁷² El total de Zonas Francas en toneladas fue: 13.863.956 en 2022 vs. 18.342.355 en 2023.

4.2. Pasos de Frontera

El movimiento de camiones con mercadería en el 2023 por los pasos de frontera con Argentina cayó -1% en términos de la cantidad de vehículos y en términos de toneladas se mantuvo relativamente constante al compararlo con lo sucedido en el 2022.

Por otro lado, en los pasos de frontera con Brasil, incrementó en un 5% el movimiento en términos de la cantidad de vehículos y en términos de peso creció un 2%.

Por lo que, podemos concluir que el aumento total en camiones fue del 2% donde fue más relevante el aumento de entrada y salida con la frontera brasileña respecto a la caída con la frontera argentina; situación análoga al medir los movimientos en términos de toneladas.

ENTRADA Y SALIDA DE CAMIONES POR PASOS DE FRONTERA										
SIL INALOG a partir de la DNA										
Pasos frontera	Datos	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Var % '23-'22
Frontera con Argentina (inc. Colonia)	Camiones (*)	82.565	94.437	93.806	82.663	87.722	110.852	118.912	118.217	-1%
	Toneladas	1.707.452	1.979.780	2.042.479	1.721.516	1.922.609	2.469.075	2.532.219	2.534.257	0,1%
Frontera con Brasil	Camiones (*)	63.841	64.555	64.429	68.100	73.155	81.506	86.005	89.892	5%
	Toneladas	1.487.893	1.379.738	1.464.757	1.547.400	1.681.031	1.798.709	1.925.082	1.958.088	2%
Total	Camiones (*)	146.406	158.992	158.235	150.763	160.877	192.358	204.917	208.109	2%
	Toneladas	3.195.345	3.359.518	3.507.236	3.268.915	3.603.639	4.267.784	4.457.301	4.492.346	1%

(*) Cantidad de manifiestos

4.3. Tránsitos del Centro de Distribución Regional (CDR)

Como se indicó previamente en el presente informe, nuestro país actúa como una plataforma intermediaria para llegar a otros destinos. En esta sección, analizaremos la actividad específica del centro de distribución regional. Estudiaremos las plataformas desde las cuales se inicia el movimiento y aquellas por las cuales las cargas egresan de nuestro país.

La información de los tránsitos aduaneros es crucial para caracterizar los servicios logísticos que se realizan a la mercadería desde Uruguay. La primera distinción importante, tanto metodológica como conceptual, se refiere a si la mercadería utilizó Zonas Francas u otro depósito intermedio, o si, por el contrario, realizó un tránsito directo entre dos puntos de frontera. El siguiente cuadro muestra el flujo de mercaderías por el territorio nacional en actividades de centro de distribución regional⁷³.

En el periodo de 2016-2023 desde Uruguay se intermedió en promedio anual 3.026 millones de dólares. En este periodo de tiempo el 45% (1.366 MM USD) de la mercadería fue intermediada por Zona Franca.

⁷³ Se define a mercaderías CDR (Centro de Distribución Regional) a las mercaderías de origen no uruguayo que transitan por el territorio uruguayo y se destinan a un tercer país. Aunque la definición contenga la palabra regional, es posible (aunque infrecuente) que se intermedie mercadería entre países no regionales. El INALOG incluye en esta categoría a la mercadería que se destina al abastecimiento de Free Shops y tiendas de frontera. En esta parte se seguirá un criterio más estricto, que excluye a este importante flujo. En definitiva, si bien en estas tiendas el consumidor es no residente, el suministro es en territorio nacional (modo II según clasificación del GATS-OMC).

**Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio anual 2016-2023 (millones de USD).**

	Origen \ Destino	AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
		Sin intervencion de Zonas Francas	AEROPUERTO	0	97
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR	1	60	62	123
	PASO FRONTERA	1	0	17	18
	PUERTO	14	1.387	14	1.414
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO	464	35	25	525
	PASO FRONTERA	97	40	26	163
	PUERTO	62	381	136	579
	OTRO-S/I	23	34	41	99
	TOTAL	662	2.035	329	3.026

Los flujos en orden de participación son los que conectan Puerto-Paso de Frontera⁷⁴ (1.387 MM USD), Aeropuerto-Aeropuerto con depósito en Zonas Francas (464 MM USD), Puerto-Paso de Frontera intermediado por Zonas Francas (381 MM USD), Puerto-Puerto también con depósito en Zonas Francas (136 MM USD) y Paso de Frontera-Aeropuerto intermediado por Zonas Francas (97 MM USD).

En el cuadro a continuación se muestran estos flujos con sus correspondientes valores en promedio de los 8 años (2016 - 2023) en millones de USD y la participación de estos en el total. Como se puede observar, casi la mitad de los movimientos CDR corresponden al flujo directo desde el puerto a paso de frontera sin ser intervenido por una zona franca.

Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional Promedio anual 2016-2023		
Flujo	Mill USD	Part.
(1) Puerto - Frontera	1387	46%
(2) Aeropuerto - ZF- Aeropuerto	464	15%
(3) Puerto - ZF- Frontera	381	13%
(4) Puerto - ZF - Puerto	136	4%
(5) Frontera - ZF - Aeropuerto	97	3%
Resto	562	19%

Por su parte, en términos de peso, nuestro país intermedió en promedio anual 267.825 toneladas. Aunque solamente el 18% (48.250 TON) de dichas mercaderías fueron intervenidas por Zonas Francas.

⁷⁴ Es decir, de manera directa sin estar intervenido el flujo por ZF.

**Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio anual 2016-2023 (Toneladas).**

	Origen \ Destino	AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
		Sin intervencion de Zonas Francas	AEROPUERTO	0	1.006
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR	7	9.219	25.568	34.793
	PASO FRONTERA	19	2	2.191	2.213
	PUERTO	196	170.032	11.170	181.398
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO	652	389	170	1.212
	PASO FRONTERA	618	6.288	939	7.845
	PUERTO	904	24.407	6.888	32.200
	OTRO-S/I	218	3.691	3.084	6.993
	TOTAL	2.614	215.034	50.177	267.825

Los principales flujos en toneladas son los que conectan Puerto-Paso de Frontera (170.032 TON), DAP-Puerto (25.568 TON), Puerto-Paso de Frontera intermediado por Zonas Francas (24.407 TON), Puerto-Puerto (11.170 TON) y Depósito Aduanero Particular-Paso de Frontera (9.219 TON).

**Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional
Promedio anual 2016-2023**

Flujo	Toneladas	Part.
(1) Puerto - Frontera	170.032	63%
(2) DAP - Puerto	25.568	10%
(3) Puerto - ZF- Frontera	24.407	9%
(4) Puerto - Puerto	11.170	4%
(5) DAP - Frontera	9.219	3%
Resto	27.430	10%

4.4. Indicadores de la posición competitiva del sector logístico uruguayo⁷⁵

En el ámbito logístico internacional, existen diversos indicadores que identifican las fortalezas y alertan de las debilidades de los países. En este sentido, los mismos son un insumo fundamental para la planificación estratégica, la formulación de políticas públicas y la implementación de innovaciones o reformas en la infraestructura logística.

A continuación, se presenta una síntesis con la evolución histórica y la posición de nuestro país en aquellos que son considerados más significativos.

⁷⁵ Algunos de los siguientes indicadores no han sido actualizados por parte de las fuentes.

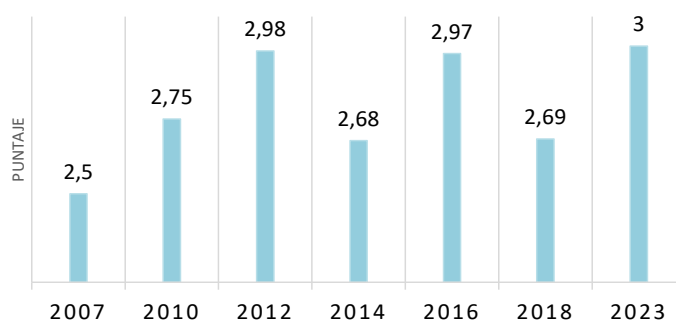
4.5. Índice de desempeño logístico (LPI 2023) – Banco Mundial

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

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

En lo que corresponde al puntaje del LPI, el valor máximo posible es 5,0 y los países que están al tope del ranking alcanzan entre 4,0 y 4,3 puntos. En términos absolutos, Uruguay presenta una mejora del 12% respecto a la edición anterior del año 2018. Es el mejor puntaje que ha recibido Uruguay en todas las ediciones (el segundo mejor puntaje es la edición de 2012 con 2,98).

EVOLUCIÓN DEL LPI EN URUGUAY
INALOG A PARTIR DEL BANCO MUNDIAL

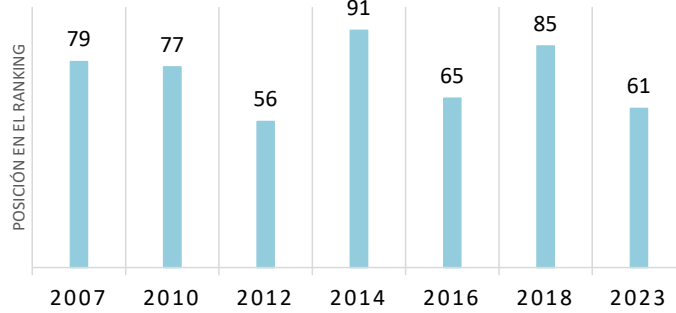


En el gráfico a continuación, se puede observar la posición de Uruguay en el ranking⁷⁶ para cada una de las anteriores ediciones. En la última el índice nos muestra que Uruguay presentó uno de los mejores resultados desde su primera publicación en 2007. Es la segunda mejor posición de todas las ediciones (la primera es la de 2012 con el puesto 56).

Representa una mejora del 28% respecto al año anterior (puesto 85), lo que implica un ascenso de 14 posiciones este año. Además, se encuentra a solo 5 puntos de alcanzar su mejor posición (56 puntos).

⁷⁶ Cabe recordar que a mayor puntaje (con un LPI cercano al 5) mejor rendimiento y correlativamente mejor posición en el ranking, es decir, primeras posiciones. Por ejemplo, Singapur que está en la posición 1 en el ranking, tiene en 2023 un puntaje de 4.3 y Finlandia le sigue con la segunda posición con un puntaje de 4.2.

EVOLUCIÓN DEL LPI EN URUGUAY
INALOG A PARTIR DEL BANCO MUNDIAL



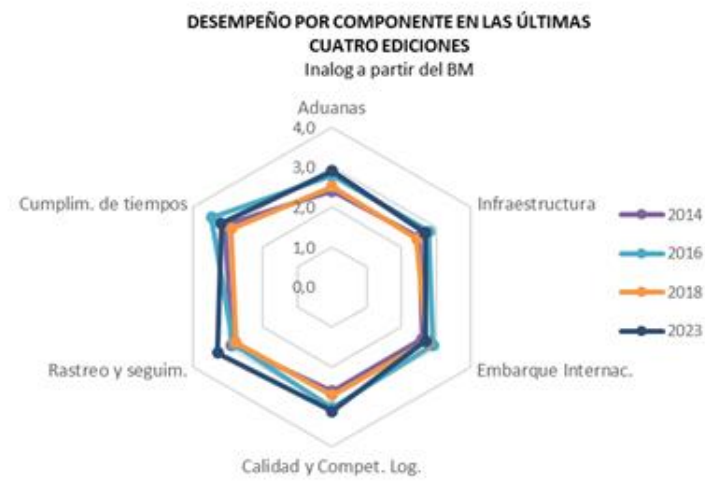
Si observamos los datos promedio de las últimas 4 ediciones, Uruguay se posicionó en el quinto lugar de Sudamérica; traducido en una mejora de dos lugares respecto al promedio anterior, situándose ahora por detrás de Chile, Brasil, Argentina y Perú.

POSICIÓN EN EL RANKING

INALOG a partir del BM

País	LPI 2023	Promedio 2014_23
Chile	61	46
Brasil	51	57
Argentina	73	65
Perú	61	71
Uruguay	61	76
Colombia	66	79
Paraguay	79	83
Venezuela	123	116
Bolivia	115	126

Uruguay cuenta con el compromiso de mantener o mejorar su puntaje de LPI para los próximos años, con el objetivo de seguir disminuyendo su promedio, actualmente nuestro país es el que presenta mayor distancia entre el puntaje obtenido este año respecto a su promedio de los últimos nueve años.



Esta mejora del aumento en el nivel de eficiencia en el traslado de los bienes para el comercio internacional se evidenció a partir de la mejora en cinco de los seis componentes si comparamos esta edición con la anterior (2018).

Específicamente, mejoraron: la eficiencia aduanera, la calidad de la infraestructura, la calidad y la competitividad logística, el cumplimiento de tiempos y el rastreo y seguimiento de envíos. El componente que mide la facilidad de coordinación de embarques internacionales no presentó variaciones respecto a la edición anterior.

Componentes	2014	2016	2018	2023
Aduanas	2,4	2,8	2,5	2,9
Infraestructura	2,5	2,8	2,4	2,7
Embarque Internac.	2,6	2,9	2,7	2,7
Calidad y Compet. Log.	2,6	3,0	2,7	3,1
Rastreo y seguim.	2,9	2,8	2,8	3,3
Cumplim. de tiempos	3,1	3,5	2,9	3,2
LPI	2,70	2,97	2,69	3,0

4.6. Índice de competitividad global (ICG 2022) – World Economic Forum

No se presentará el Índice de Competitividad Global (ICG) – World Economic Forum ya que, si bien el último reporte actualizado fue el del 2022, los datos de Uruguay no fueron actualizados (se mantienen los correspondientes al año 2018).

4.7. Índice de conectividad de transporte marítimo (LSCI y PLSCI 2023) – UNCTAD

Los índices de conectividad marítima, tanto en su medición global como por puertos específicos, son esenciales para comprender la dinámica del comercio marítimo internacional y la posición de cada país o puerto en la red de transporte marítimo. Nuestro país enfrenta desafíos en la facilitación del comercio y la competitividad debido a su baja conectividad.

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

4.7.1 Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2023) – UNCTAD

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

manufacturados. El LSCI de la UNCTAD tiene como objetivo captar, por tanto, el nivel de integración de un país en las redes mundiales de transporte marítimo de línea.

Para ediciones anteriores, el LSCI estaba establecido en 100 para el valor máximo de conectividad del país en el primer trimestre (Q1) de 2006, que fue China. A partir de 2019, la metodología se actualizó, aumentando la cobertura, ya que se añadieron países y se incorporó un componente adicional, por lo que se generaron nuevamente la serie desde 2006 en adelante. A partir del 2020, este índice es publicado como serie trimestral, reemplazando la versión anterior.

Esta versión del LSCI se genera a partir de los siguientes seis componentes⁷⁷:

1. El número de escalas programadas de buques por semana en el país.
2. Capacidad anual desplegada en TEUS: capacidad total ofrecida en el país.
3. El número de servicios regulares de transporte marítimo desde y hacia el país.
4. El número de compañías de transporte regular que brindan servicios desde y hacia el país.
5. Tamaño promedio en TEU de los buques desplegados por el servicio programado con el tamaño promedio de buque más grande.
6. Número de otros países que están conectados al país a través de servicios de transporte marítimo directo⁷⁸.

Para este año 2023, la modificación que se llevó a cabo fue la actualización de escala con el fin de poder reflejar de mejor manera las características actuales de los puertos de los contenedores. Esta última actualización tanto del LSCI como también del PLSCI, es ahora un índice fijado en base 100 con el valor promedio del primer trimestre (Q1) del 2023. Vale la pena destacar que, si bien se actualizó la escala del índice, se mantienen los mismos seis componentes⁷⁹.

Performance de Uruguay en el LSCI 2023

Uruguay alcanzó en 2023 un puntaje promedio⁸⁰ de 96,06 en el LSCI, lo que lo posicionó en el puesto 56 del ranking 2023⁸¹.

Con relación al puntaje, el alcanzado es un 10% inferior al valor promedio que considera el conjunto de todos los países que cuentan con datos para este año 2023 (96,06 obtenido por Uruguay vs. 105,195 obtenido como promedio mundial).

Con respecto al puesto, Uruguay desmejoró su posición respecto al 2022 (puesto 51). Esto se debe principalmente a que, no solo Uruguay desmejoró su puntaje, sino que también influyó que haya países que lo sobrepasaron, como por ejemplo Costa Rica y el

⁷⁷ Para cada componente, dividen el valor del país por el valor máximo del componente en el primer trimestre de 2006 y luego calculan el promedio de los seis componentes para el país. El promedio del país se vuelve a dividir por el valor máximo del promedio en el primer trimestre de 2006 y se multiplica por 100. El resultado es un LSCI máximo de 100 en el Q1 de 2006. Esto significa que el índice para China en el Q1 de 2006 es 100 y todos los demás índices están en relación con este valor.

⁷⁸ Un servicio directo se define como un servicio regular entre dos países; puede incluir otras paradas intermedias, pero el transporte de un contenedor no requiere transbordo.

⁷⁹ Información obtenida a partir de: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.PLSCI>

⁸⁰ Considerando las cifras de los cuatro trimestres.

⁸¹ Promedio por país del año 2023 para los 169 países que tienen datos para los cuatro trimestres del año.

Líbano, y otros países, sobre todo de la región de América Latina y el Caribe, que evidenciaron mejoras, como, por ejemplo, Panamá y Colombia.

Si observamos los datos para América Latina y el Caribe, nuestro país se posicionó en el puesto número 11 del total de 29 países que componen la región; bajó una posición respecto al periodo 2021-2022, periodo en el que estaba en el puesto 12.

Nuestro país obtuvo en promedio un puntaje de 35,7 en este índice y al compararlo con los datos anteriores observamos una mejora respecto a los últimos cinco años. Es importante destacar que este último valor es el mayor histórico alcanzado y el índice de este año representa un aumento interanual del 4%. Por último, observando los valores a partir de 2016, cabe señalar que la evolución del índice siempre ha sido positiva.

LSCI 2023 - América Latina y el Caribe - top 15

Promedio anual, proc. INALOG a partir de UNCTAD

Economía	2023
Panamá	202,53
Colombia	183,21
Mexico	180,30
Brasil	132,79
Rep. Dominicana	127,17
Perú	124,94
Jamaica	120,03
Ecuador	111,39
Guatemala	105,09
Chile	101,17
Argentina	99,77
Costa Rica	96,15
Uruguay	96,06
Honduras	62,61
Trinidad y Tobago	60,00

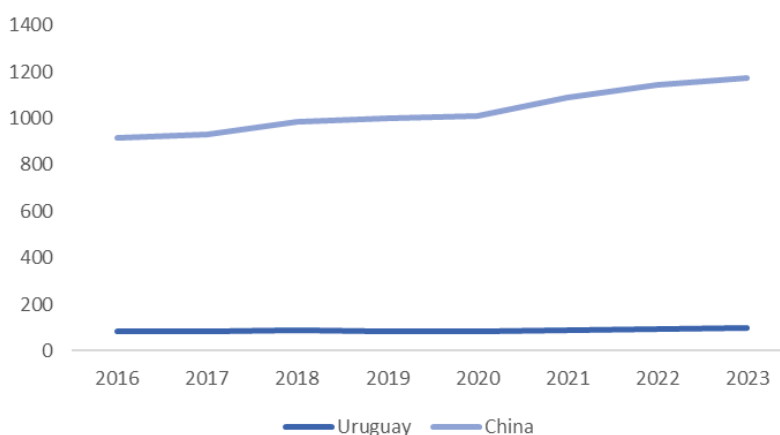
LSCI - Uruguay: periodo 2016 - 2023

Promedio, proc. INALOG a partir de UNCTAD

Uruguay	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	84,42	85,92	88,35	84,10	85,18	86,80	92,66	96,06

Al analizar Uruguay frente al país más conectado vemos que las variaciones en ambos no han sido en la misma magnitud.

Índice de conectividad de transporte marítimo
Promedio anual, proc. INALOG a partir de UNCTAD



Es de relevancia subrayar que hoy en día tenemos un poco más que la tercera parte de la conectividad con la que contaba el gigante asiático en el 2006, y si comparamos para el último dato Uruguay tiene solo el 12% del valor del índice de China. Esto permite concluir, que a pesar de los esfuerzos y el continuo crecimiento (muy magro) a nuestro país le queda un largo camino por recorrer en la conectividad.

4.7.2 Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria, trimestral (PLSCI Q4 2022) – UNCTAD

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

Si miramos todos los puertos a nivel global, al ordenarlos para el resultado promedio del 2023, se logra constatar que de los principales 15 puertos del ranking, 8 son puertos de China; tiene como líder el puerto de Shanghái con un valor promedio del índice de 2115,13, estando un 16% distanciado del segundo puerto con mayor índice (puerto de Ningbo, China). En esta misma línea, aquellos que tienen una mayor conectividad y que superan aquellos que tienen un valor superior a 1000 son los siguientes siete puertos: puerto en Rotterdam (Países Bajos), puerto en Klang (Malasia), los puertos de Shekou, Qingdao, Ningbo y Shanghái (China), y el puerto de Singapur.

Con respecto a nuestro país, la UNCTAD toma en consideración el puerto de Montevideo y el puerto de Punta Pereira como recibidores de contenedores. Dado que el segundo es irrelevante en cifras, el resultado a nivel del puerto capitalino es muy similar al de todo el país.

Respecto al año anterior, este puerto registró una variación positiva del 5%. Asimismo, si comparamos los resultados del índice respecto al año anterior para los puertos de los países vecinos, Argentina y Brasil, particularmente del puerto de Buenos Aires y Santos, observamos que las variaciones fueron positivas del 3% y 2% respectivamente.

Si comparamos los resultados del índice promedio para las últimas siete publicaciones (2016-2022) de los principales puertos competidores de los países vecinos, Buenos Aires de Argentina y Santos en Brasil, las variaciones de ambos respecto al valor del índice del 2023 fueron de -1% y 5% respectivamente.

Frente a ellos, nuestro país corre con la ventaja de que no se han visto variaciones negativas durante ese periodo, a excepción únicamente del año 2019 (-4%). Respecto al puerto en Santos, registró una variación negativa en 2017 (-6%), en 2019 (-3%) y en 2021 (-2%). Respecto al puerto en Buenos Aires, registró caídas en 2016 (-6%), en 2017 (-5%), en 2019 (-2%) y en 2020 (-12%).

PLSCI - promedio anual: periodo 2016 - 2023

Promedio, proc. INALOG a partir de UNCTAD

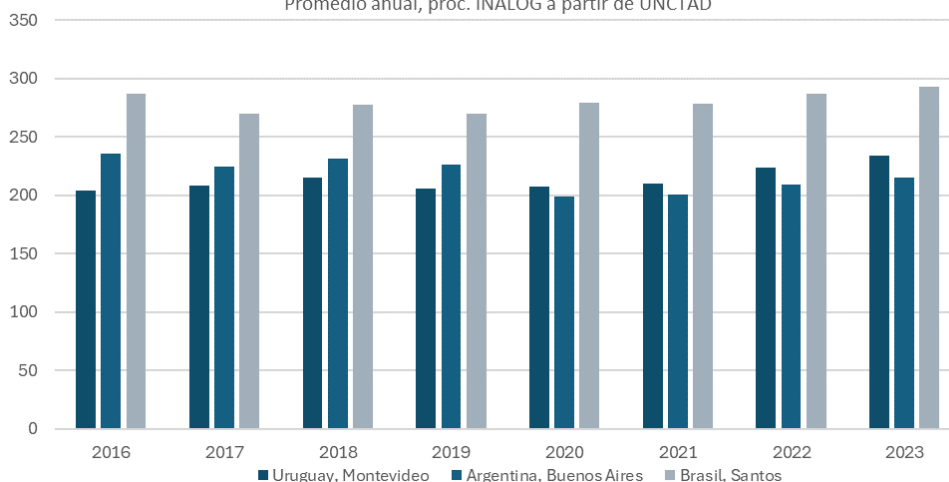
Puertos	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Montevideo	204,56	208,84	215,27	205,90	207,34	210,14	223,63	234,06
Buenos Aires	235,78	225,07	231,35	225,99	199,36	200,53	209,58	215,35
Santos	287,28	269,92	277,46	269,80	279,06	278,53	286,89	292,98

Vale destacar que a partir de 2020 el valor de Montevideo superó al alcanzado por Buenos Aires, siendo la mayor brecha registrada la de este 2023 (18,71 puntos arriba, un 9% superior).

En cambio, al comparar Montevideo con Santos en todo el periodo el puerto brasileño es superior al uruguayo; la cifra de Santos es un 28% superior en el 2022 mientras que para el 2023 fue por una diferencia menor (25%).

Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria

Promedio anual, proc. INALOG a partir de UNCTAD



Podemos remarcar que nuestro puerto presentó un crecimiento del 14% al comparar el resultado promedio del año 2023 con el del año 2016. Respecto a 2022, registró una mejora del 5%, una variación interanual mínimamente inferior a la registrada en el 2022 (6%). No obstante, y como también se mencionó a nivel país, el puerto de Montevideo, si bien ha mejorado respecto a la evolución de puertos vecinos, presenta una baja conectividad con respecto a los puertos líderes globales; su performance no ha

mejorado significativamente con el paso de los años y los puertos más conectados avanzan a un ritmo mucho más acelerado⁸².

⁸² Información obtenida de <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/858/index.html> | última actualización 2022.

The logo for INA LOG, featuring the letters 'I', 'N', 'A', 'L', 'O', and 'G' in a bold, yellow, sans-serif font. The letters are closely spaced and have a slightly rounded, modern appearance. The background of the entire image is a dark blue gradient with a faint, semi-transparent image of a port or industrial facility, including cranes and a large ship.

INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA