

SECTOR LOGÍSTICO 2020

ANÁLISIS Y ESTADÍSTICAS

Setiembre 2021



ÍNDICE

1	DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS	2
2	INTRODUCCIÓN.....	3
3	PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2020	4
3.1	El comercio exterior en el mundo y en Uruguay	4
3.2	El comercio exterior en la región (AR, BR y PY)	6
3.2.1	Argentina	6
3.2.2	Brasil	8
3.2.3	Paraguay	9
3.2.4	Exportaciones uruguayas.....	12
3.3	La demanda de servicios logísticos uruguayos por exportaciones de AR y PY.....	22
3.3.1	El caso argentino	22
3.3.2	El caso paraguayo	28
3.4	La demanda de servicios logísticos uruguayos por importaciones de otros países	34
3.4.1	Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo	34
3.4.2	El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos).....	39
3.4.3	El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)	40
3.4.4	El caso brasileiro: importaciones seleccionadas (30 productos)	42
3.4.5	El caso brasileiro: importaciones de medicamentos	43
4	EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS	45
4.1	ESTADÍSTICAS DEL SECTOR POR PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	45
4.1.1	PUERTOS	45
4.1.2	AEROPUERTO.....	57
4.1.3	ZONAS FRANCAS.....	58
4.1.4	PASOS DE FRONTERA.....	59
4.2	TRÁNSITOS DEL CENTRO DE DISTRIBUCIÓN REGIONAL	60
4.2.1	Plataformas de inicio	60
4.2.2	Países de origen	60
4.2.3	Plataformas de egreso	61
4.2.4	Países de destino	62
4.3	INDICADORES DE LA POSICIÓN COMPETITIVA DEL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO	63
4.3.1	Índice de desempeño logístico (LPI 2018) – Banco Mundial	63
4.3.2	Índice de competitividad global (ICG 2019) – Word Economic Forum.....	65
4.3.3	Índice de conectividad de transporte marítimo (LSCI y PLSCI 2020) – UNCTAD	66

1 DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS

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

2 INTRODUCCIÓN

En el año 2020, la actividad económica, el comercio y el consumo global, así como los flujos de capital y financieros, se vieron afectados severamente por la pandemia del COVID-19. Sin perjuicio de lo anterior, debe destacarse que, a partir del tercer trimestre, el impacto no fue tan intenso como el observado en el segundo trimestre del año, pudiendo observarse en la segunda parte del año cierto “efecto rebote” en muchas economías.

En este marco, de acuerdo con estimaciones preliminares, en el año 2020 la economía uruguaya registró un déficit por transacciones corrientes y de capital con el resto del mundo (276 millones de dólares, equivalentes a -0,5% del PIB). Esto contrasta con lo sucedido un año atrás en el que se había registrado un superávit (449 millones de dólares, 0,7% del PIB).¹

Habiendo hecho mención a la situación económica global y de nuestro país, el presente informe busca de forma anual exhibir un panorama general del sector logístico uruguayo. Este es elaborado por el Área de Economía & Información del Instituto Nacional de Logística, utilizando para el proceso de ETL (Extract, Transform, Load) y el análisis estadístico los programas Excel, Dbeaver y Saiku Analytics; y la herramienta Power BI de Microsoft para la visualización de datos interactivos.

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

El capítulo 3, se encuentra definido por cuatro partes, en primera instancia se estudia el comercio exterior a nivel mundial realizando la comparativa con Uruguay, en la segunda instancia se realiza el análisis de la evolución histórica comercial de los países vecinos (Argentina, Brasil y Paraguay) y las principales exportaciones uruguayas, y, por último, dos visualizaciones de la demanda de los servicios logísticos de nuestro país solicitada tanto por las exportaciones como por las importaciones de los países de la región.

El capítulo 4 cuenta con tres partes donde se inicia con el análisis de la evolución del sector logístico diferenciada por las plataformas (Puertos, Aeropuerto, Zonas Francas y Pasos de Frontera), luego, se detallan los movimientos de carga 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.

¹ Informe de balanza de pagos y posición de inversión internacional del BCU

3 PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2020

3.1 El comercio exterior en el mundo y en Uruguay

Analizar a grandes rasgos la evolución del comercio mundial, resulta relevante para comprender de forma más clara el proceder de nuestro país, abierto internacionalmente en exportaciones e importaciones y posicionándose como Hub Logístico regional por naturaleza.

La Organización Mundial del Comercio prevé una reducción del comercio mundial de mercancías en 2020 de entre el 13% y el 32% como consecuencia de la perturbación de la actividad económica normal y de la vida causada por la pandemia de COVID-19 en todo el mundo², acompañado por un descenso del PIB mundial que se reducirá un 4,8% en 2020, para después aumentar un 4,9% en 2021³.

Como se visualizará mas adelante en mayor profundidad, nuestro país presentó un comportamiento similar al desempeño mundial en el año 2020, tanto para las importaciones como las exportaciones.

Con base en 2013, la siguiente gráfica permite visualizar que la evolución de los índices de volumen del comercio de bienes en el último trienio presentó prácticamente los mismos signos para el caso uruguayo y el comercio mundial, con la excepción de la caída de las exportaciones en el año 2018. Para el caso del 2019, las exportaciones del comercio mundial según la OMC se mantuvieron sin cambios con respecto al año anterior, mientras que las exportaciones uruguayas presentaron una variación positiva (6%) y las importaciones uruguayas una variación negativa (-1%). En el último año del trienio, se observa un comportamiento similar tanto para nuestro país como para el mundo, sufriendo en el caso de las importaciones uruguayas una caída del 1% y del 9% para las exportaciones. Las exportaciones del comercio mundial en dicho año cayeron un 5% respectivamente.

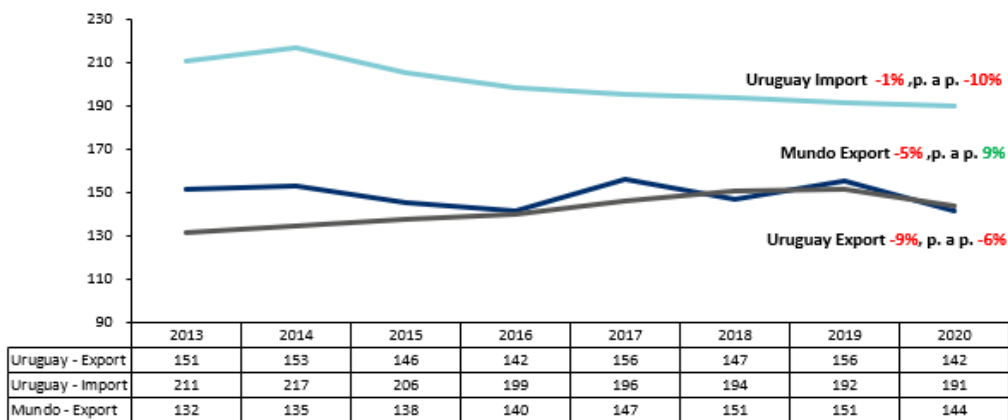
Si analizamos la evolución p. a p. del comercio mundial para el periodo 2013-2020, se observa que la misma fue de 9% por encima, por su parte Uruguay para el mismo periodo obtuvo una caída p. a p. de las exportaciones de 6% y una caída p. a p. de 10% en las importaciones considerando el mismo periodo.

² https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr855_s.htm

³ https://www.wto.org/spanish/news_s/pres20_s/pr862_s.htm

Comercio de bienes

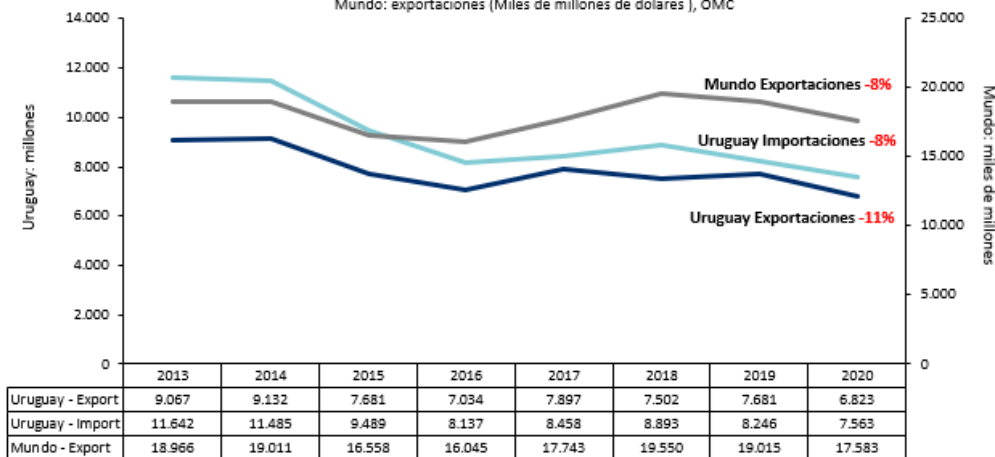
Uruguay: exportaciones e importaciones (Índice Promedio de Volumen Físico), INALOG a partir de BCU
Mundo: exportaciones, INALOG a partir de OMC



Si analizamos el comercio de bienes en términos de valor corriente, se observa que desde 2014 tanto las importaciones como las exportaciones uruguayas cayeron sostenidamente hasta el año 2016 (-29% y -23% comparado con el 2014), esta caída es mas pronunciada que la presentada por el comercio mundial (-16% respectivamente). A pesar de este descenso, el siguiente año se produce un crecimiento tanto para las exportaciones uruguayas como para el comercio mundial, el cual se revierte en el 2018 para las exportaciones uruguayas, que presentan una caída del -5% comparado con el 2017. En el año 2019, las exportaciones del comercio mundial presentaron una caída del -3% interanual. Por su parte, las importaciones uruguayas presentaron un descenso del -7% y para las exportaciones uruguayas se produjo un crecimiento del 2% interanual. En el último año, la OMC presentó una caída del 8% en las exportaciones del comercio mundial. Los datos del BCU indicaron un descenso del -8% para las importaciones uruguayas y para las exportaciones uruguayas se produjo una caída mas acentuada del -11%, con respecto al año anterior. Constatandose que nuestro país presentó un comportamiento similar al desempeño mundial en el año 2020.

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)

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

Se observará la evolución de las exportaciones e importaciones brasileras, argentinas y paraguayas que durante el periodo 2013-2020 han presentaron un comportamiento dispar; en términos generales las variables tuvieron altibajos. Y para finalizar, se analizará la evolución de las principales cadenas de exportación uruguayas.

3.2.1 Argentina⁴

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

En toneladas, las exportaciones argentinas en 2019 presentaron un gran aumento de 31%, comparado con 2018; en el año 2020 vuelven a caer con una variación del 9% por debajo con respecto al año anterior. De esta forma obtiene una variación p. a p. positiva del 31% y 5% a.a. por encima tomando desde 2013.

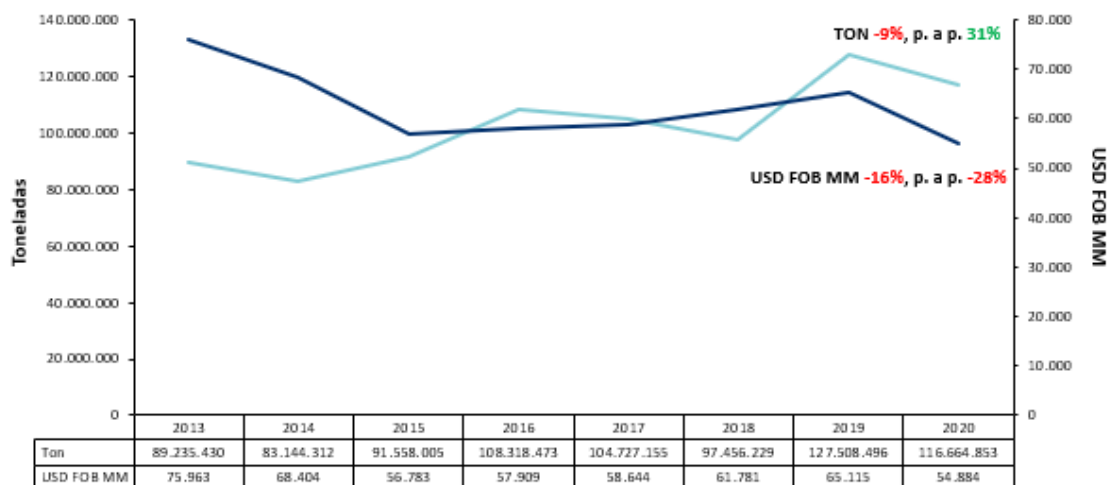
Si analizamos las exportaciones en términos de valor⁵, se puede observar que en el año 2019 se produjo un aumento del 5%; el año 2020 presentó una caída pronunciada de 16% comparado con el año 2019. Obteniendo una variación p. a p. del 28% negativa y 5% a.a. por debajo tomando desde 2013.

⁴ Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos del INDEC

⁵ Millones de dólares FOB corrientes

ARGENTINA: EXPORTACIONES

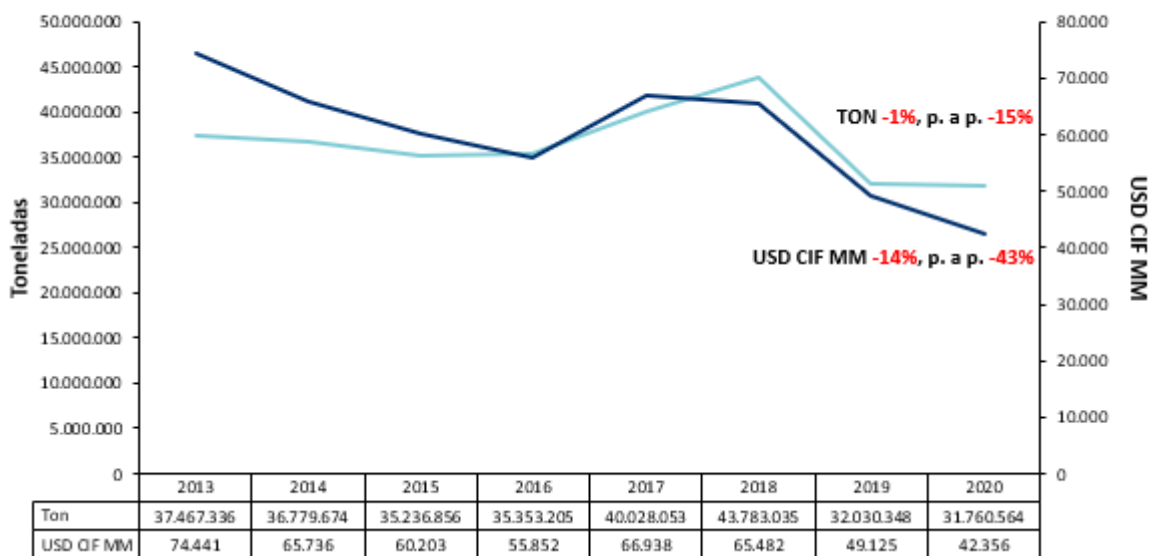
Toneladas y USD FOB MM, Indec



Por su parte, las importaciones presentaron una caída continua en valor para los dos ultimos años, un 25% en 2019 y un 14% en 2020 (-9% a.a. tomando desde 2013). Si observamos las importaciones en términos de peso, en 2019 cayeron un 27% y en el ultimo año presentaron una caída del 1% (-3% a.a. tomando desde 2013). De esta forma se presenta una variación p. a p. negativa en terminos de valor y peso de 43% y 15% respectivamente.

ARGENTINA: IMPORTACIONES

Toneladas y USD CIF MM, Indec

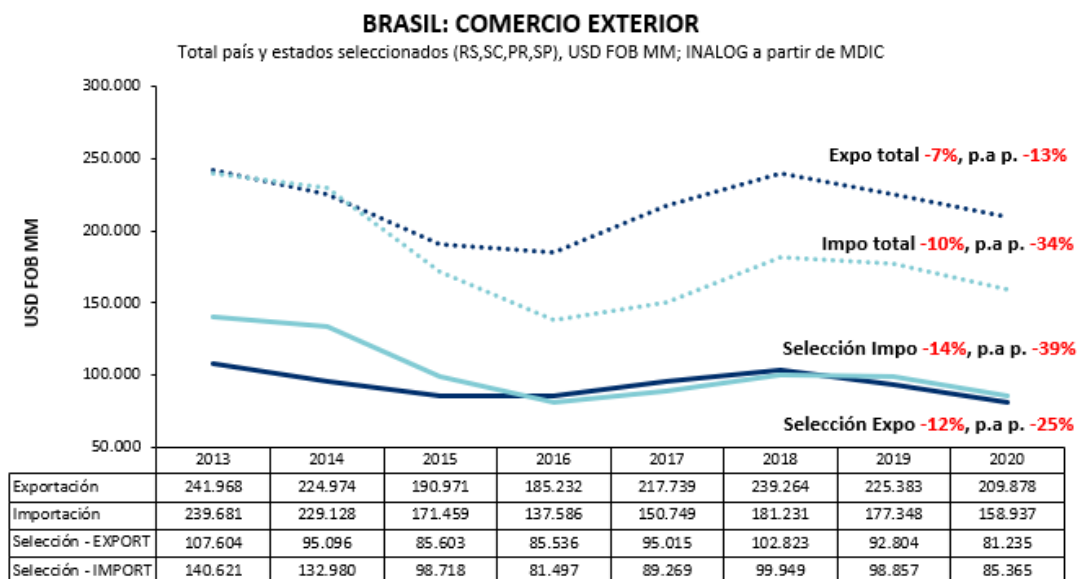


3.2.2 Brasil⁶

En el caso de Brasil, se toma la información desde el 2013 solo en valor⁷ del comercio exterior para el total del país y también para una selección de estados de las regiones Sur y Sureste, las cuales, pueden resultar de mayor interés para el Hub Logístico uruguayo. Por este motivo, se consideran los estados de: Río Grande del Sur, Santa Catarina, Paraná y San Pablo, los cuales, en conjunto, en los últimos años⁸ movieron en promedio el 57% de las importaciones totales y el 43% de las exportaciones totales.

En la siguiente gráfica se puede observar que existieron altibajos para el total del país y para la agrupación de los estados seleccionados. En ambos casos, la evolución del comercio exterior muestra una caída sostenida en el tiempo desde el año 2018 hasta el 2020. En el año 2019, las exportaciones del total país obtuvieron una caída del 6% y una caída del 10% en la selección de estados. En el caso de las importaciones totales, presentaron una caída del 2% y una caída del 1% en los estados seleccionados. En el último año, ambos presentaron un descenso tanto en las exportaciones (7% en el total país y 12% en los estados seleccionados) como en las importaciones (10% en el total país y 14% en la selección de estados).

De esta manera, se presenta una variación p. a p. de 13% negativa en las exportaciones totales del país y una variación p. a p. de 34% negativa en las importaciones totales (tomando desde el año 2013). Por su parte los estados seleccionados presentaron una variación p. a p. de 25% por debajo en las exportaciones y de 39% por debajo en las importaciones (tomando desde el año 2013).



⁶ Procesamiento Inalog a partir de las bases de datos del MDIC.

⁷ Millones de dólares FOB corrientes.

⁸ Se toma para el promedio, datos desde 2013.

3.2.3 Paraguay

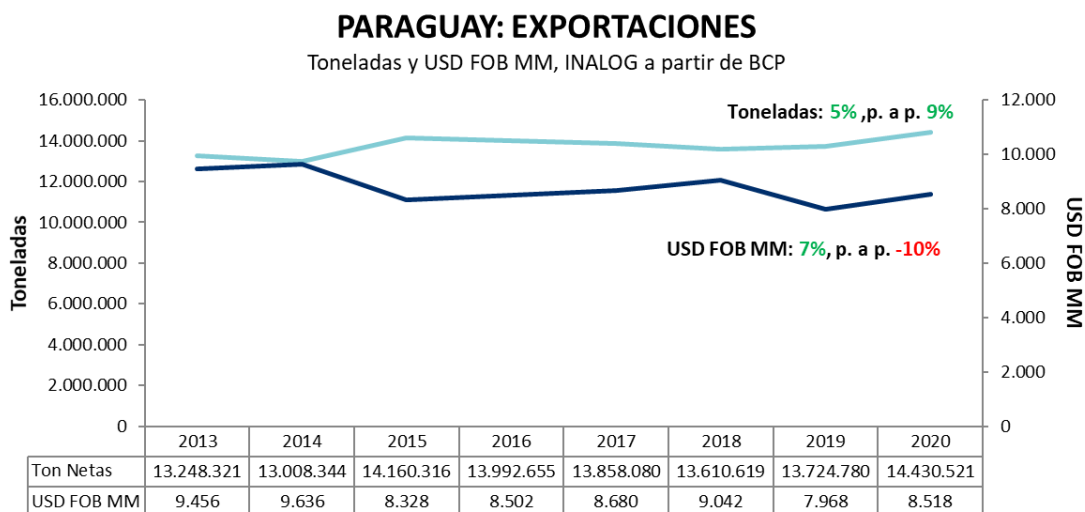
Para completar el análisis realizado para la región, se presentan a continuación las estadísticas económicas referentes a Paraguay.

No obstante, al escenario provocado por la pandemia, si nos enfocamos en las exportaciones paraguayas podemos notar un aumento en términos de peso y valor en el año 2020, la dinámica positiva está explicada por el desempeño positivo hacia los mercados con acuerdos regionales.⁹

Las exportaciones registradas¹⁰ en términos de valor, presentaron en 2019 una caída del 15%, sin embargo, en el último año se produjo un aumento del 7% con respecto al año anterior¹¹.

Por lo tanto, si analizamos las exportaciones, medidas en términos de toneladas, vemos que en el año 2019 se visualiza un pequeño aumento del 1% con respecto al año anterior; y en el último año se observa un aumento del 5% con respecto al año 2019. Ratificando de esta forma una tendencia al crecimiento desde el año 2018 hasta el 2020 del 6% respectivamente.

Obteniendo de esta forma una variación p. a p. del 9% positiva en términos de toneladas y del 10% negativa en términos de valor, tomando desde el año 2013 en ambos casos.

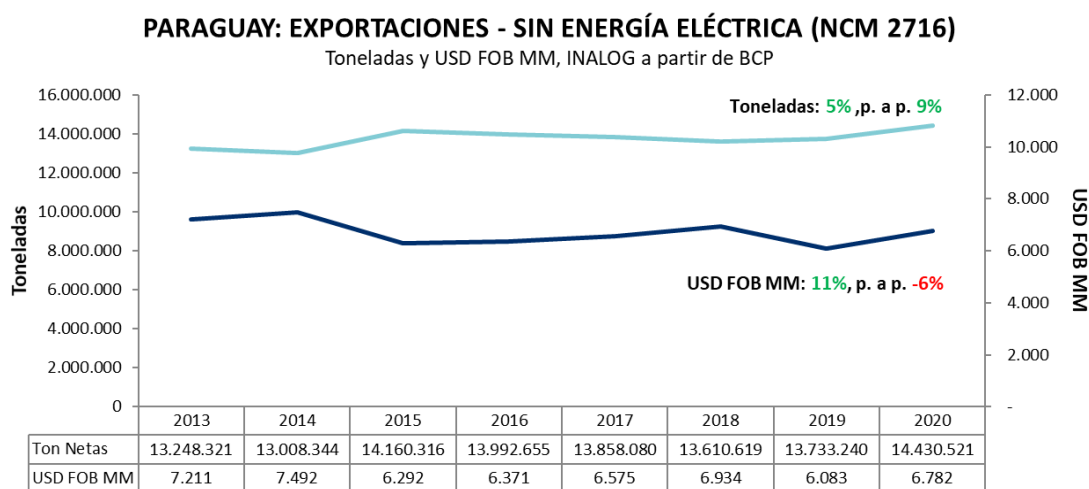


⁹ Boletín informativo de la Dirección de Integración https://www.economia.gov.py/application/files/5616/0934/4967/BIDI-N18_30-12-2020.pdf

¹⁰ El presente informe toma como referencia el total de exportaciones registradas publicado por el BCP las cuales no consideran las reexportaciones y otras exportaciones.

¹¹ Las exportaciones registradas fueron impulsadas principalmente por mayores envíos de soja en granos de soja y carnes, atenuadas en parte, por las menores exportaciones de energía eléctrica según informó el BCP en su Reporte de Comercio Exterior. <https://www.bcp.gov.py/reporte-de-comercio-externo-diciembre-2020-n1451>

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

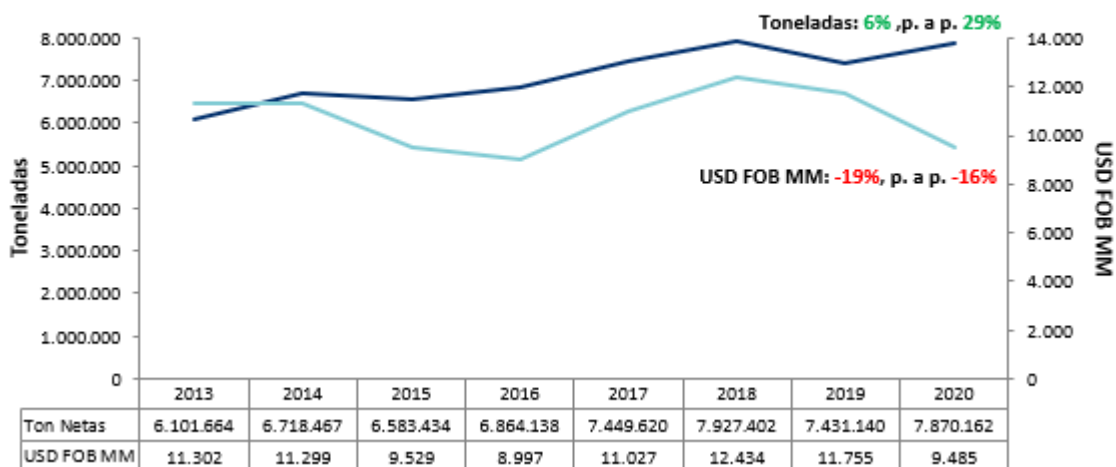


Las cifras muestran que las mismas conclusiones arribadas anteriormente son válidas para las exportaciones con la exclusión de la energía, donde se evidencia que la variación del último año es también positiva en términos de valor, obteniendo un crecimiento del 11% al igual que las exportaciones totales del país.

Finalmente, resta analizar las importaciones paraguayas; los movimientos de esta variable no presentan el mismo comportamiento en peso que en valor. En el año 2020 se muestra como ambas medidas exhiben cambios significativos y que se producen de manera dispar. Si analizamos las importaciones paraguayas en términos de peso, observamos que las mismas obtuvieron una variación positiva del 6% con respecto al año 2019. Por el contrario, las importaciones en términos de valor cayeron un -19% con respecto al año anterior.

PARAGUAY: IMPORTACIONES

Toneladas y USD FOB MM; INALOG a partir de BCP



Si observamos todo el periodo analizado, se percibe que las importaciones en el año 2018 en ambos términos alcanzaron máximos históricos, aunque se da una caída de las mismas en 2019, los valores alcanzados en dicho año siguen siendo relativamente superiores a los valores en la mayoría de los años previos.

De esta manera, las importaciones paraguayas en términos de valor alcanzaron una variación p. a p. negativa de -16% y en términos de peso las mismas obtuvieron una variación p. a p. positiva de 29%, tomando en ambos casos desde el año 2013.

3.2.4 Exportaciones uruguayas

Dentro del siguiente apartado se presentarán los datos estadísticos de las principales cadenas de exportación uruguaya. Las cuales se presentan resumidas en los siguientes cuadros, luego se hará un análisis más profundo en cada una de ellas.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Carne	331.934	325.230	375.463	407.020	438.888	454.158	437.569
Granos	5.582.616	4.599.799	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.998.508
Lácteos	215.131	238.199	238.164	199.167	244.171	226.974	231.913
Madera	6.303.385	7.611.749	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.494
Total - TON BRUTAS	12.433.065	12.774.978	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.706	14.628.484

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Carne	1.662	1.569	1.580	1.693	1.833	2.019	1.812
Granos	2.639	1.742	1.581	1.885	1.153	1.674	1.495
Lácteos	787	611	564	585	680	647	647
Madera	678	767	806	935	1.022	931	912
Total - FOB MM	5.767	4.689	4.531	5.098	4.687	5.271	4.866

Debido a que existe una amplia gama de productos exportados por nuestro país, en este apartado, se presentarán en cuatro diferentes conjuntos los productos principales agrupados según su naturaleza.

Al igual que como se mencionó anteriormente y alineado con el resto del mundo las exportaciones totales uruguayas no escaparon a las turbulencias vivenciadas en el 2020 por la pandemia del COVID-19. En este sentido, si consideramos el total de lo comercializado al exterior medido en valor se observa una caída del 9,36%¹², más aún, algunos de los productos que en años anteriores potenciaron el crecimiento de nuestro país en el mundo fueron las que afectaron principalmente debido a sus variaciones negativas. En este sentido, las incidencias más pronunciadas se dieron en la carne bovina con un -3% y en la soja con -2%; entre ambos explican más de la mitad de la caída en el total. La carne bovina tuvo un desplome del 11,5%, sin embargo, fue el principal producto de exportación y sus ventas totalizaron US\$ 1.281¹³ millones (representando 70% del total del grupo carnes); la soja que fue el segundo producto más vendido también tuvo una contracción del 24,7% con un total de US\$ 753¹⁴ millones (representando 50% del total del grupo granos).

¹²Total exportado en millones de dólares: 2019 - 7.644,248, 2020 - 6.928,586 en base a SIL INALOG a partir de la DNA.

¹³ SIL INALOG a partir de la DNA

¹⁴ SIL INALOG a partir de la DNA

Si, por otro lado, tomamos en cuenta el informe de comercio exterior de 2020¹⁵ que realiza mensualmente Uruguay XXI, las exportaciones uruguayas vivieron una caída del 12,5% totalizando US\$ 8.076 millones. Esta variación es mayor que la mencionada en el párrafo anterior dado que, dentro del total de las exportaciones se incluyen las exportaciones realizadas desde zonas francas. Continuando en la misma línea se confirma que dentro de las mayores incidencias de la caída también se encuentra la celulosa con una retracción del -28% y una incidencia del -5%, a pesar de esta caída este producto se posicionó como el segundo más comercializado y el monto ascendió a US\$1.101 millones¹⁶).

En sentido opuesto considerando los datos sin las zonas francas, el arroz¹⁷, el trigo¹⁸ y los productos farmacéuticos¹⁹ aplacaron la caída con crecimientos en el total exportado, no obstante, la incidencia en conjunto de estas mercaderías simplemente ascendió a 2,8%.

A continuación, presentamos los grupos de productos estudiados, el orden de los mismo se basa en la participación del total de dicho grupo en el 2020 medido en términos de valor²⁰.

La evolución en las exportaciones de los productos cárnicos no contuvo la tendencia creciente que se venía presenciando a partir del 2015 ya que, en el último año, las mismas cayeron tanto en peso como en valor en 4% y 11% respectivamente. Sin embargo, si se quita del análisis el año 2019, las toneladas exportadas totales del 2020 son muy similares a las alcanzadas en el año 2018.

Dentro de este grupo, la carne bovina es la de mayor contribución (este producto²¹ históricamente se posiciona en los primeros puestos de las exportaciones totales, en 2020 las ventas totales ascendieron a US\$ 1.579 millones) y las variaciones son correlativas con lo sucedido en todo el grupo. En lo que respecta al índice internacional de precios de carne y de precios de la carne de ganado bovino que elabora la FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) se vivieron variaciones negativas en el orden del 7% y 3% respectivamente frente al del año anterior²²; debido a esto es que la caída de los totales exportados en términos de valor fue más pronunciada que en términos de toneladas. Los precios de los productos cárnicos medidos por este índice a pesar de que en el correr de todo el 2020 cayeron, se visualiza una leve recuperación en últimos dos meses del año atenuando la caída interanual.

¹⁵ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/informe-de-comercio-exterior-de-uruguay-2020/>

¹⁶ Bajó el precio de exportación, tuvo una reducción del orden de 30%. El precio internacional de la celulosa en el último año mantuvo el valor 40% por debajo del máximo alcanzado en 2018, debido a los altos niveles de stocks mundiales. Informe anual de comercio exterior 2020 – uyxxi. <https://www.elobservador.com.uy/nota/el-precio-de-la-pulpa-de-celulosa-exportada-desde-uruguay-sigue-estabilizado-en-us-400-por-tonelada-2021329155015>

¹⁷ Incidencia 1,5%

¹⁸ Incidencia 0,8%

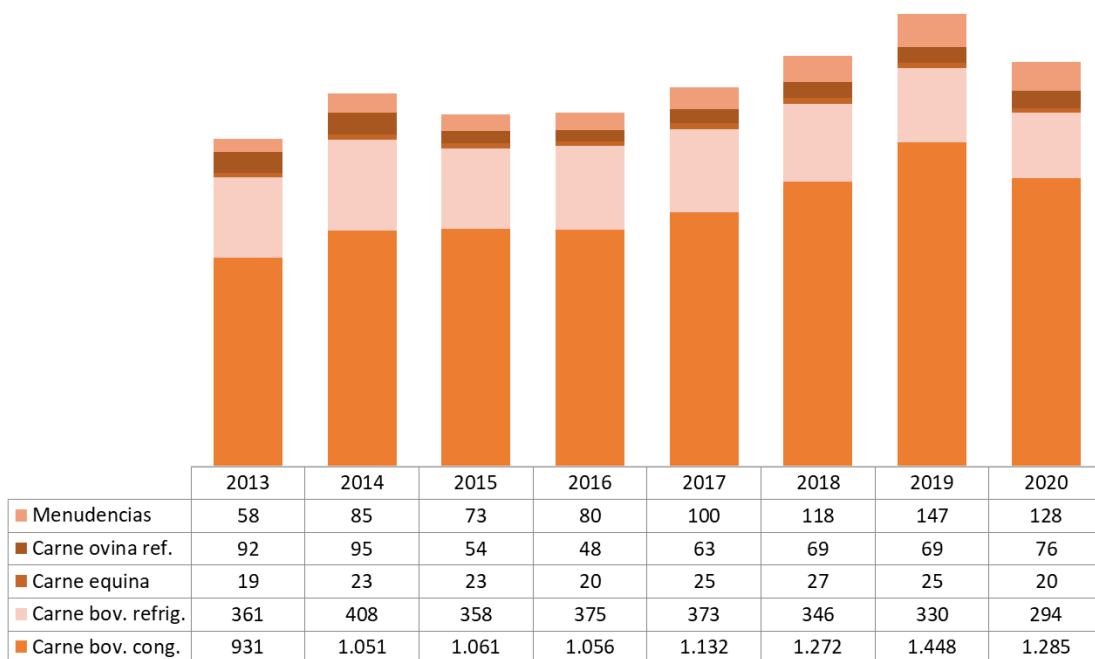
¹⁹ Incidencia del conjunto de estos productos 0,55% los cuales no serán analizados en esta sección

²⁰ Carne 37%, Granos 31%, Madera 19% y Lácteos 13%.

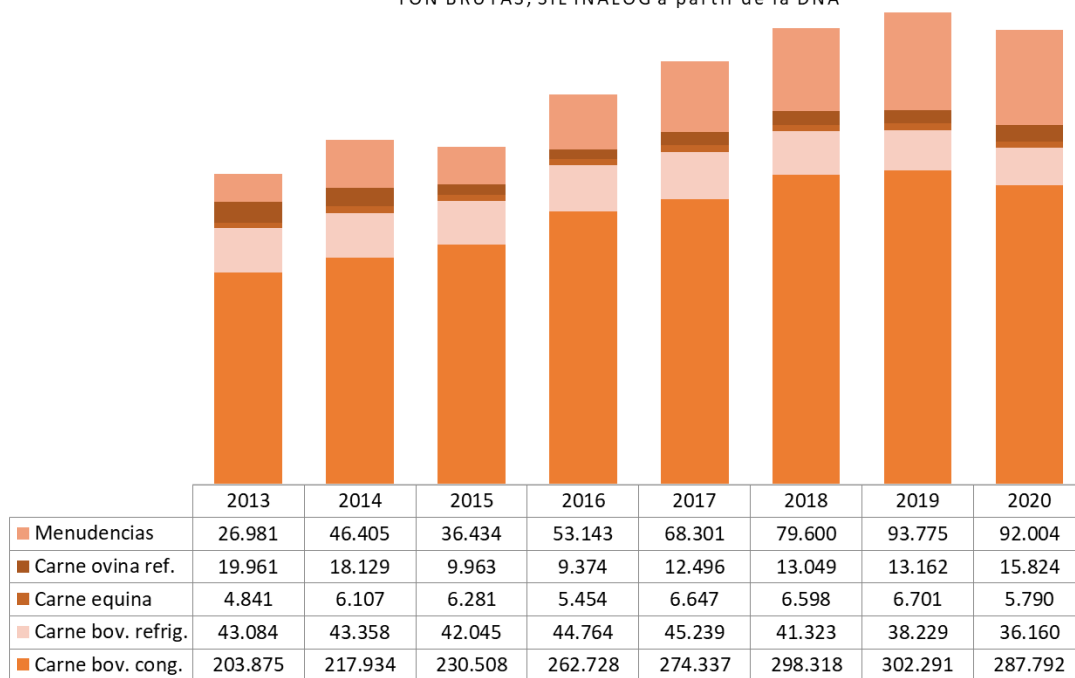
²¹ Considerando carne bovina congelada y refrigerada.

²² <http://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/>

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



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



Dentro del siguiente grupo que se estudiará (granos) está comprendido otros de los principales productos de exportación de nuestro país que, en el último año, también tuvo una variación negativa. La soja, fue el segundo producto más vendido al exterior del total de las exportaciones de Uruguay, y en el 2020 se comercializaron US\$ 753 millones ascendiendo de esta manera a 25% la caída interanual. Este descenso era esperable ya que debido al COVID-19 el gigante asiático al cerrar su economía provocó que la demanda de consumo de este producto cayera, siendo este nuestro principal país de destino de la soja (como desde el hace más de 10 años). Esta caída también se acentuó por la menor área cultivada²³ y se resaltó por un menor rendimiento de esta por la sequía (se decretó el 09/03/20 la emergencia agropecuaria²⁴).

En términos de volúmenes si tomamos en cuenta el grupo granos cayó en 14% y 10% en valores, es decir, a nivel general las caídas fueron menos pronunciadas frente al producto principal de exportación de este grupo. Como se mencionó al inicio de esta sección, tanto el arroz como el trigo fueron parte de los productos que contrarrestaron con sus crecimientos la caída del total exportado, en valor, los crecimientos fueron de 23% y 57% respectivamente²⁵. A pesar de que los crecimientos de ambos productos son superiores al 20% la participación en conjunto en ambas variables asciende al 37% mientras que la soja representa más de la mitad.

A nivel de precios internacionales, el trigo fue el que presento una variación negativa más controlada si se compara con el maíz y la soja, esto se debe a que el trigo cuenta con una relativa independencia de lo que sucede en los mercados energéticos y la producción de biocombustibles²⁶.

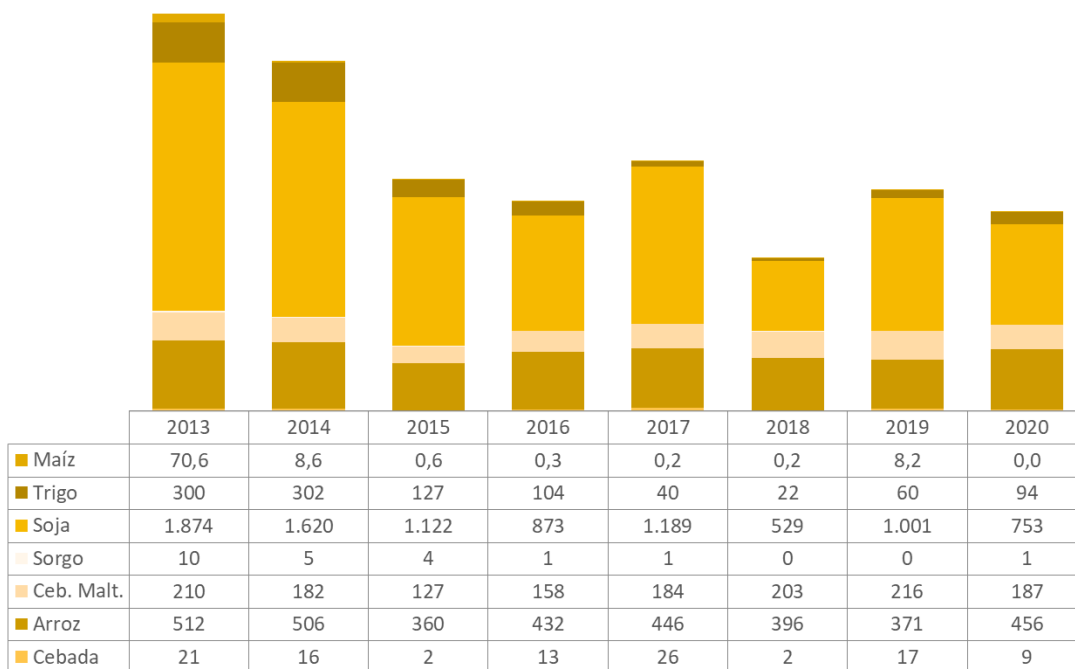
²³ La superficie de soja para el año agrícola 2019/20 estuvo nuevamente por debajo del millón de hectáreas y configura el registro más bajo en los últimos 11 años. El área sembrada fue estimada en 916 mil hectáreas (DIEA, ago. /2020) un 5% menos respecto al ciclo previo. Anuario OPYP 2020: <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/comunicacion/publicaciones/anuario-opypa-2020>

²⁴ <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/comunicacion/noticias/autoridades-del-mgap-declaran-emergencia-agropecuaria-montevideo-canelones>

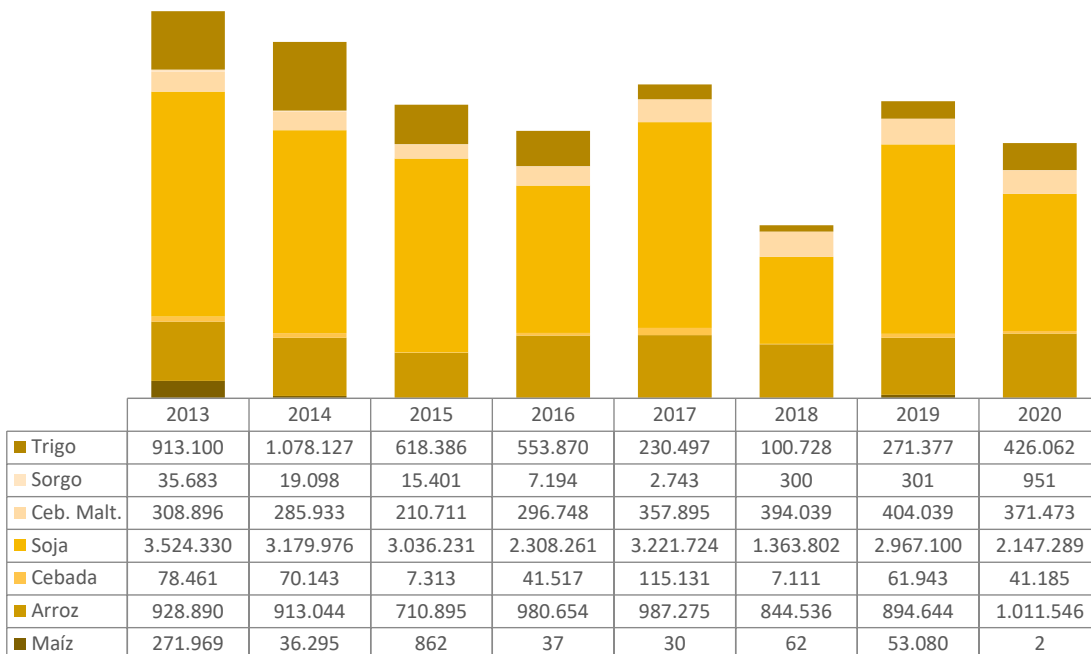
²⁵ En términos de peso, los crecimientos fueron de 13% en el arroz y 57% en el trigo.

²⁶ Anuario OPYP 2020: <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/comunicacion/publicaciones/anuario-opypa-2020>. Contrariamente al comportamiento observado durante el primer semestre, a partir de agosto 2020 se observa una fuerte recuperación del precio del trigo, alcanzando los mayores precios de los últimos 6 años. El índice de precios de trigo elaborado por el International Grains Council (IGC) resultó en noviembre 16% superior al registro alcanzado un año atrás, y un 21% por encima del registro de hace tres años.

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



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



Como tercer grupo de estudio, nos centraremos en la cadena forestal, donde se presenta a continuación la evolución de las ventas al exterior de la madera y subproductos. 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-). En nuestro país funcionan como es de público conocimiento dos plantas de celulosa, UPM y Montes del Plata, así mismo en abril del 2020 se ha comenzado con la construcción de la tercera de ellas (UPM II) la cual se ubicará en el centro del país. Según estimaciones de EXANTE en el marco del trabajo “Contribución del sector forestal a la economía uruguaya”, encargado por la Sociedad de Productores Forestales, “cuando la tercera planta de celulosa esté plenamente operativa, los impactos de la cadena forestal aumentarán sustantivamente: la contribución al PBI alcanzaría a casi 6% y el sector daría soporte a más de 30.200 empleos”²⁷.

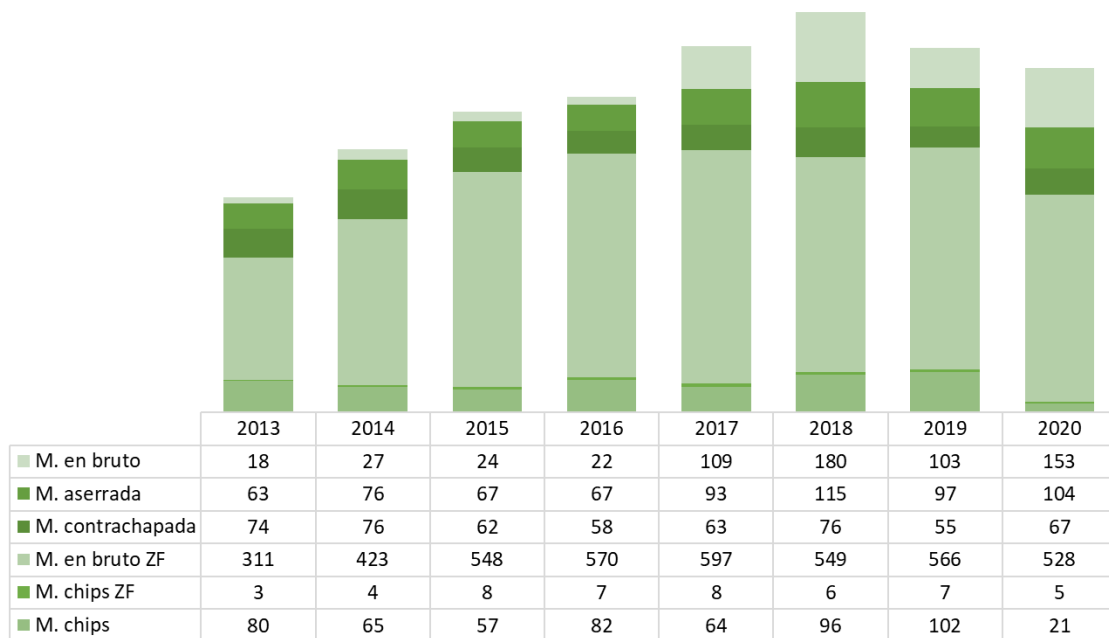
Al examinar las variaciones de este producto vemos que su crecimiento fue sostenido en el periodo 2013 – 2018, sin embargo, en los dos últimos años se han vivido caídas. En toneladas para el 2019 la caída fue del 3% mientras que para el 2020 fue del 1%. Al mirar las variaciones en valores, las mismas tuvieron caídas de 9% en 2019 y de 6% en el 2020. Con estas cifras, podemos ver que las variaciones del último periodo no fueron tan acentuadas, pero se siguen viviendo caídas en ambas medidas. En lo que refiere a la variación punta a punta al tomar desde el 2013, en valor aumento en 57%²⁸ y en toneladas fue de 99%²⁹.

²⁷ <http://www.spf.com.uy/2020/12/15/la-contribucion-del-complejo-forestal-a-la-economia-uruguaya/>

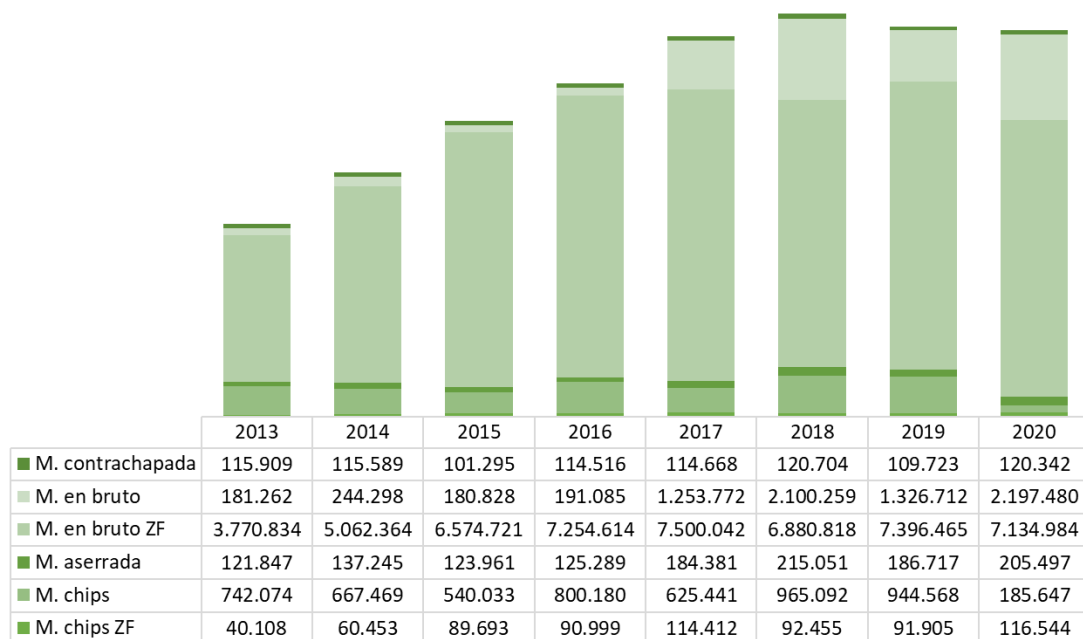
²⁸ Variación punta a punta desde 2013 (560) al 2020 (879).

²⁹ Variación punta a punta desde 2013 (4.996.835) al 2020 (9.960.494).

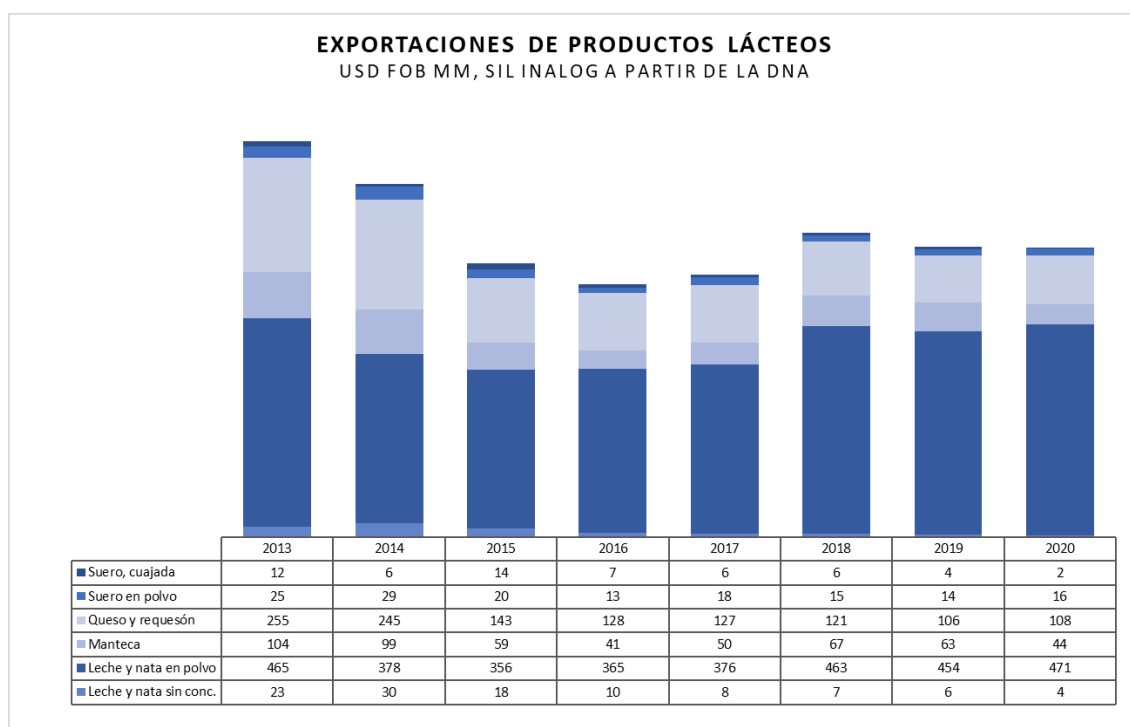
EXPORTACIONES DE MADERA Y SUBPRODUCTOS
USD FOB MM, SIL INALOG a partir de la DNA (ZF y otros destinos)



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



Como último grupo de productos, se consideran los lácteos. Estos presentaron variaciones de carácter negativo en las exportaciones totales tanto en valor como en peso en 2019, sin embargo, en el 2020 se ve una leve recuperación en términos de toneladas ya que, se vio un aumento del 2% mientras que medido en dólares no hubo variaciones. A pesar de esto, las cifras obtenidas siguen siendo levemente menores que en el 2018 (ambas medidas un 5% menos) donde se había presenciado el pico más alto de los últimos cinco años anteriores.



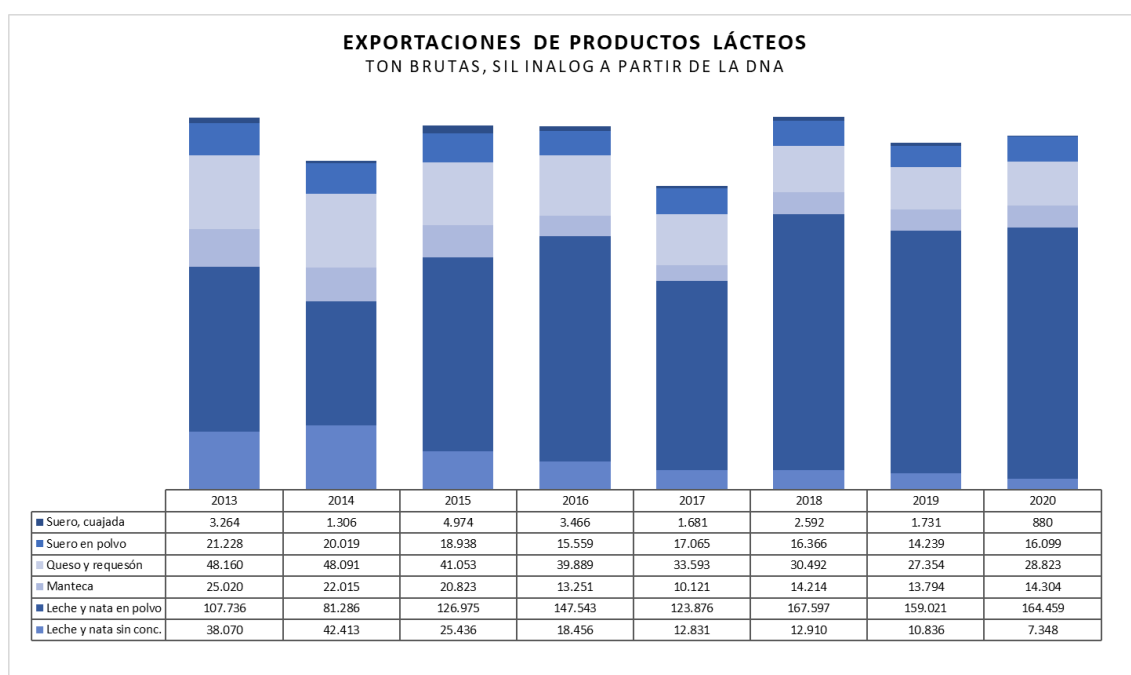
La leche en polvo sigue siendo, por numerosa distancia, el producto más exportado con una proporción en el total cercana al 70%. En términos de facturación los productos que componen este grupo registraron una mejora, sin ser la manteca que cayó en un 18%, parte de esta se explica por la caída en los precios promedios de este producto frente al año anterior³⁰. En términos de volúmenes, las caídas se vieron en la leche y nata sin conc. y en suero, cuajada, mientras que el resto crecieron siendo el aumento más importante el del suero en polvo con una variación positiva del 13%.

En los tres últimos años, los dos socios comerciales trascendentes de nuestros productos lácteos se han mantenido estables, siendo estos Argelia y Brasil³¹. Ambos

³⁰Al comparar los precios promedio recibidos de los productos exportados en el acumulado a diciembre 2020 respecto a los de un año atrás el único producto que registró una mejora fue la leche en polvo descremada (+9%). Por su parte se mantuvo el valor de la leche en polvo entera. Mientras que manteca registró una importante caída (-32%) y queso tuvo un leve descenso (-3%). Fuente INALE: <https://www.inale.org/informes/exportaciones-diciembre-2020/>
<https://www.inale.org/informes/mercado-mundial-cierre-2020/>

³¹ Las exportaciones a Argelia son el cercanas al 32% y las de Brasil al 26% del total en ambas medidas.

países, en el 2020 demandaron mayores cifras que el año anterior. Argelia un 8% en valores y un 12% más en toneladas y, por su parte, Brasil compró también un 24% más en toneladas y en términos de valores este crecimiento ascendió a 28% frente al 2019.



Síntesis de las exportaciones uruguayas

De forma de completar este apartado y finalizar con el estudio de nuestro país, se reiteran los cuadros presentados al inicio del apartado en donde se presenta un resumen con la sumatoria de las toneladas brutas y millones de dólares exportadas donde se puede observar la participación de cada grupo. Las mismas, no presentan muchas variaciones en el correr del periodo analizado. En términos de toneladas el liderazgo es del grupo madera en todo el periodo siendo esta superior al 50%.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Carne	331.934	325.230	375.463	407.020	438.888	454.158	437.569
Granos	5.582.616	4.599.799	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.998.508
Lácteos	215.131	238.199	238.164	199.167	244.171	226.974	231.913
Madera	6.303.385	7.611.749	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.494
TOTAL GRUPOS	12.433.065	12.774.978	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.706	14.628.484

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

tercera posición desde el año 2015. El grupo de granos³² y el de carne han venido variando en las dos primeras posiciones en el período analizado superando ambos los mil millones de dólares.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Carne	1.662	1.569	1.580	1.693	1.833	2.019	1.812
Granos	2.639	1.742	1.581	1.885	1.153	1.674	1.495
Lácteos	787	611	564	585	680	647	647
Madera	678	767	806	935	1.022	931	912
TOTAL GRUPOS	5.767	4.689	4.531	5.098	4.687	5.271	4.866

A partir de los totales en toneladas, se puede determinar cuáles y en qué proporción son utilizadas las plataformas³³ de salida de las mercaderías analizadas de nuestro país (según un resumen ad-hoc de las mismas). Las plataformas indicadas corresponden a la “SALIDA” del territorio aduanero según figura en la información del Sistema Lucia de Aduanas³⁴.

Los porcentajes de las principales filas indican, para cada año, la participación de cada grupo en la sumatoria de toneladas exportadas por los cuatro grupos seleccionados. Como se detallaba anteriormente, la madera es quien tiene el podio, este grupo en el 2020 tuvo una participación de 68% seguido por los granos que logran el 27%.

En cambio, los porcentajes en las filas secundarias indican, para cada año, la participación de cada plataforma (resumen ad-hoc) en el total de las toneladas del grupo. En este sentido, a modo de ejemplo se ve que el 93% de las exportaciones de carne salieron por el Puerto de Montevideo por su parte, la madera tiene como salida casi en partes iguales a las dos Zonas Francas, Punta Pereira con el 38% y UPM con 35%.

³² Que al igual que en peso comenzaron el período analizado en la primera posición.

³³ * se incluyen dentro el Puerto Paysandú y Aeropuerto. ** se incluye Paso de Frontera, Puerto Nueva Palmira y Aeropuerto.

³⁴ Debe tenerse en cuenta que también existen plataformas de “embarque” que pueden ser de interés en un posterior análisis (como por ejemplo el grano que llega a Nueva Palmira por medio fluvial desde Paysandú, o la madera que hace lo propio desde M’bopicuá a Montes del Plata).

PARTICIPACIÓN DE PLATAFORMA DE SALIDA
Porcentaje de exportaciones en toneladas brutas

SIL INALOG a partir de la DNA

Grupo - Plataforma	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Carne	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Puerto Montevideo	91,0%	92,3%	93,6%	94,1%	94,8%	96,2%	93%
Paso de Frontera	8,6%	7,2%	6,0%	5,5%	4,7%	3,2%	7%
Aeropuerto	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%	0,6%	0,6%	0%
Granos	45%	36%	31%	32%	20%	30%	27%
Puerto Nueva Palmi	61,9%	64,6%	58,9%	59,6%	44,8%	62,5%	59%
Puerto Montevideo	34,7%	32,9%	30,7%	33,4%	45,0%	32,9%	33%
Paso de Frontera	2%	1%	7%	4%	4%	4%	7%
Otra plataforma*	1%	1%	4%	3%	6%	1%	1%
Lácteos	2%	2%	2%	1%	2%	1%	2%
Puerto Montevideo	82%	78%	61%	73%	81%	81%	80%
Paso de Frontera	17%	22%	39%	27%	19%	19%	20%
Aeropuerto	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Otra plataforma	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Madera	51%	60%	64%	64%	75%	65%	68%
ZF Punta Pereira	25%	43%	43%	41%	35%	39%	38%
ZF UPM	56%	44%	42%	37%	32%	35%	35%
Puerto Montevideo	18%	12%	14%	21%	28%	23%	24%
Otra plataforma**	1%	0%	0%	2%	4%	3%	3%

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

3.3.1 El caso argentino³⁵

La economía argentina no ajena a las consecuencias drásticas de la pandemia de covid-19 se derrumbó en el último año tanto en el resultado alcanzado en sus exportaciones como en sus importaciones.

La caída interanual del PIB llegó al 10%, de esta manera, se concretó uno de sus peores desempeños históricos, la recesión que sufre este país vecino desde hace ya tres años³⁶ continuo con sus caídas y el resultado del 2020 la profundizó. La explicación de esta disminución responde a que cayeron todos sus componentes de la demanda (consumo privado, inversión, exportaciones e importaciones). Además, se han implementado una cantidad altas de normativas en el mercado cambiario lo que aumenta las restricciones, la incertidumbre y afecta a la competitividad internacional. La presencia de los mercados paralelos del dólar es cada vez más alarmante y da un panorama de la creciente desconfianza que hay desde la población y del sector privado al manejo de la política económica por parte del gobierno.

Como se comentó al inicio del informe las exportaciones del vecino país vivieron una caída en el último año y esto puede afectar como es notorio a nuestro país, por tanto, es de suma importancia estudiar cómo y en qué proporción utiliza Argentina los

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

³⁶ https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/pib_03_21B1D23916BF.pdf. Caída interanual del PIB en 2018 (-2,6), 2019 (-2,1) y 2020 (-9,9).

servicios logísticos que se encuentran disponibles en el puerto capitalino. En base a la información que nos provee el CENNAVE pasaremos en este apartado a estudiar la carga del vecino país que se moviliza por el Puerto de Montevideo y que no tiene como destino Uruguay. Esto contempla los contenedores de trasbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY.

Considerando el detalle de las descargas de contenedores que tienen como origen Argentina, podemos ver que a pesar de que la variación fue negativa, su participación en el total de TEUS movilizados aún sigue siendo importante. Cabe destacar que la participación en el último año paso a ser el 30% del total³⁷.

En toneladas también en el último año se vivió un descenso un poco más pronunciado alcanzando el 8%, sin embargo, estas cifras son muy superiores a las vividas en el declive que se dio en el 2017, ascendiendo a 151% la variación punta a punta entre el último dato disponible y el valor en al año 2017.

DESCARGA CONTENEDORES HUB* CON ORIGEN ARGENTINA

Un movimiento, proc. INALOG a partir de CENNAVE

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

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

Si analizamos las mercaderías contenerizadas tenemos que el top de productos en esta modalidad se mantiene relativamente constante y las mismas están relacionados a la industria alimenticia. Los productos congelados de mar siguen jugando un rol importante y en el último año la participación de estos en el total de las toneladas movilizadas ascendió al 25%³⁸. Por tanto, a continuación, presentamos en detalle las exportaciones de pescados y otros productos acuáticos haciendo foco en los destinos de estos.

Por último, 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) se analizarán luego también las exportaciones de frutas y cítricos.

³⁷ Total de descargas en TEUS movilizados para el 2020 169.015, año 2019 152.248 (participación Argentina 35%).

³⁸ El año 2019, la participación era del 27%, se dio una variación negativa del 32% en pescado congelado y productos acuáticos contrarrestado con un crecimiento del 64% en calamar congelado. Ambas mercaderías se consideran en el grupo.

Pescados y otros productos acuáticos³⁹

A pesar de que hoy en día, los productos acuáticos son unos de los que toman gran notabilidad en los transbordos que pasan por el Puerto de Montevideo, su participación ha variado en el tiempo. Antes del 2016, estos no alcanzaban ni el 5% de la participación, pero para el 2020, si consideramos pescados y calamares congelados con los otros alimentos de mar la contribución es del 25%.

Dado lo manifestado anteriormente, para mejorar los servicios se toman para el análisis cuales son los mercados de destino para su consideración. Los seis países primordiales acumularon en el promedio 2013-2020 una participación cercana al 66% tomando los datos en valor y 58% si se considera en toneladas del total exportado por Argentina. La mayor parte de estos países que no son de la región, salvo Brasil que tiene una participación promedio menor al 7% en ambas medidas.

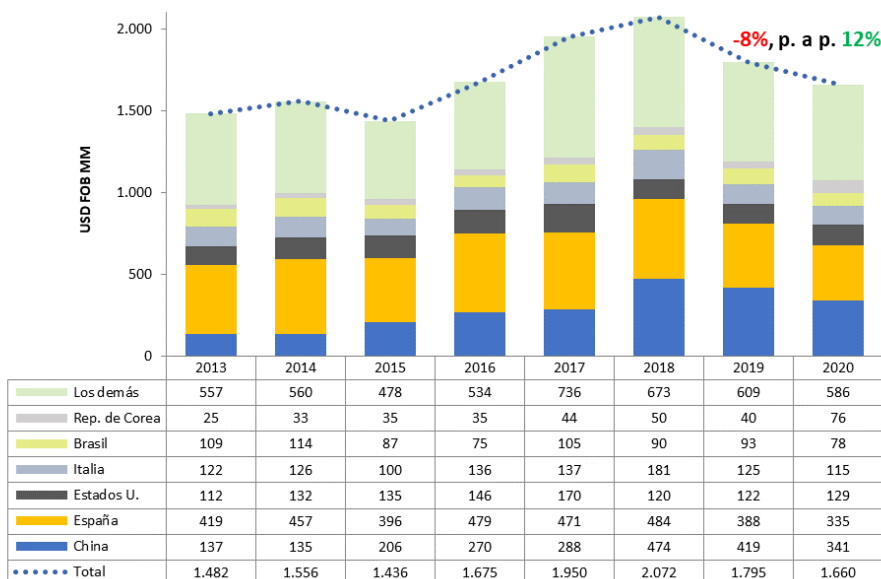
Si tomamos las exportaciones de estos productos en términos de valor, Estados Unidos y Corea fueron los dos países que tuvieron crecimiento en las adquisiciones de exportaciones argentinas, aumentos del 6% y 90%, respectivamente. El resto de los países presentaron caídas con respecto al 2019. Las participaciones promedio tomando desde el 2013 fueron estables respecto a la media, con excepciones como China y España donde el primero toma mayor relevancia mientras que España la pierde. El país asiático paso de tener el 9% en 2013 a un 21% en el último año y de esta manera le quito peso a España que en el 2013 su participación ascendía a 28% y esta cayó al 20%; los otros países no llegan al 10% de la participación. Algo similar sucedió, pero en términos de peso con ambos países, China creció en ocho puntos mientras que España disminuyó su participación en cinco puntos porcentuales.

Los resultados del total exportado presentaron resultados disímiles, en términos de valor se presentó una variación negativa del 8% al comparar 2020 frente al año anterior acentuando nuevamente la caída, sin embargo, la variación en peso retorno al crecimiento y creció en un 3%, retornando a los valores similares a los del 2014. Si miramos la variación punta a punta frente a 2013, los resultados son opuestos a la última variación ya que en peso decrece en 3% y en valor hay un crecimiento del 12%.

³⁹ Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos de INDEC. Debido a modificaciones en la presentación de los datos por el ente, el 5% de la información de pescados y productos acuáticos no contiene la información del país de destino.

Exportaciones argentinas de pescado y otros

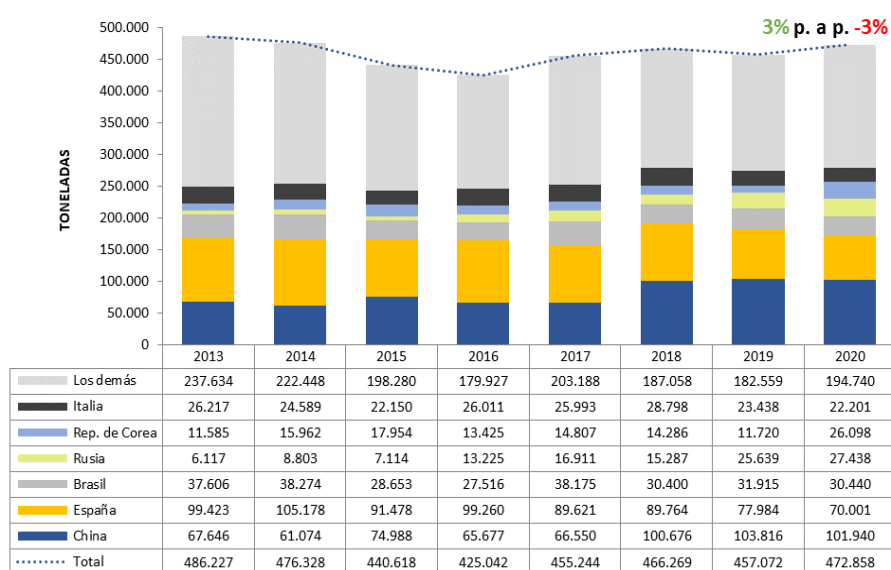
NCM 03, USD FOB MM, Inalog a partir de Indec



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

Exportaciones argentinas de pescado y otros

NCM 03, Toneladas, Inalog a partir de Indec



Fruta y cítricos⁴⁰

Por otro lado, si consideramos de manera agregada las descargas de fruta y los cítricos, los contenedores que alcanzan el puerto de Montevideo para realizar un transbordo han presentado variaciones en la participación que no son positivas. Las toneladas movilizadas tuvieron un excelente desempeño en el 2016 alcanzando un máximo histórico de 151.929; luego de esto, cayeron de manera abrupta y en los siguientes cuatro años (incluyendo 2020) las cargas que tocaron el puerto capitalino son menores al 26% del máximo histórico observado⁴¹. Si medimos la variación frente a esta cumbre tenemos que, tomando el último año la caída ascendió en un 83%, y como se observa a continuación solo se vio un crecimiento en el 2019.

DESCARGA CONTENEDORES HUB* CON ORIGEN ARGENTINA - CITRICOS Y FRUTAS

Un movimiento, proc. INALOG a partir de CENNAVE

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
TONELADAS	99	134	151.929	39.512	34.262	36.349	25.278
Part. en el total de ton	4%	4%	33%	14%	8%	5%	4%
Var. año anterior	n/a	35%	113280%	-74%	-13%	6%	-30%
TONELADAS TOTALES	2.431	3.620	461.397	287.656	434.247	784.537	722.131

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

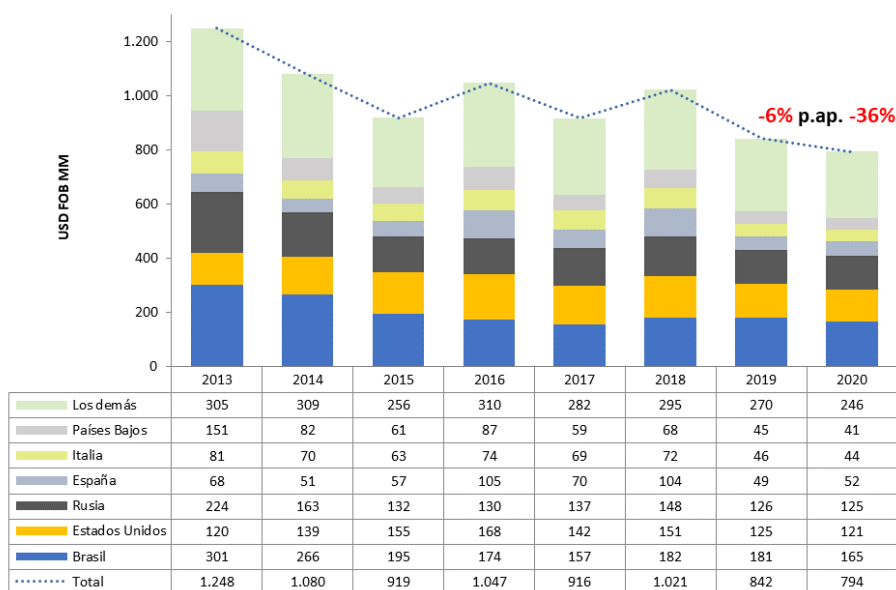
Los seis principales destinos acumularon en promedio 2013-2020 una participación del 70% en términos de valor y 68% en peso del total exportado por Argentina de estos productos. Si miramos los países que se encuentran en los extremos en términos de peso, en la posición de liderazgo en la demanda de frutas y cítricos, con una representación del 20%, la misma es compartida entre Rusia y Brasil; entre los otros cuatro países aparece Italia con menor participación siendo esta de un 6% para el último año.

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 5% de la información de frutas no contiene información del país de destino.

⁴¹ En el 2020, el movimiento fue el 17% del máximo histórico.

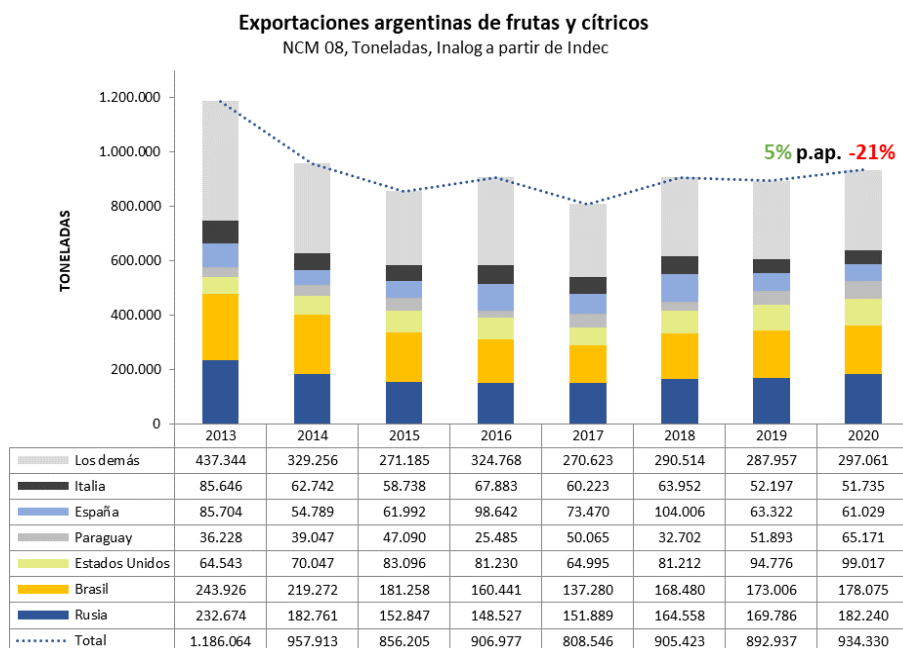
Exportaciones argentinas de frutas y cítricos

NCM 08, USD FOB MM, Inalog a partir de Indec



En términos de valor, las participaciones promedio fueron estables respecto de la media, a nivel general las ventas al exterior cayeron en un 6% en el último año, en este mismo sentido, Rusia presentó una variación del 9% mientras que Brasil cayó en un 3%. Si se analiza todo el periodo considerado, el decrecimiento es aún más expresivo ya la variación p. a p. frente al 2013 fue del -36%.

Por su parte en términos de peso, el 2020 revirtió la variación negativa ya que se dio un crecimiento magro del 5%. Las participaciones de los países al compararlos con las participaciones promedio se mantienen relativamente estables. En consideración de las ventas al exterior a pesar de que en el 2020 se vivió una variación positiva, en lo que respecta a la misma en términos de variación frente al inicio del periodo analizado esta fue negativa y la cifra ascendió al 21%.



3.3.2 El caso paraguayo ⁴²

En este caso, el punto de partida del análisis es la evolución de las cargas que Paraguay exporta por medio de la HPP⁴³.

Dichas cargas han ido en aumento en términos de peso (si observamos la variación p. a p., el año 2020 presentó un crecimiento del 27% comparado con el año 2013), acompañando en gran medida la variación del total exportado por Paraguay, y alcanzando en 2020 la participación relativa de 79%.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP CAPTADAS POR EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA								
Toneladas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Expo PY totales	13.248.321	13.008.344	14.160.316	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521
Expo PY a través de la HPP	9.015.654	8.393.866	10.490.069	8.714.629	9.946.593	12.381.487	11.732.056	11.416.576
Expo PY HPP / Expo PY totales	68%	65%	74%	62%	72%	91%	85%	79%

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

Si observamos en detalle los productos en peso, se puede notar que las exportaciones paraguayas a través de la HPP descendieron en 2020, principalmente explicado por la importante reducción en los envíos de maíz, la cual se debe a la menor producción registrada en la campaña anterior, originada especialmente, por los retrasos en la siembra de soja.⁴⁴

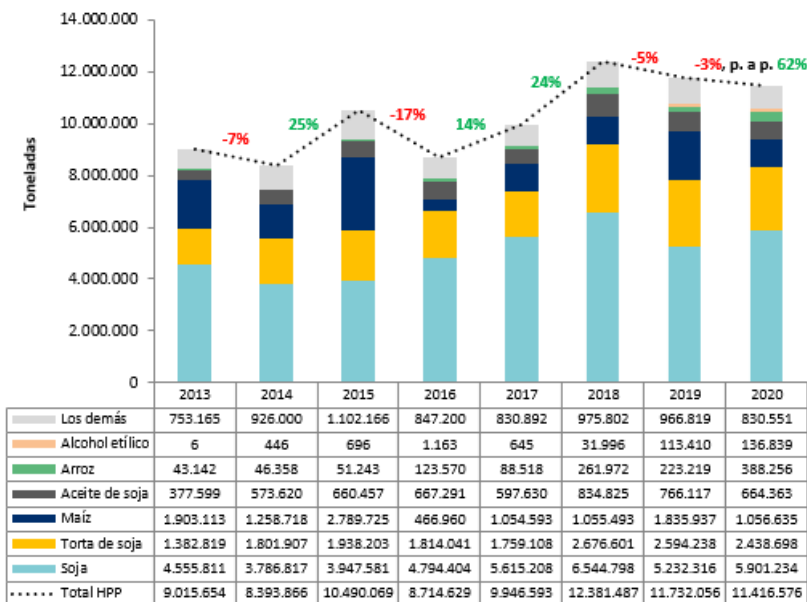
⁴² Dentro de las cargas a estudiar en esta sección se consideran los trasbordos y los reembarcos.

⁴³ La operativa de tránsito carreteros (DUA-T) de carga con origen paraguayo no es significativa.

⁴⁴ <http://capeco.org.py/2021/07/12/se-cierran-exportaciones-de-maiz-zafra-2020-con-significativa-reduccion/>

Exportaciones paraguayas en HPP

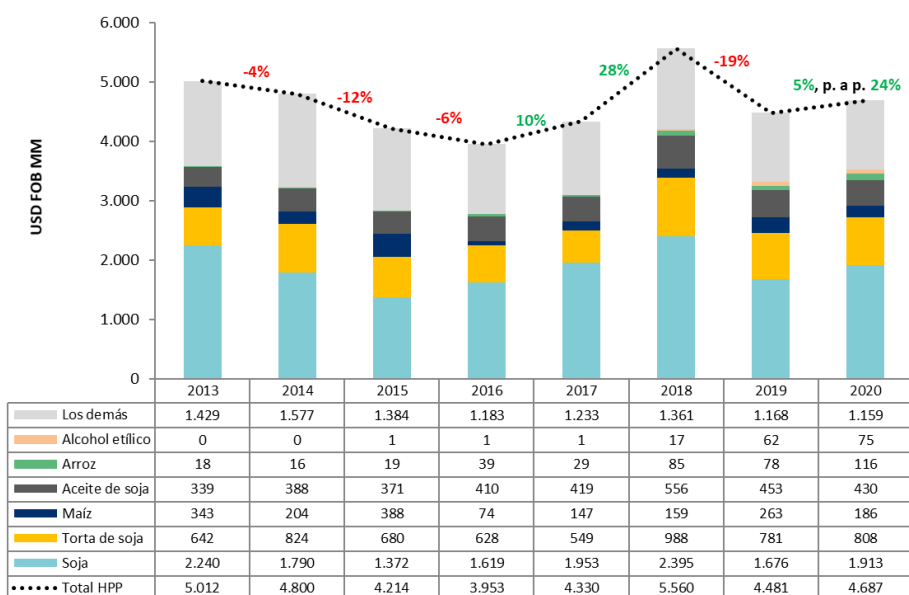
Toneladas, INALOG a partir de datos aduaneros



Por el contrario, si observamos los productos en valor, se visualiza que las exportaciones paraguayas a través de la HPP tuvieron un crecimiento en el año 2020 comparado con el año anterior, explicado en parte por el mejor desempeño de la soja.

Exportaciones paraguayas en HPP

USD FOB MM, INALOG a partir de datos aduaneros



Si realizamos la comparación interanual, observamos que las exportaciones paraguayas a través de la HPP presentaron un descenso de 3% en toneladas y un crecimiento de 5% en millones de dólares. Los descensos más pronunciados se dieron en las exportaciones de maíz (-42% en peso y -29% en valor), aceite de soja (-13% en peso y -5% en valor). Por otra parte, los crecimientos más acentuados se dieron en arroz (74% en peso y 49% en valor) y alcohol etílico (21% en ambos términos). El crecimiento del último producto mencionado está directamente relacionado con el contexto mundial de la pandemia, ya que el alcohol etílico es utilizado para la producción de alcohol en gel entre otros productos.

Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira

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

Al observar la evolución, podemos ver que en el año 2015 se presentó un crecimiento en términos absolutos, el mismo se debió a la puesta en operación de las estaciones de transferencia (ET)⁴⁵. A partir de ese año y de forma posterior al cierre de las ET a principios de 2017, se ha presentado un descenso tanto en peso como en valor de lo exportado por Paraguay a través de Nueva Palmira, con excepción del año 2019, en donde se avizoró una leve recuperación. Para el último año se vuelve a visualizar una ligera caída en ambos términos.

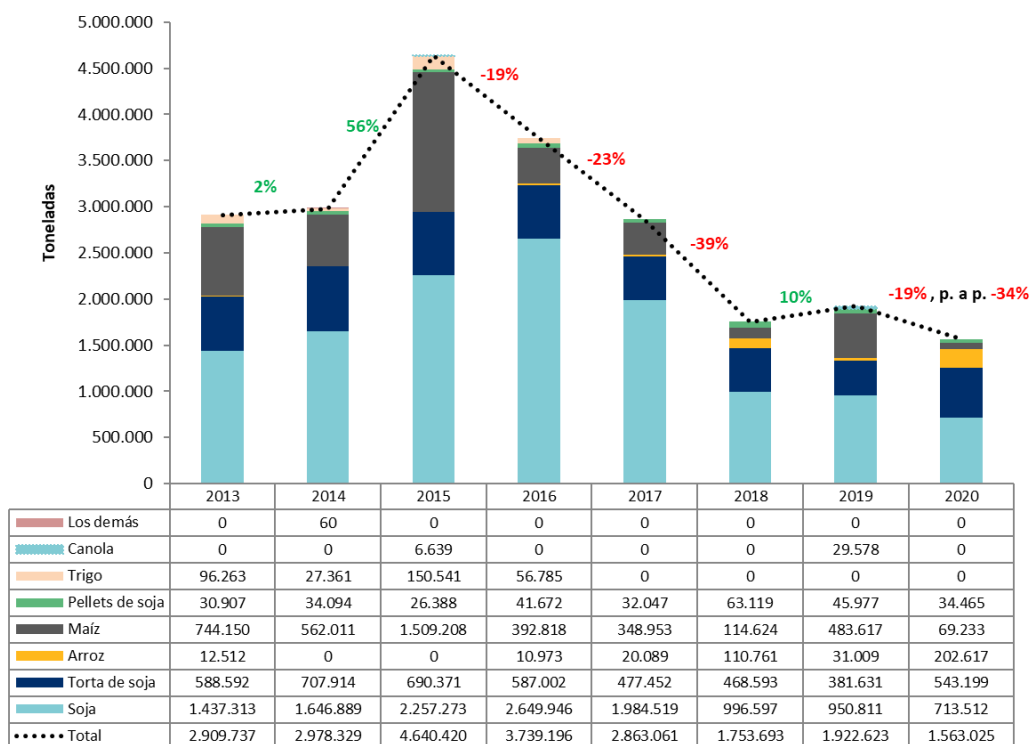
PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS EN EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA								
% NP/PY HPP	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Part. en peso	32%	35%	44%	43%	29%	14%	16%	14%
Part. en valor	22%	24%	30%	30%	21%	11%	12%	10%
Fuente: SIL INALOG a partir de ANP, Terminales Nva. Palmira y sistemas aduaneros								

Los siguientes gráficos permiten visualizar en detalle la evolución de los distintos productos en los últimos ocho años. Si comparamos los movimientos del 2020 con los del 2019, se pueden observar descensos interanuales en los movimientos de soja (-25%), pellets de soja (-25%) y maíz (-86%). Estos descensos, que se han venido transitando desde el año 2015 en conjunto y con la finalización en la operativa de las ET, explican en gran medida la caída que se produjo en los últimos años.

⁴⁵ La Estación de Transferencia Flotante (ETF) dejó de operar en enero de 2017.
http://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/Comercio/cifras_2017.pdf

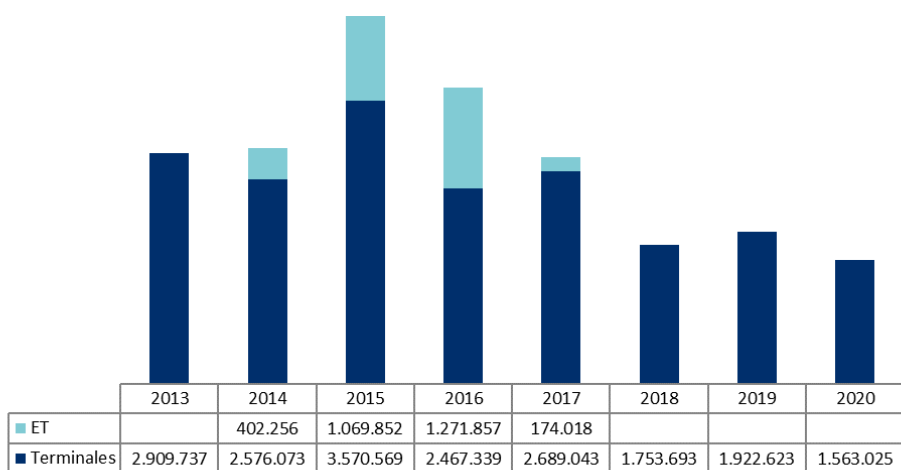
Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET

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



Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET

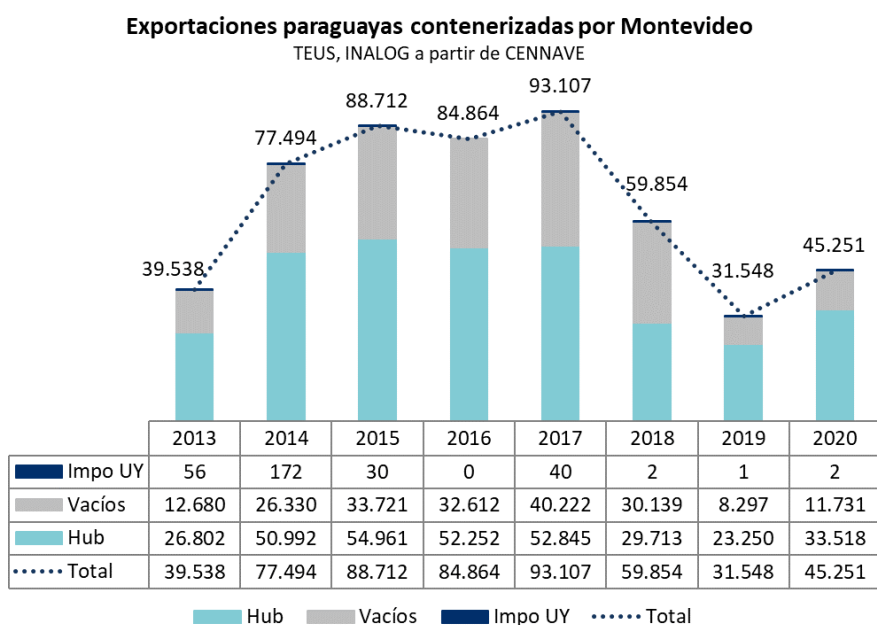
Toneladas, SIL INALOG a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros



Exportaciones paraguayas en Montevideo

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

En 2020 las descargas de contenedores procedentes de Paraguay en el Puerto de Montevideo totalizaron 45.251 TEUS, siendo 11.731 vacíos y 33.518 llenos (que totalizaron 516.879 toneladas). Prácticamente el total de las toneladas movilizadas corresponden a operativa Hub (trasbordos con destino a otros países). El tonelaje de contenedores movidos representa el 5% del total de las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía. En el año 2020, Paraguay exportó 11.416.576 toneladas por la Hidrovía, lo que significó un 79% de sus exportaciones totales.



Exportaciones paraguayas por los Puertos de Montevideo y Nueva Palmira

En el año 2020 Paraguay exportó 11.416.576 toneladas por la Hidrovía. De este total, el 18% fue captado por puertos uruguayos (un 4,5% utilizó el Puerto de Montevideo y un 14% el de Nueva Palmira).

El periodo 2013-20 muestra un crecimiento de las exportaciones paraguayas por la HPP. Por otro lado, los datos de los últimos años señalan un descenso en la captación de las exportaciones paraguayas por la HPP en el puerto de Nueva Palmira y Montevideo. Esto muestra que Uruguay debe fortalecer su estrategia hacia la HPP para aprovechar el mayor uso de esta por Paraguay.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP CAPTADAS POR MONTEVIDEO Y PALMIRA								
Toneladas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Expo PY totales	13.248.321	13.008.344	14.160.316	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521
Expo PY a través de la HPP	9.015.654	8.393.866	10.490.069	8.714.629	9.946.593	12.381.487	11.732.056	11.416.576
Expo PY HPP / Expo PY totales	68%	65%	74%	62%	72%	91%	85%	79%
PY MVD / PY HPP	5%	10%	9%	10%	9%	4%	4%	5%
PY NP / PY HPP	32%	35%	44%	43%	29%	14%	16%	14%
PY NP + PY MVD / PY HPP	37%	45%	53%	53%	38%	18%	21%	18%
Fuente: cruce de datos SIL INALOG, sistemas aduaneros, BCP, ANP y CENNAVE								

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

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

3.4.1 Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo

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

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

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

Si observamos los principales destinos del CDR, Paraguay y Argentina representaron en promedio el 68%⁴⁶ del total de cargas que egresaron entre el 2013 y el 2020 en términos de peso.

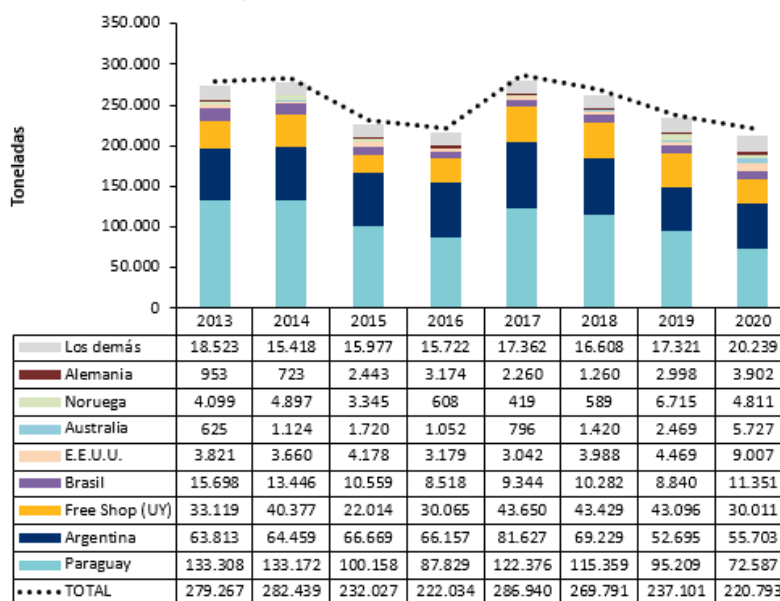
En el último año se produjo una variación de 7% negativa comparando con el año 2019, lo cual confirma una caída sostenida desde el año 2017 en toneladas.

De esta forma se alcanza una variación p. a p. negativa de 21% comparado con el año 2013.

⁴⁶ Participación promedio del período 2013-2020; Paraguay 42% y Argentina 26%.

DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO

Toneladas, proc. SIL INALOG de base de datos aduaneros

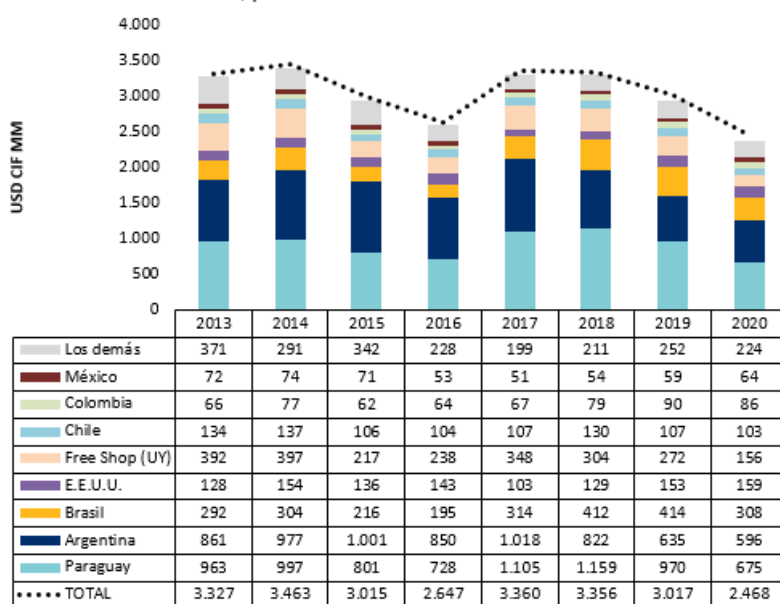


En términos de valor, en el ultimo año se produjo una caída aún más pronunciada del 18%, lo cual se explica en parte por los descensos en cargas con destino Paraguay y Argentina.

De esta forma se alcanza una variación p. a p. negativa de 26% comparado con el año 2013.

DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO

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



Las razones que explican los aumentos y descensos del flujo correspondiente a los principales destinos deben buscarse en un análisis posterior que incorpore otras variables (no incluido en este informe), más allá de lo que se puede observar a partir de los movimientos de las cargas. Sin embargo, en el siguiente cuadro se puede ver claramente el descenso tanto en peso como en toneladas de los movimientos asociados a los Free Shops que son explicados en gran medida a la pandemia del COVID-19.

DUA - T CDR: PRINCIPALES DESTINOS

Variaciones % en 2020 vs. 2019

País destino	CIF MM	Toneladas
Paraguay	-30%	-23%
Argentina	-6%	6%
Uruguay (FS)	-43%	-36%
Brasil	-26%	34%

Fuente: proc. Inalog de datos aduaneros

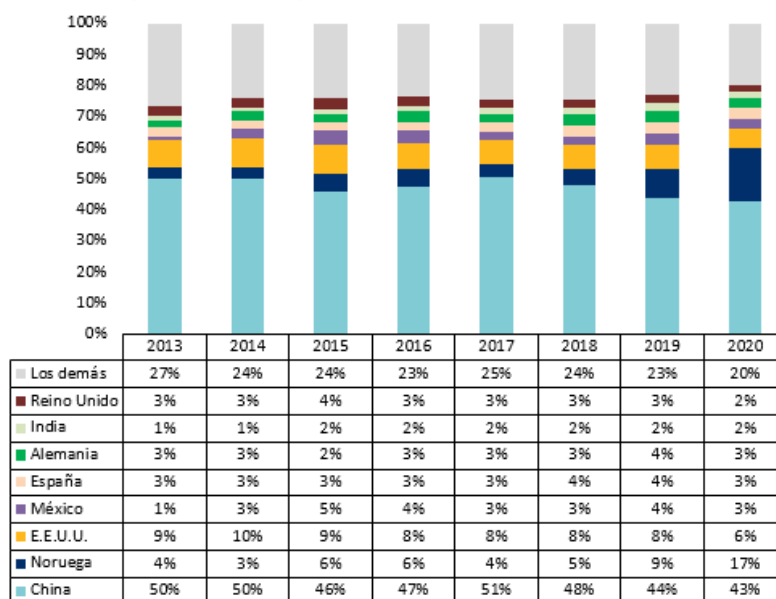
En cuanto a los principales orígenes de estas importaciones se destaca la alta concentración de China, con una participación promedio del 47%⁴⁷ en los últimos ocho años.

En el último año se puede observar que Noruega obtuvo un gran aumento en la participación sobre el total, medido en toneladas. Esto se debe en su mayoría a los tránsitos de los productos como harina y polvo de carne, despojos y pescados, crustáceos vivos, frescos o secos.

⁴⁷ Participación en términos de toneladas.

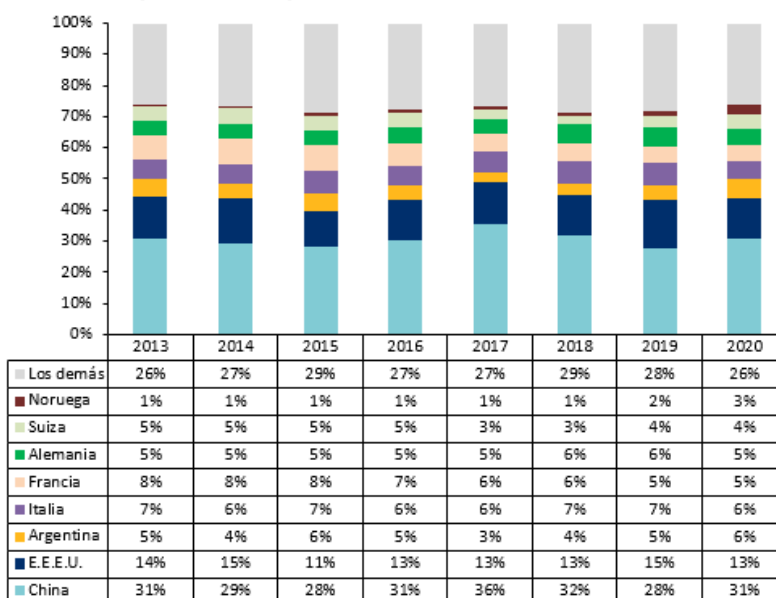
DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN

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



DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN

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



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

A modo de referencia, si bien la plataforma Aeropuerto cuenta con una participación mayor en la salida de las mercaderías del territorio aduanero en términos de valor

(25%), su participación en cuanto al peso es significativamente menor (1%), tratándose casi en su totalidad de productos que recibe desde Zonas Francas.

Para el caso de los Depósito Fiscal Único, sucede el caso contrario, donde el porcentaje de participación en términos de peso es del (6%), mientras que si hablamos de valor es de (14%), recibiendo en su totalidad tanto productos desde el Puerto como Zonas Francas.

En el caso de los Pasos de Frontera, se da una mayor participación de las toneladas (65%) por encima de los dólares (55%) en la salida de mercadería del territorio aduanero. Si consideramos las plataformas de inicio, en su mayoría se trata de productos provenientes del Puerto; las Zonas Francas tienen una significativa participación en términos de valor la cual asciende a 23%.

Conclusión

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

Participación de plataforma: DUA-T-CDR 2020

Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)

Minúscula: inicio del tránsito (plataforma anterior)

Plataformas	%USD CIF MM	%Toneladas
AEROPUERTO	25,1%	1,1%
Depósito Aduanero Particular	0,2%	0,3%
Paso Frontera	0,3%	4,5%
Puerto	2,9%	7,7%
Zona Franca	96,6%	87,5%
DEP FISCAL UNICO	6,2%	13,5%
Aeropuerto	4,4%	1,2%
Depósito Aduanero Particular	0,1%	0,2%
Paso Frontera	1,8%	2,7%
Puerto	31,0%	44,7%
Zona Franca	62,7%	51,3%
PASO FRONTERA	55,4%	64,7%
Aeropuerto	8,1%	1,0%
Paso Frontera	2,0%	2,9%
Puerto	66,6%	81,7%
Zona Franca	23,3%	14,3%
PUERTO	13,3%	20,7%
Aeropuerto	1,1%	0,2%
Depósito Aduanero Particular	24,5%	76,9%
Paso Frontera	5,7%	3,7%
Puerto	0,2%	0,3%
Zona Franca	68,5%	18,9%
Total general	100,0%	100,0%

Fuente: proc. SIL INALOG de datos aduaneros

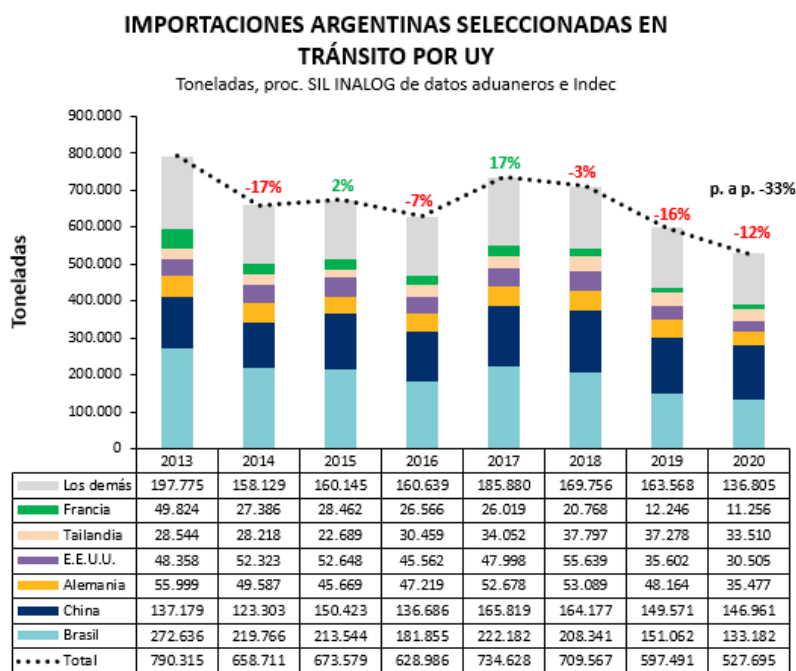
3.4.2 El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)

En esta sección se analiza la evolución del total de las importaciones argentinas que transitan por el Uruguay, correspondientes a los 30 productos⁴⁸ que se pueden observar en los primeros puestos de los registros de DUA-T uruguayos destinados a Argentina.

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

Por otra parte, en el último año se produjo una caída tanto en peso (-12%) como en valor (-3%) para los productos seleccionados, resultando una variación p. a p. con el año 2013 de 33% por debajo en peso y 28% por debajo en valor.

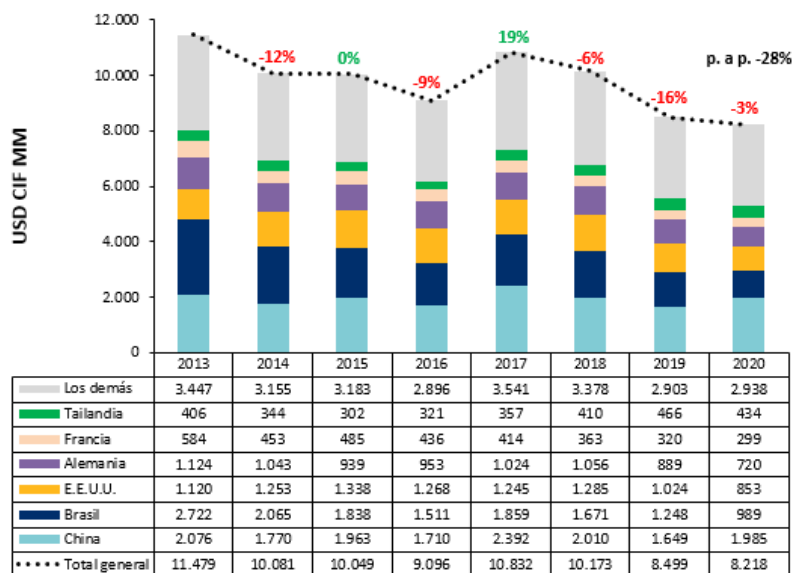
En los gráficos se visualiza que el principal origen de estos productos en términos de peso es Brasil seguido por China, sin embargo, en términos de valor se invierten las posiciones quedando el país asiático como el principal país de origen de dichos productos seguido por Brasil.



⁴⁸ NCM a cuatro dígitos.

IMPORTACIONES ARGENTINAS SELECCIONADAS EN TRÁNSITO POR UY

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

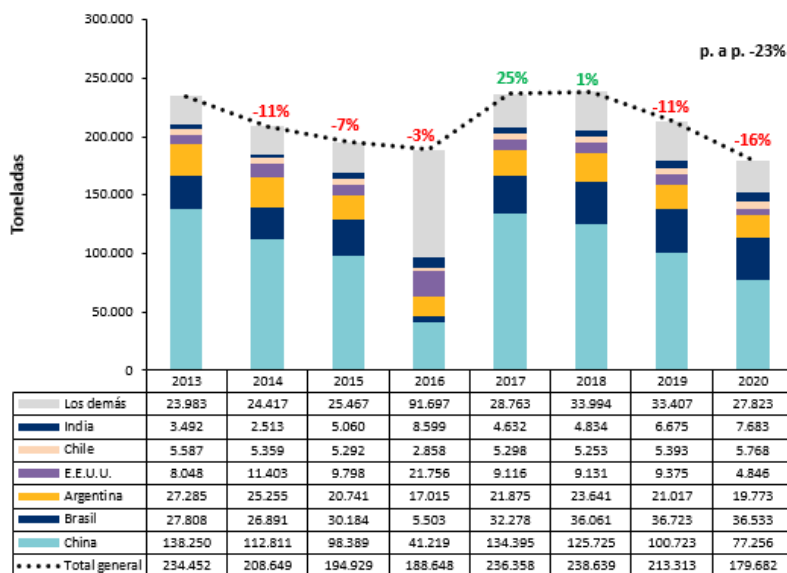


3.4.3 El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)

Empleando el mismo procedimiento para las importaciones paraguayas que transitan por nuestro país, se observa en 2019 una caída del 11% en términos de peso, explicada principalmente por el descenso en las compras con origen China. En el último año continúa descendiendo un 16%, alcanzado de esta manera una variación p. a p. de 23% negativa tomando desde el año 2013.

IMPORTACIONES PARAGUAYAS SELECCIONADAS EN TRÁNSITO POR UY

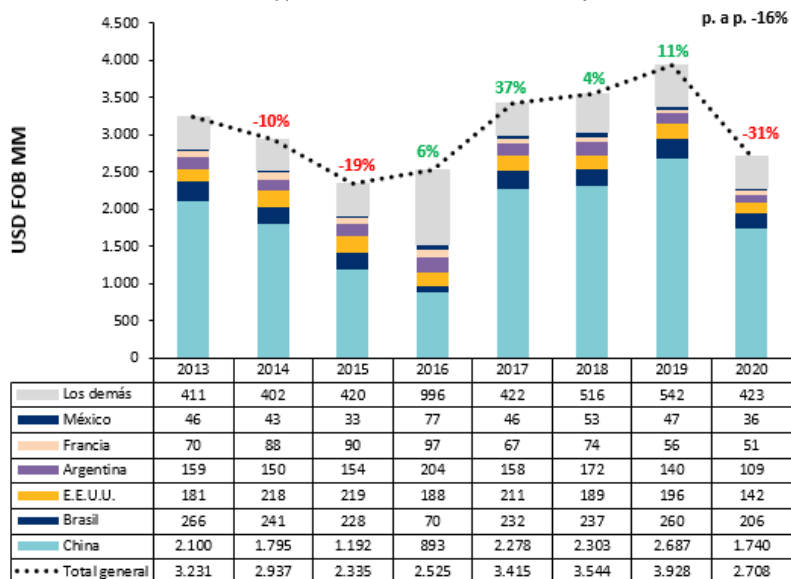
Toneladas, proc. SIL INALOG de datos aduaneros y BCP



En terminos de valor, se observa un crecimiento sostenido desde el año 2016 hasta el año 2019 de un 56%, alcanzando en este año maximos los máximos valores del periodo analizado. En el año 2020 se produjo una abrupta caída de un 31% con respecto al año anterior, dicha caída se ve reflejada en el descenso de compras con origen China y Brasil. De esta manera se presenta una variacion p. a p. de 16% negativa tomando desde el año 2013.

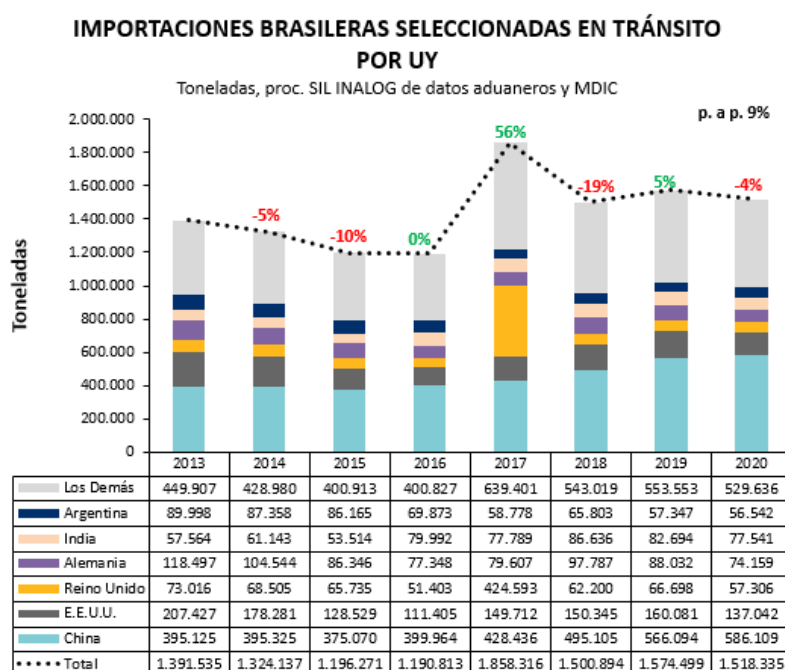
IMPORTACIONES PARAGUAYAS SELECCIONADAS EN TRÁNSITO POR UY

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



3.4.4 El caso brasilero: importaciones seleccionadas (30 productos)

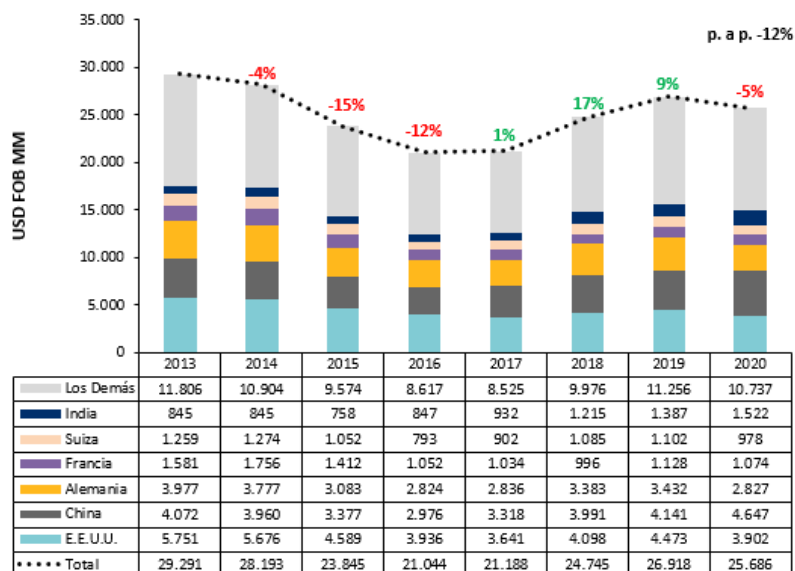
Para el caso brasilero, si tomamos los 30 productos (NCM a cuatro dígitos) que tuvieron más movimientos en las importaciones que transitan por el Uruguay, se puede observar que en términos de toneladas el año 2019 se produjo un aumento de 5% con respecto al año anterior. Para el último año se observa una caída de 4% con respecto al 2019, explicado principalmente por el descenso de las importaciones con origen Estados Unidos. Alcanzado de esta manera una variación p. a p. de 9% positiva tomando desde el 2013.



Si realizamos el mismo análisis para los dólares, se puede observar que se mantiene el crecimiento desde el año 2017 hasta el año 2019, obteniendo en este último un crecimiento de 9%. En el año 2020 se produjo una caída del 5% en las importaciones brasileras que transitan por el Uruguay. De esta manera se produjo una variación p. a p. de 12% negativa tomando desde el año 2013.

IMPORTACIONES BRASILERAS SELECCIONADAS EN TRÁNSITO POR UY

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



3.4.5 El caso brasileiro: importaciones de medicamentos

Tal como se indica al inicio de este capítulo, nuestro país es una importante ruta de entrada para las importaciones de Paraguay, Argentina y Brasil.

Analizados en mayor detalle los mercados argentinos y paraguayos en las secciones anteriores, en este apartado nos centraremos en la evolución de las importaciones brasileñas, en donde se visualiza la demanda de productos diversificados de alto valor por tonelada presentado en el cuadro a continuación. Si analizamos los tránsitos del CDR que tienen como destino Brasil y los desagregamos a nivel de partida, se puede observar que las mercaderías relacionadas al sector farmacéutico han tenido un importante aumento en su participación hasta el año 2019, sufriendo un descenso en el último año.

TRÁNSITOS DEL CDR CON DESTINO BRASIL (PARTICIPACIÓN POR PARTIDA EN VALOR)								
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA								
Mercadería	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Medicamentos	17%	15%	15%	17%	45%	55%	63%	56%
Sangre humana, sueros, vacunas	20%	18%	12%	17%	12%	12%	13%	9%
Máquinas y aparatos de imprenta	17%	15%	18%	17%	13%	10%	8%	5%
Rodamiento de bolas y rodillos	11%	11%	11%	8%	5%	4%	0%	0%
Instrumentos y aparatos de medicina	4%	4%	3%	3%	1%	1%	1%	0%
Los demás	31%	38%	42%	38%	24%	17%	15%	29%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

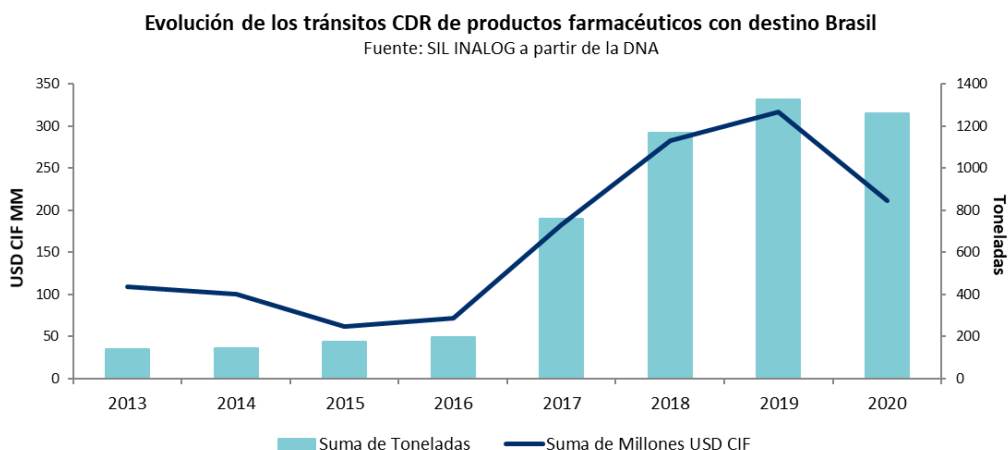
A partir del siguiente cuadro, analizaremos la evolución de la mercadería asociada al sector farmacéutico a través de las distintas plataformas logísticas del país. El detalle

presentado a continuación permite observar la participación de las plataformas de salida de la mercadería farmacéutica del territorio aduanero (fin del tránsito), y para cada una de ellas la participación de las plataformas de las cuales reciben cargas (inicio del tránsito). Los Pasos de frontera son la plataforma con mayor participación tanto en términos de peso (89% del total) como en términos de valor (51%).

Por su parte la plataforma Aeropuerto tiene una participación relativamente menor en la salida de mercaderías del territorio aduanero en términos de peso (5,2%) su participación en términos de valor es significativamente mayor (37,6%).

PARTICIPACIÓN POR PLATAFORMA: DUA-T CDR 2020		
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	37,6%	5,2%
Zona Franca	100%	100%
PASO FRONTERA	51%	89%
Aeropuerto	89%	93%
Zona Franca	11%	7%
Puerto	0,02%	0,03%
PUERTO	12%	6%
Zona Franca	100%	100%
Total	100%	100%
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA		

Analizando la siguiente gráfica, se puede observar que, tanto en peso como en valor, los movimientos de productos asociados al sector farmacéutico muestran una recuperación a partir del año 2016. Si comparamos el 2019 con el 2016 el crecimiento p. a p. en de 580% en toneladas y 338% en dólares. Sin embargo, si observamos la variación interanual (2020 vs 2019), se visualiza una caída en toneladas del -5% y en dólares del -33%.



4 EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS

4.1 ESTADÍSTICAS DEL SECTOR POR PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

La información que se muestra a continuación constituye un resumen acumulado de los últimos ocho años, sobre los que se han presentado datos estadísticos en el boletín del Newsletter mensual del INALOG.

Se agregan, a modo de complemento, un análisis comparativo del movimiento del puerto de Montevideo y otros puertos de la región.

4.1.1 PUERTOS

Puerto de Montevideo⁴⁹

El movimiento total de mercaderías -carga y descarga- del puerto de Montevideo, medido por su peso en toneladas, aumentó 4% en 2020, al compararlo con el de 2019. Si bien en 2020 el movimiento a granel presentó un descenso del 23%, los movimientos de carga general y contenedores presentaron crecimientos del 38% y 7% respectivamente, llevando a una variación total positiva.

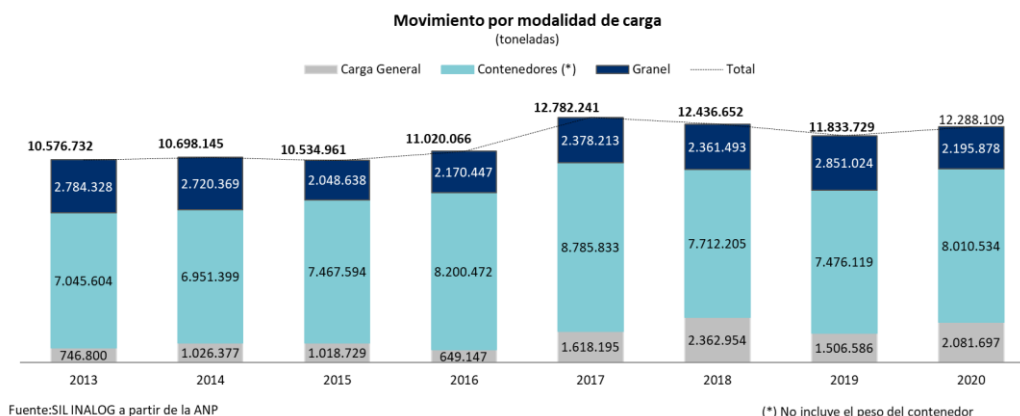
Los graneles descienden en 2020 debido a la caída en las exportaciones de soja (-35%) y chips de madera (-80%).

Parte del crecimiento de la mercadería general en 2020 se debió a los aumentos en las cargas de atados de troncos, el aumento de la carga de bovinos, y el aumento en la descarga de krill, entre otros. Si analizamos la variación p. a p. desde el año 2013 en términos de toneladas, se observa un crecimiento del 16% en el total movilizado.

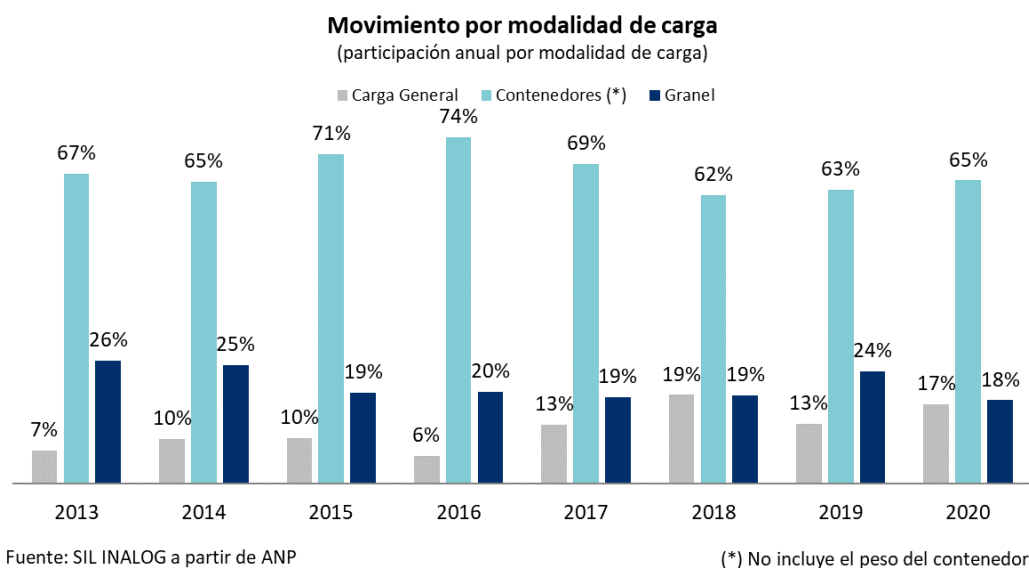
PUERTO DE MONTEVIDEO: TONELADAS MOVILIZADAS POR MODALIDAD DE CARGA										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Datos	Años								Var % '20-'19	Part. 20
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
Carga General	746.800	1.026.377	1.018.729	649.147	1.618.195	2.362.954	1.506.586	2.081.697	38%	17%
Contenedores (*)	7.045.604	6.951.399	7.467.594	8.200.472	8.785.833	7.712.205	7.476.119	8.010.534	7%	65%
Granel	2.784.328	2.720.369	2.048.638	2.170.447	2.378.213	2.361.493	2.851.024	2.195.878	-23%	18%
Total	10.576.732	10.698.145	10.534.961	11.020.066	12.782.241	12.436.652	11.833.729	12.288.109	4%	100%

(*) No incluye el peso del contenedor

⁴⁹ La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial) y CENNAVE (Área de Estadísticas).



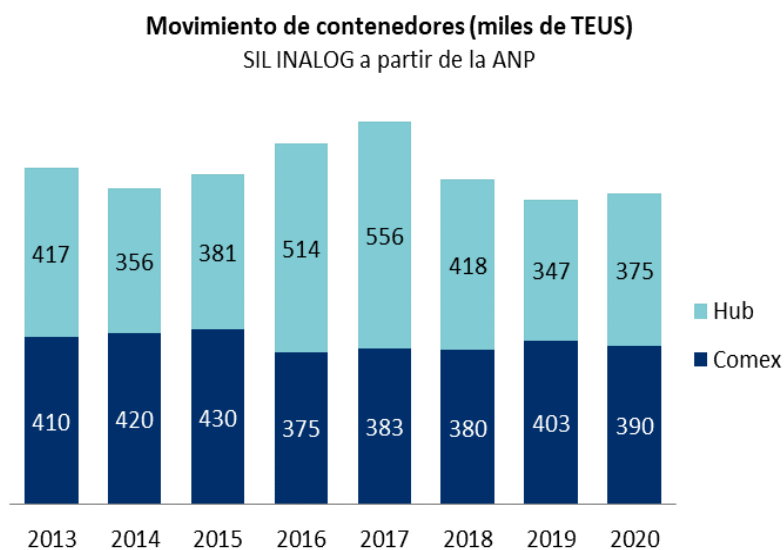
En promedio, entre 2013 y 2020; el 67% de los movimientos correspondieron a mercadería contenerizada, el 21% a granel y el 12% restante a carga general.



Con el objetivo de conocer en mayor detalle la evolución de las cargas por exportaciones de nuestro país, se analizan a continuación los datos de los DUA correspondientes a esas operaciones. Se destaca en 2020 el aumento interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación de madera en bruto (77%), arroz (4%), madera aserrada (10%) y madera contrachapada (8%). En sentido inverso, hubo un descenso en las solicitudes de soja (35%), chips de madera (80%) y malta de cebada (15%).

SOLICITUDES DE EXPORTACIÓN - selección de mercaderías en miles de toneladas								
SIL INALOG a partir de la DNA								
MERCADERÍA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Madera en bruto	131	197	161	184	1.128	1.658	1.078	1.907
Arroz	798	820	671	802	820	772	780	814
Soja	899	777	692	367	672	299	598	391
Carne bovina congelada	198	211	226	259	270	294	298	271
Madera aserrada	121	137	122	122	182	214	186	205
Madera - chips	742	667	540	800	604	957	944	186
Leche concentrada	78	60	85	83	96	142	131	133
Malta de cebada	67	58	57	77	134	141	153	130
Madera contrachapada	99	101	91	106	104	108	102	111
Cítricos	103	115	92	99	91	78	80	73

El movimiento de contenedores medido en miles de TEUS, relativo al comercio exterior de bienes uruguayos descendió un 3% en el último año y el movimiento de contenedores del Hub -Uruguay como centro de distribución regional aumentó un 8% en 2020.



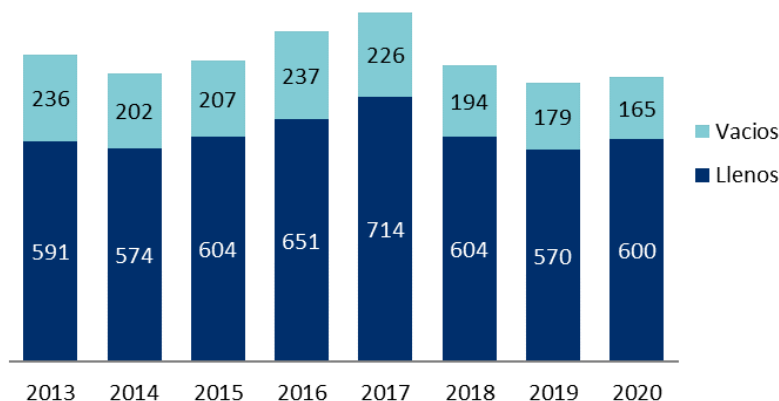
El movimiento total de contenedores medido en miles de TEUS⁵⁰, sumando llenos y vacíos, aumentó 2% en el último año (llenos 5% y vacíos -8%).

El movimiento total de contenedores sumando carga y descarga, alcanzó 765 mil TEUS en 2020.

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

Movimiento de contenedores (miles de TEUS)

SIL INALOG a partir de la ANP

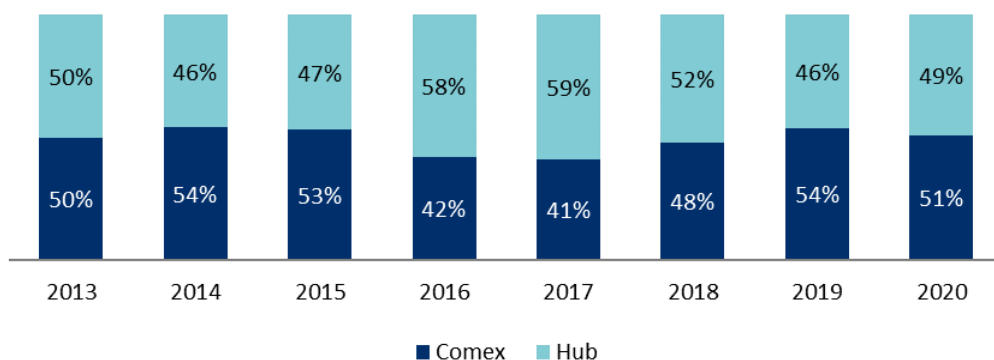


Medido en TEUS, el 51% de los contenedores movilizados en el puerto de Montevideo entre 2013 y 2020 estuvieron asociados a las actividades Hub (trasbordo, reembarque, tránsito). Este dato ilustra la importancia de nuestro país como nodo de conexiones.

Movimiento de contenedores en miles de TEUS

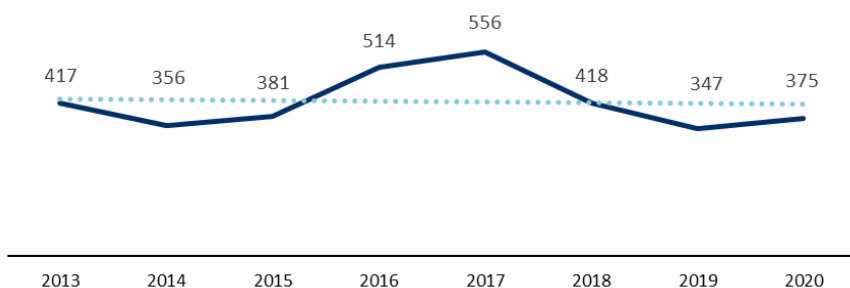
(participación anual Comex/Hub)

SIL INALOG a partir de la ANP



Si lo medimos en contenedores, el aumento interanual en 2020 totaliza 8%. Si observamos la variación punta a punta (2013-20) el movimiento de contenedores cae 7%.

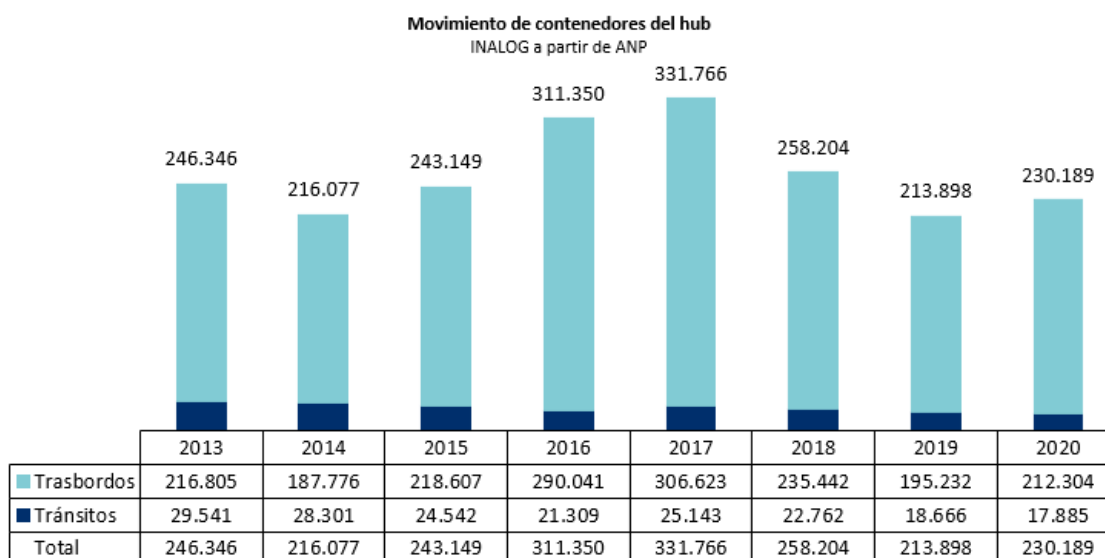
Evolución del movimiento de contenedores del hub (miles TEUS)



Fuente: SIL INALOG a partir de la ANP

En el año 2020 el 92% de los movimientos de contenedores Hub corresponden a operativa de trasbordo, el restante 8% a operativa de tránsito. Si comparamos con el 2019, se observan aumentos en la operativa de trasbordo (9%) y descensos en la operativa de tránsitos (-4%).

Si observamos las variaciones punta a punta (2013-2020), el trasbordo de contenedores presenta un descenso del -2%, por su parte el tránsito de contenedores presenta una caída más acentuada que totaliza un -39%.



Los datos disponibles sobre orígenes y destinos de la operativa de contenedores llenos del Hub aportados por CENNAVE permiten avanzar en el análisis.⁵¹

Si observamos los totales del cuadro a continuación, podemos constatar un aumento del 14% en la cantidad de TEUS cargados del Hub si comparamos 2020 con 2019.

Si analizamos los principales ocho países de destino de los contenedores llenos de Hub en el año 2020 y lo comparamos con el 2019, se destacan los crecimientos de Brasil (111%), Estados Unidos (46%), Paraguay (32%), China (23%), Holanda (6%) y Argentina (2%); contrarrestados por el descenso de España (-18%) e Italia (-18%). Si realizamos la sumatoria de las participaciones de estos ocho destinos, los mismos representan un 63% de total movilizado en 2020.

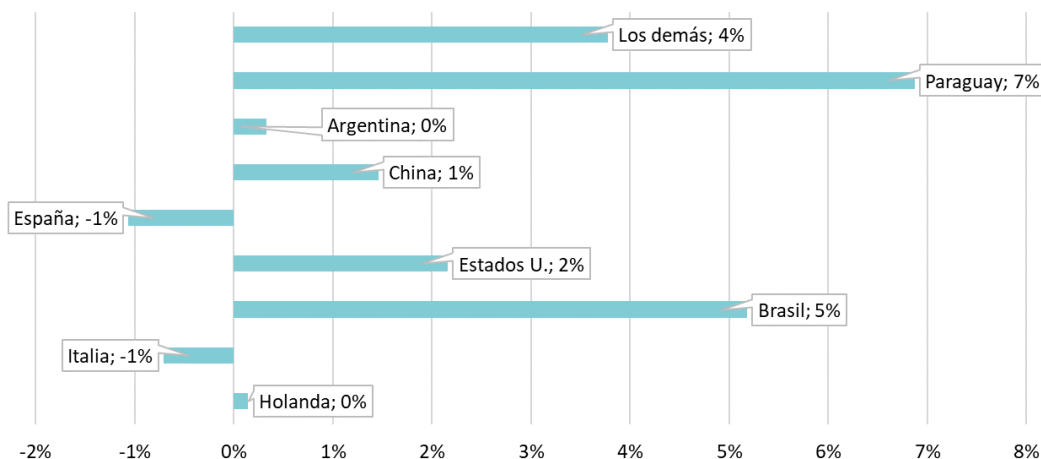
CARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE DESTINO				
TEUS, un movimiento, proc. INALOG de datos de CENNAVE				
País destino	2019	2020	Var.% '20-19	Part.% '20
Paraguay	28.576	37.647	32%	22%
Argentina	22.719	23.269	2%	13%
China	8.882	10.938	23%	6%
España	12.402	10.137	-18%	6%
Estados U.	5.621	8.196	46%	5%
Brasil	3.824	8.084	111%	5%
Italia	8.405	6.909	-18%	4%
Holanda	3.991	4.227	6%	2%
Los demás	58.532	64.488	10%	37%
Total	152.952	173.895	14%	100%

Para evaluar la incidencia de cada país de destino, en el gráfico a continuación, se puede ver la contribución de cada uno de ellos al crecimiento total observado en 2020 (14%).

⁵¹ 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).

**Contribución de las cargas de contenedores llenos del hub por país de destino a la var. total
2020-19**

Proc. INALOG datos de CENNAVE



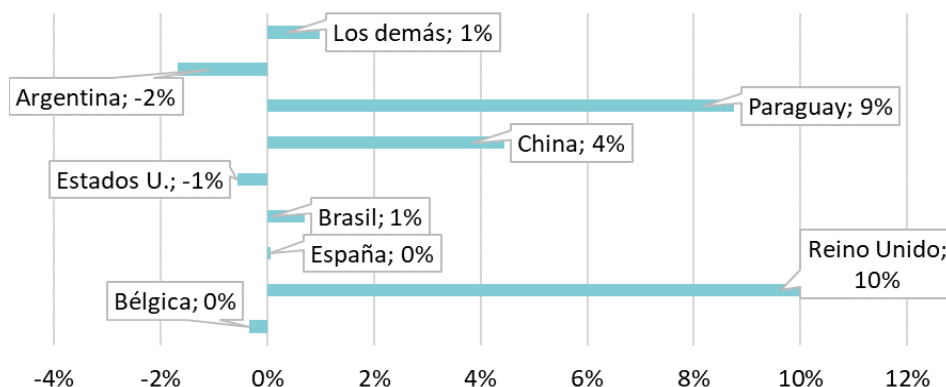
Por otro lado, si analizamos los totales de descarga, podemos constatar un aumento del 11% en la cantidad de TEUS descargados del Hub si comparamos 2020 con 2019.

Adicionalmente se analizamos los ocho principales orígenes de los contenedores llenos del Hub en el año 2020 y lo comparamos con el año anterior, se destacan los crecimientos de Reino Unido (574%), Paraguay (44%), China (24%), Brasil (18%) y España (2%). Por otra parte, los restantes tres países presentan descensos, Bélgica (-20%), Estados Unidos (-11%) y Argentina (-6%).

DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE ORIGEN				
TEUS, un movimiento, proc. Inalog de datos de CENNAVE				
País de origen	2019	2020	Var.% '20-19	Part.% '20
Argentina	52.635	49.613	-6%	29%
Paraguay	23.250	33.518	44%	20%
China	24.724	30.764	24%	18%
Estados U.	9.556	8.476	-11%	5%
Brasil	5.799	6.815	18%	4%
España	4.594	4.691	2%	3%
Reino Unido	447	3.014	574%	2%
Bélgica	3.458	2.767	-20%	2%
Los demás	27.785	29.357	6%	17%
Total	152.248	169.015	11%	100%

En el gráfico a continuación, se puede ver la contribución de cada uno de los países de origen al aumento total observado en 2020 (11%).

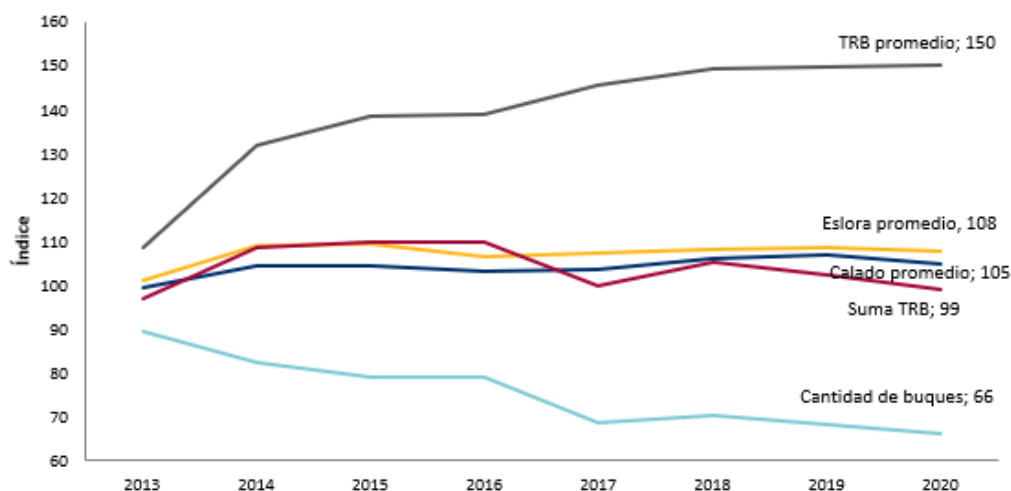
Contribución de las descargas de contenedores llenos del hub por país de origen a la var. total 2020-19
Proc. INALOG datos de CENNAVE



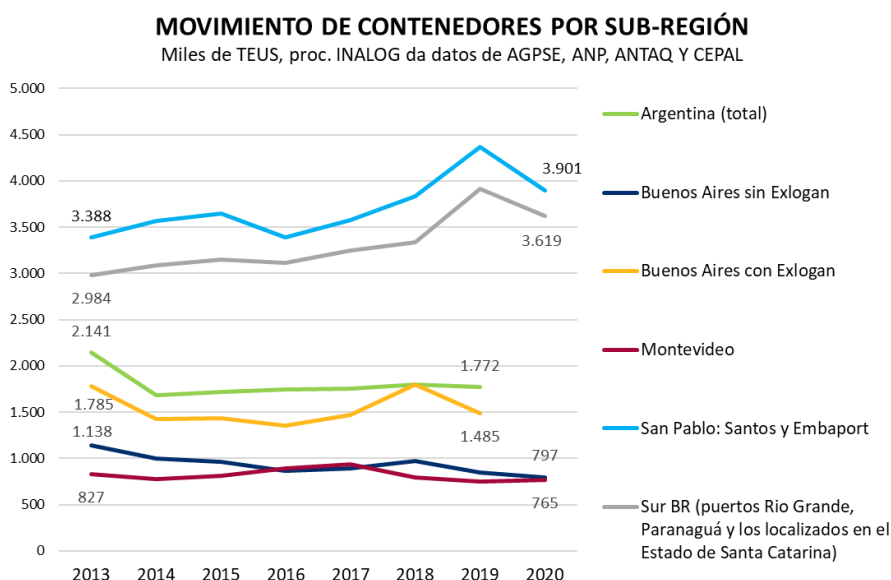
Es de gran utilidad contar con datos que aporten al estudio de la posición de la operativa de contenedores del puerto de Montevideo, respecto a la región.

A partir de la información de arribos de buques portacontenedores difundida por la Administración Nacional de Puertos, se presenta a continuación la evolución (con base en 2012) de los índices de las variables de referencia de los buques (TRB, eslora, calado, cantidad). La variación más significativa se visualiza en la cantidad de buques arribados, que sufrió un descenso, con la contrapartida del aumento de la capacidad promedio de dichos buques (medida por su Tonelaje de Registro Bruto, o TRB) con excepción del año 2018, obteniendo la cantidad de buques un aumento en dicho año. En el año 2020 se da una tendencia al descenso en todas las variables, excepto TRB promedio que sigue aumentando.

MONTEVIDEO, ARRIBO DE BUQUES POR CATEGORÍA: PORTACONTENEDORES
Índices de variables (2012 = 100), proc. INALOG datos de ANP



Realizando la comparativa con otros puertos de la región, por una parte, si observamos las operaciones de Argentina, observamos que Buenos Aires sin Exlogan y el total de Argentina presentaron comportamientos similares entre si desde 2014, mostrando una evolución levemente creciente desde dicho año; en cambio Buenos Aires con la terminal Exlogan muestra un crecimiento mucho más acentuado hasta 2018, presentando una gran caída en el año siguiente. Por otro lado, los puertos brasileros de San Pablo y de la región del Sur presentaron un importante crecimiento desde el 2016 hasta el año 2019, para el último año estudiado se observa una caída pronunciada. De este modo podemos observar que nuestro comportamiento es similar al del total argentino, el cual no ha presentado grandes movimientos a la alta y a la baja entre 2014 y 2019. Sin embargo, Montevideo, como lo vimos anteriormente, presentó un leve aumento en el total de TEUs movilizados en el año 2020.

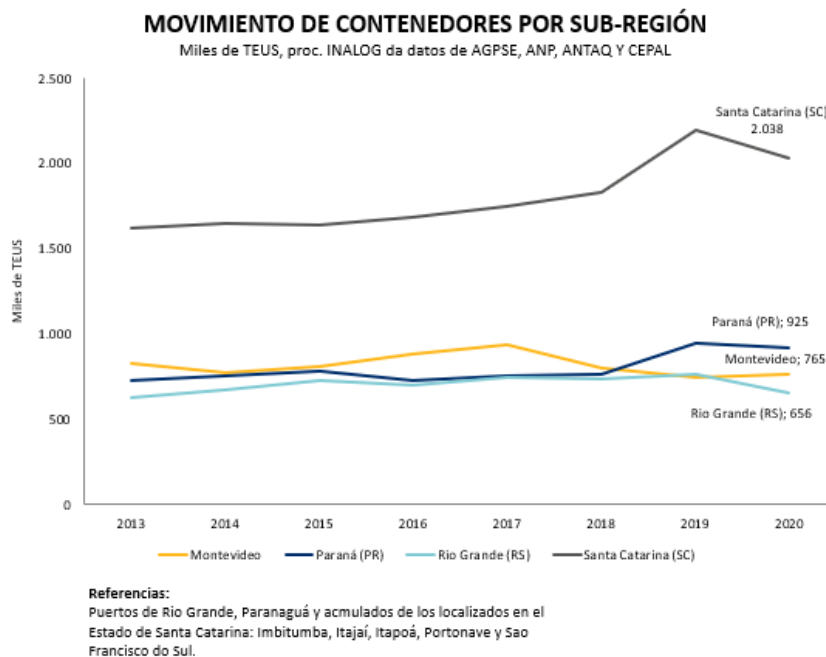


A continuación, se observará con mayor grado de detalle, cuales fueron los puertos involucrados en los movimientos mostrados por el vecino país Brasil.

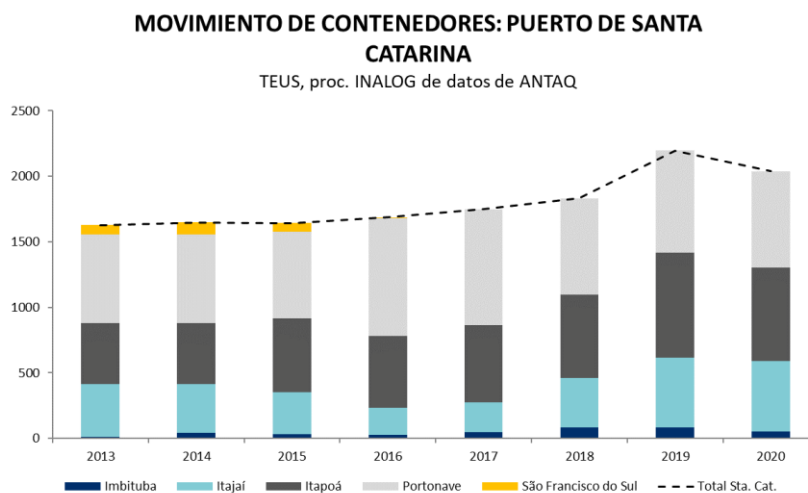
En el estado de Paraná, el puerto de Paranaguá creció consecutivamente en 2014 (4%) y 2015 (3%), cayó en 2016 (-7%), creció en 2017 (4%), 2018 (2%) y 2019 (24%), para caer nuevamente en el último año (-3%). De este modo obtuvo una variación p. a p. frente a 2013 de 27%.

El Puerto de Río Grande ha presentado variaciones tanto negativas como positivas a lo largo del periodo 2013-20; ya que creció a tasas de 8% y 7% en 2014 y 2015, descendiendo en 2016 (-3%), creció en 2017 (5%), con una leve caída en 2018 (-1%), un aumento en 2019 (4%) y una caída en el año 2020 (-15%). La variación p. a p. frente a 2013 fue de 5%.

Los puertos de Santa Catarina han crecido consecutivamente en actividad en los últimos años (2013-19) y se mantienen por niveles muy superiores a los del 2013, en el año 2020 obtuvieron una caída (-7%), al igual que los demás puertos analizados de dicho país. Presentando de esta forma una variación p. a p. del 25% y destacándose un crecimiento del 20% si comparamos 2019 vs 2018.



Para finalizar, se visualiza el movimiento de contenedores (TEUs) de cada uno de los Puertos de Santa Catarina, el cual está marcado por el descenso de los movimientos de Imbituba (-38%), Itapoá (-11%) y Portonave (-6%); totalizando un descenso del -7% en dicha selección de puertos en el año 2020.



Puerto de Nueva Palmira⁵²

Los datos presentados seguidamente corresponden a los embarques de carga (un movimiento).

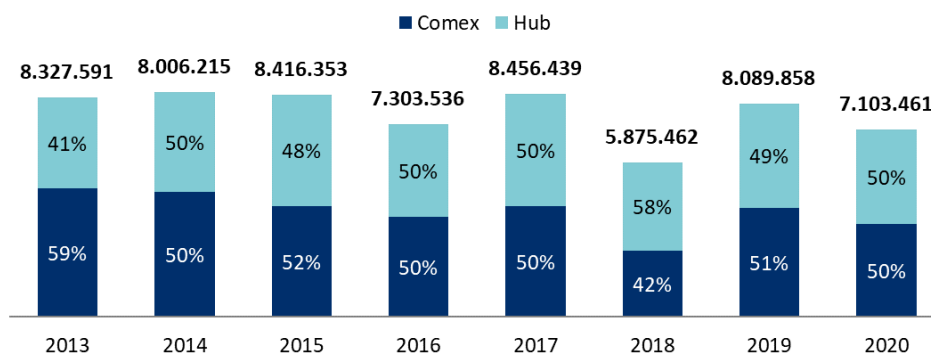
Por lo anterior, los datos de los cuadros y gráficas de esta sección no incluyen las descargas por importaciones uruguayas en Nueva Palmira.

Si realizamos la comparativa con el año anterior, en 2020 los embarques de carga (un movimiento) realizados en las terminales del Puerto de Nueva Palmira, medidos por su peso en toneladas, cayeron un -12%. Las cargas de exportaciones uruguayas (Comex) mostraron un descenso de -15% y las de mercaderías de transbordo con origen no uruguayo (Hub) cayeron un -9%. El puerto presentó una caída de las cargas en 2020, lo cual puede ser explicado por la influencia de un año atípico a nivel global.

Medido por su peso en toneladas, las cargas Hub representaron en 2020 el 50% de los embarques (un movimiento) realizados en las terminales y zona de transferencia del Puerto de Nueva Palmira.

Por lo tanto, el puerto de Nueva Palmira muestra una caída comparando con el 2019 del -12%. Presentando un descenso de -15% en la variación punta a punta (2013 - 2020).

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



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

En la comparación interanual, las cargas Comex de celulosa y malta presentaron aumentos de 16% y 7% respectivamente; a su vez el cemento Clinker presentó movimientos en el 2020. En sentido opuesto, cayeron las cargas de soja (-28%), trigo (-10%), cebada (-38%), canola (-28%), fertilizantes (-55%) y carinata (-29%); sin registrarse movimientos de maíz.

En el detalle de las cargas del Hub, en los muelles de las terminales crecieron las de harina de soja (14%), fertilizantes (6%), arroz (553%) y coque (72%); no se registraron

⁵² La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial), CENNAVE (Área de Estadísticas), Dirección Nacional de Hidrografía y terminales de Nueva Palmira.

movimientos de canola. En sentido opuesto, cayeron las cargas de soja (-25%), maíz (-87%) y mineral de hierro (-4%).

CARGA DE MERCADERÍAS (UN MOVIMIENTO)									
SIL INALOG a partir de las terminales de Nueva Palmira, DNA y ANP									
Toneladas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var % '20-'19
Comex	4.892.760	4.736.265	4.203.786	3.805.990	4.198.033	2.496.333	4.134.121	3.521.261	-15%
Soja	2.565.332	2.366.105	2.325.584	1.853.636	2.434.050	993.228	2.353.230	1.704.453	-28%
Celulosa	1.124.464	1.209.173	1.141.321	1.226.283	1.233.294	1.236.969	1.038.369	1.200.805	16%
Trigo	609.801	878.774	559.891	540.792	225.477	29.798	327.276	293.947	-10%
Malta	131.325	132.600	66.114	87.434	172.394	106.366	174.310	187.044	7%
Cebada	97.624	72.594	69.108	38.467	96.406		82.933	51.771	-38%
Canola						16.577	57.884	41.881	-28%
Cemento, clinker			7.026		14.949			15.006	n/a
Fertilizantes	58.119	19.571	31.515	53.646	18.785	56.431	29.615	13.418	-55%
Carinata						14.884	14.894	10.617	-29%
Citrus		2.269	3.176	5.732	2.677	3.028	2.434	2.320	-5%
Maíz	271.661	36.286					52.933		-100%
Otros varios		38	51		3	666	243		-100%
Arroz	4.343								n/a
Madera						38.387			n/a
Combustible	30.091	18.855							n/a
Hub	3.434.831	3.785.290	4.228.952	3.497.546	4.258.406	3.379.128	3.955.737	3.582.200	-9%
Mineral de hierro		369.067			518.252	1.057.518	1.281.514	1.225.725	-4%
Soja	1.462.413	1.597.623	1.315.432	1.595.379	1.921.686	996.597	950.811	713.512	-25%
Harina de soja	588.592	704.924	614.654	422.207	456.365	495.977	555.140	634.425	14%
Fertilizantes	171.452	119.533	294.430	450.047	639.398	559.522	577.943	610.725	6%
Arroz	12.512			24.993	31.741	110.761	31.009	202.617	553%
Coque			30.462		22.009	15.001	59.560	102.724	72%
Maíz	719.377	502.437	1.434.226	302.420	258.138	7.500	406.807	53.304	-87%
Cemento, clinker	260.522	351.096	167.921	110.697	150.208			31.718	n/a
Otros varios	38.861	55.403	32.248	36.943	63.506	34.949	63.376	3.711	-94%
Pellets de soja	86.843	48.565	6.723	49.165	23.083	92.581		2.709	n/a
Carinata								1.031	n/a
Canola			6.639				29.578		-100%
Vehículos	12.803	4.275	250						n/a
Soja ZT ^(*)			31.643	124.062	133.817				n/a
Trigo	81.456	27.361	150.541	56.785					n/a
Maíz ZT ^(*)			52.294	24.695					n/a
Harina de soja ZT ^(*)			75.717	300.153	21.087				n/a
Fertilizantes ZT ^(*)					19.114				n/a
Carbón		5.007	15.771			8.724			n/a
Total general	8.327.591	8.521.556	8.432.738	7.303.536	8.456.439	5.875.462	8.089.858	7.103.461	-12%

(*) Zonas de transferencia

Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú

El puerto de Colonia mostró una caída interanual de -62% en el total de movimientos de 2020 (medido por su peso en toneladas), con descensos en los regímenes del comercio exterior uruguayo (exportación e importación, -60%) y descensos en los del Hub (en este caso, tránsitos, -72%), lo que condujo a la variación total negativa.

En el muelle del puerto de Fray Bentos se observó un aumento del 7% en 2020, debido al aumento en las operaciones de madera en rolos; registrándose movimientos de soja y gas oil.

En el puerto de Paysandú se observó un descenso de -24%, esto se debió a que, a pesar del aumento de las operaciones de madera, arroz y cítricos, los descensos en las

operaciones de soja, cebada malteada y azúcar crudo fueron mas pronunciados, influyendo negativamente en el total movilizado.

MOVIMIENTOS POR RÉGIMEN ADUANERO									
SIL INALOG a partir de la ANP									
Toneladas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var.%'20-19
Puerto de Colonia	53.038	59.321	33.947	8.830	4.360	4.205	4.947	1.897	-62%
Comex	42.047	47.548	25.544	5.849	3.231	3.100	4.386	1.739	-60%
Hub	10.991	11.773	8.403	2.981	1.129	1.105	561	158	-72%
Puerto de Fray Bentos ^(*)	160.948	181.243	111.086	173.875	290.993	549.467	318.055	340.456	7%
Comex	160.948	181.243	111.086	173.875	290.993	549.467	318.055	340.456	7%
Fray Bentos (Zonas de transferencia)	465.597	1.573.734	1.907.763	1.946.981	496				
Hub	465.597	1.573.734	1.907.763	1.946.981	496				
Puerto de Paysandú ^(**)	139.878	144.998	181.258	153.731	135.708	229.640	187.108	141.416	-24%
Comex	139.878	144.998	181.258	153.731	135.708	229.640	187.108	141.416	-24%

(*) No incluye terminales de: LPM y M¹bopigua

(**) 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 tránsito con origen/destino UY

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

4.1.2 AEROPUERTO

El movimiento total de cargas en el aeropuerto de Carrasco en 2020, medido por su peso en toneladas descendió -1% al compararlo con el dato cerrado del 2019.

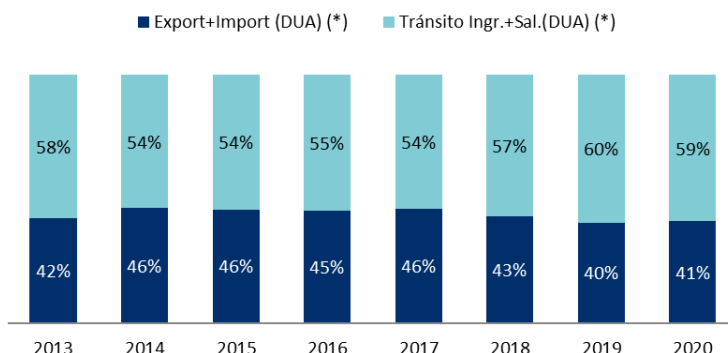
La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones, en millones de dólares, disminuyó un -11%, y la de tránsitos iniciados y finalizados en la terminal cayó -13%.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO									
SIL INALOG a partir de la TCU y DNA									
Datos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var %'20-'19
Movimiento total									
Toneladas	30.723	30.855	31.408	29.150	28.232	27.534	29.132	28.915	-1%
Export+Import (DUA)									
USD millones (*)	1.286	1.381	1.334	1.235	1.215	1.207	1.149	1.020	-11%
Tránsito Ingr.+Sal.(DUA)									
USD millones (*)	1.760	1.606	1.584	1.489	1.426	1.589	1.688	1.469	-13%

(*) no incluye el movimiento intra-aeropuerto

Medido en millones de dólares, la sumatoria de los movimientos de tránsitos en la terminal representó en 2020 el 59% del movimiento total, sin tomar en cuenta el movimiento intra-aeropuerto (incluyéndolo, la participación del Hub es aún mayor).

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



(*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

4.1.3 ZONAS FRANCAS

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

En términos de millones de dólares el 76% del total movilizado está representado por Zonamérica (29%), Nueva Palmira (20%), UPM Fray Bentos (14%) y Colonia (13%).

ZONAS FRANCAS								
INALOG a partir de los DUAS de la DNA								
Zona Franca	2020		2020		2020		Var. total %'20-'19	
	Export+Import	USD	Tránsito Ingr.+Sal.	USD	Total	USD	Total	
	Toneladas	millones	Toneladas	millones	Toneladas	millones	Toneladas	USD millones
UPM Fray Bentos	3.681.748	250	1.423.965	617	5.105.713	866	1%	-20%
UPM Durazno	6.144	2	15.156	44	21.300	46	n/a	n/a
Nueva Helvecia	603	1	8.851	37	9.454	37	-9%	-31%
Punta Pereira	3.825.239	301	110.048	101	3.935.287	401	-4%	-6%
Colonia	3.487	14	80.378	781	83.865	795	8%	-15%
Florida	5.444	49	32.335	282	37.779	331	-12%	-13%
Libertad	3.439	21	21.260	213	24.699	234	-18%	-27%
Zonamérica	5.152	77	42.785	1.708	47.936	1.785	-28%	-15%
Nueva Palmira	1.764.081	587	1.567.940	641	3.332.021	1.228	-7%	-22%
Parque de las Ciencias	4.270	44	6.732	331	11.002	375	-3%	-8%

El cuadro a continuación permite observar las toneladas y los dólares movilizados por las Zonas Francas, si observamos la variación p. a p. (variación punta a punta) desde 2013 al 2020, en peso de la suma de solicitudes de exportación e importación aumentó 40% y en valor cayó -33%, por otro lado, el peso de la suma de solicitudes de tránsitos (iniciados y finalizados) aumentó 17% y el valor descendió -34%.

Evolución anual de los DUAS movilizados en ZZFF INALOG a partir de los DUAS de la DNA		
Régimen / Año	Toneladas	USD millones
Export+Import		
2013	6.625.460	2.002
2014	8.318.818	2.088
2015	10.189.190	1.844
2016	9.901.881	1.648
2017	9.820.023	1.552
2018	8.317.292	1.192
2019	10.023.927	1.567
2020	9.299.606	1.345
Tránsito Ingr.+Sal.		
2013	2.827.200	7.162
2014	2.963.406	6.571
2015	3.055.634	5.976
2016	3.079.465	5.489
2017	3.233.341	5.846
2018	3.045.771	6.035
2019	2.979.551	5.712
2020	3.309.449	4.754

4.1.4 PASOS DE FRONTERA

El movimiento de camiones con mercadería en el 2020 por los pasos de frontera con Argentina (incluido el ferry del puerto de Colonia) aumentó 6% en términos de la cantidad de vehículos y en términos de peso en toneladas aumentó 12%, al compararlo con lo sucedido en el 2019.

Por otro lado, en los pasos de frontera con Brasil, aumentó 7% el movimiento en términos de la cantidad de vehículos y en términos de peso en toneladas creció 9%.

ENTRADA Y SALIDA DE CAMIONES POR PASOS DE FRONTERA										
SIL INALOG a partir de la DNA										
Pasos frontera	Datos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var % '20-'19
Frontera con Argentina (inc. Colonia)	Camiones (*)	97.684	98.690	97.203	82.565	94.437	93.806	82.663	87.722	6%
	Toneladas	1.930.087	2.024.799	2.087.505	1.707.452	1.979.780	2.042.479	1.721.516	1.922.609	12%
Frontera con Brasil	Camiones (*)	64.936	64.305	54.193	63.841	64.555	64.429	68.100	73.155	7%
	Toneladas	1.422.424	1.427.169	1.173.008	1.487.893	1.379.738	1.464.757	1.547.400	1.681.031	9%
Total	Camiones (*)	162.620	162.995	151.396	146.406	158.992	158.235	150.763	160.877	7%
	Toneladas	3.352.511	3.451.968	3.260.513	3.195.345	3.359.518	3.507.236	3.268.915	3.603.639	10%

(*) Cantidad de manifiestos

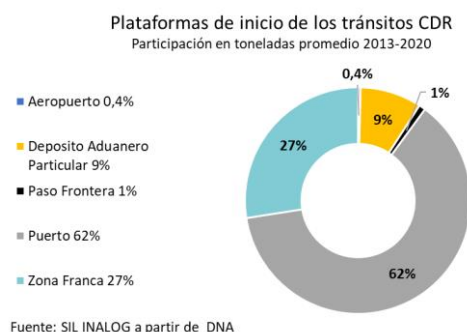
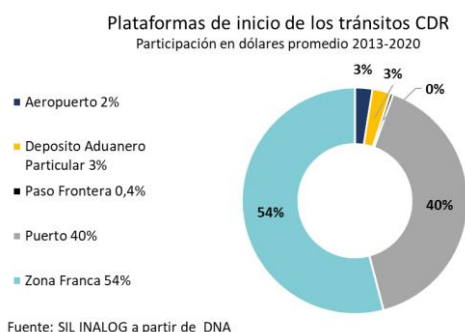
4.2 TRÁNSITOS DEL CENTRO DE DISTRIBUCIÓN REGIONAL

Como se mencionó anteriormente Uruguay es una plataforma intermediaria para llegar a otros destinos, en este apartado analizaremos la actividad propiamente de centro de distribución regional. Analizaremos cuáles son las plataformas por la cual se inicia el movimiento, los principales países de origen, así como las plataformas por las cuales dichas cargas egresan de nuestro país y sus principales destinos.

Las cargas relativas a las plataformas logísticas de nuestro país ya fueron abordadas en la sección anterior de manera conjunta, no obstante, podemos disgregar las mismas solamente considerando los movimientos de carga en tránsito⁵³.

4.2.1 Plataformas de inicio

Si se toman en cuenta los tránsitos CDR en el periodo 2013-2020, podemos ver que, en promedio, tomando los datos en valor, la principal plataforma de inicio son las Zonas Francas con una participación del 54% del total. Sin embargo, cuando se analiza en términos de peso⁵⁴ la plataforma mayormente utilizada son los Puertos y los mismos tienen una participación del 62%.



4.2.2 Países de origen

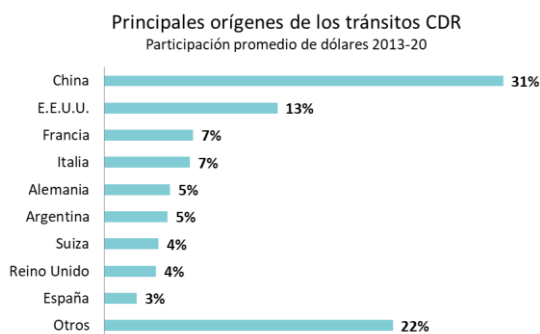
Si analizamos en mayor profundidad la procedencia de las cargas, para el periodo 2013-2020 podemos observar que el gigante asiático en promedio tiene la mayor participación (31%) en términos de dólares y en segunda posición se encuentra E.E.U.U con un 13%.

Por otro lado, en términos de toneladas, se mantienen ambos países como líderes. Sin embargo, China aumenta su participación promedio y la misma implica que casi la mitad

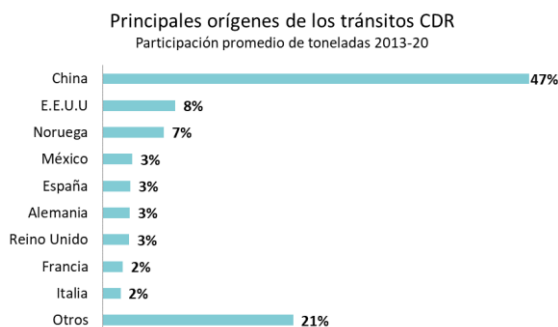
⁵³ Es de relevancia destacar para su mejor comprensión, que todos los movimientos tienen en su declaración un depósito donde “inicia” el tránsito y uno donde “finaliza”. Los mismos nos permiten inferir la plataforma logística utilizada, esta definición se basa en metodología producida por el instituto.

⁵⁴ Mismo periodo y en promedio como los datos en valor.

de las cargas provienen de dicho país (47%). Por su parte, E.E.U.U disminuye la participación y la misma es de 8%.



Fuente: SIL INALOG a partir de DNA

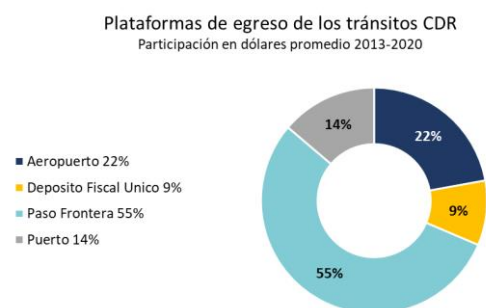


Fuente: SIL INALOG a partir de DNA

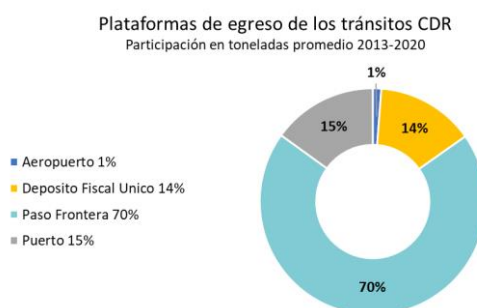
4.2.3 Plataformas de egreso

Luego de transitar por nuestro país, las cargas egresan para su nuevo destino por diferentes plataformas. Es por lo tanto relevante analizar la participación de estas, es decir, desde la óptica de la finalización del movimiento. La plataforma con mayor participación en el promedio 2013-2020 en términos de dólares son los Pasos de Frontera con un 55% del total los movimientos. Le sigue en porcentaje el Aeropuertos, con un 22% de participación.

En términos de toneladas la plataforma con mayor participación en el periodo analizado son los Pasos de Frontera con un 70% del total. En la segunda posición se encuentran los Puertos con un 15% del total. El Aeropuerto a pesar de tener solamente un 1% de la participación en términos de peso, por su naturaleza, las cargas que utilizan esta plataforma presentan un alto valor por tonelada, por lo tanto, su participación en dólares es ampliamente mayor.



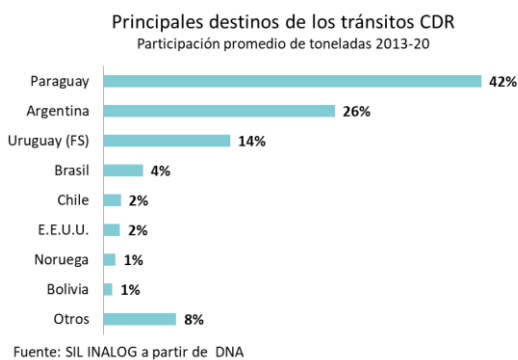
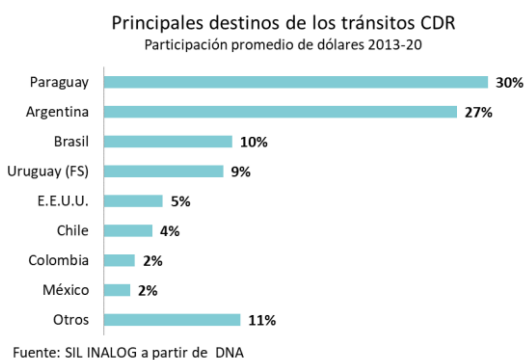
Fuente: SIL INALOG a partir de DNA



Fuente: SIL INALOG a partir de DNA

4.2.4 Países de destino

Al analizar los países de destinos sucede algo esperable y que profundiza el rol de nuestro país como CDR. En ambos términos (valor y peso) los principales destinos son países de la región, la mayor participación promedio es lograda por Paraguay, seguida por Argentina; logrando entre ambos países superar el 50% del total. En términos de dólares Brasil se coloca como el tercer país de destino de las cargas con mayor participación en el total (10%), mientras que, en términos de peso en toneladas, los Free Shops se ubican en la tercera posición del ranking con un 14%.



4.3 INDICADORES DE LA POSICIÓN COMPETITIVA DEL SECTOR LOGÍSTICO

URUGUAYO⁵⁵

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

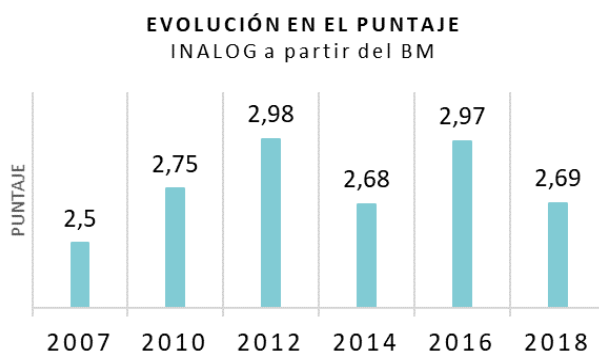
4.3.1 Índice de desempeño logístico (LPI 2018) – Banco Mundial

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

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

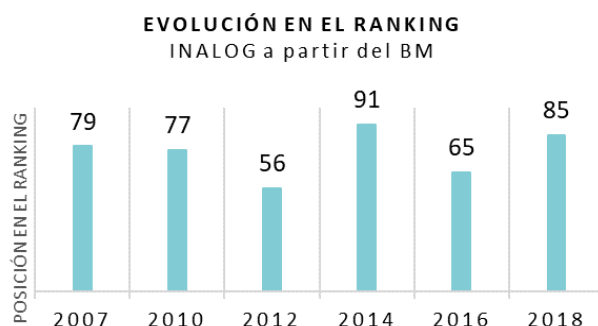
En lo que corresponde al puntaje del LPI, el valor máximo posible es 5,0 y los países que están al tope del ranking alcanzan entre 4,0 y 4,3 puntos.

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



⁵⁵ Algunos de los siguientes indicadores no han sido actualizados por parte de las fuentes.

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



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

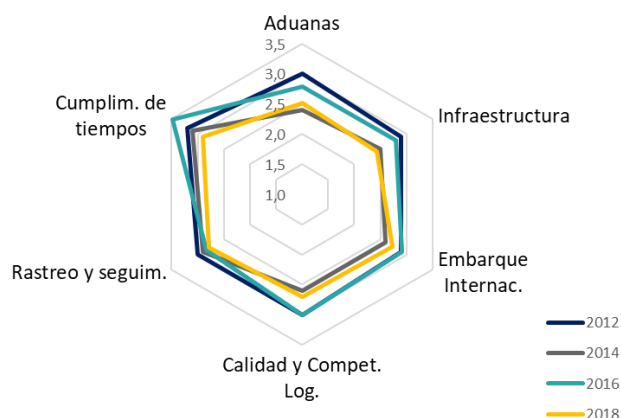
POSICIÓN EN EL RANKING
INALOG a partir del BM

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

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

DESEMPEÑO POR COMPONENTE EN LAS ÚLTIMAS CUATRO EDICIONES

INALOG a partir del BM

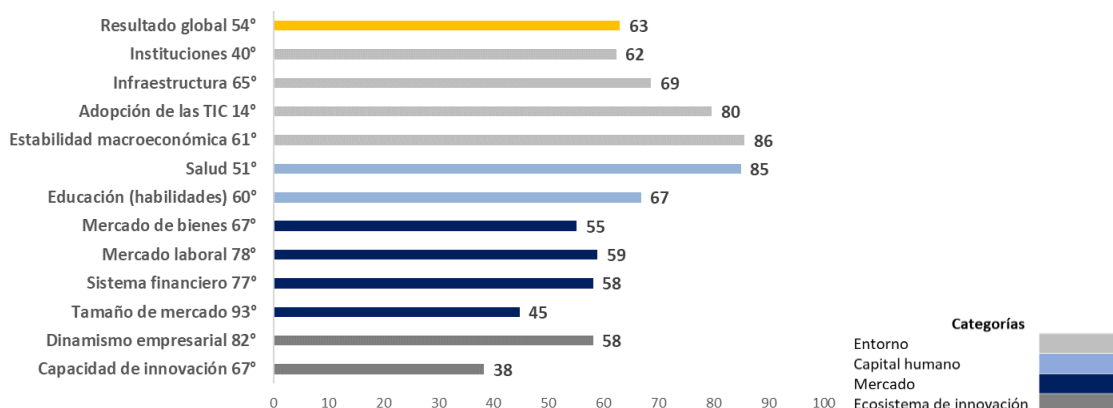


4.3.2 Índice de competitividad global (ICG 2019) – Word Economic Forum

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

Pilares del ICG 2019 (posición en el ranking y puntaje)

INALOG a partir del WEF



En la siguiente tabla se puede observar que Uruguay alcanzó un puntaje de 63 puntos en una escala de 0 a 100, lo que determinó una posición en el ranking en el lugar 54

entre un listado total de 141 países. Ocupando el segundo lugar de Sudamérica (presentando un mejor desempeño que Argentina y Brasil).

ICG 2019

INALOG a partir del WEF

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

4.3.3 Índice de conectividad de transporte marítimo (LSCI y PLSCI 2020) – UNCTAD

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

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

Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2020) – UNCTAD

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

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

Esta versión del LSCI se genera a partir de los siguientes seis componentes⁵⁶:

1. El número de escalas programadas de buques por semana en el país
2. Capacidad anual desplegada en TEUS: capacidad desplegada total ofrecida en el país
3. El número de servicios regulares de transporte marítimo desde y hacia el país
4. El número de compañías de transporte regular que brindan servicios desde y hacia el país
5. Tamaño promedio en TEU de los buques desplegados por el servicio programado con el tamaño promedio de buque más grande
6. Número de otros países que están conectados al país a través de servicios de transporte marítimo directo⁵⁷

Uruguay alcanzó en 2020 un puntaje promedio⁵⁸ de 31,5 en el LSCI lo que lo posicionó en el puesto 59 del ranking 2020⁵⁹; el puntaje alcanzado es un 17% superior al valor promedio considerando todos los países estudiados⁶⁰. Si observamos los datos para América Latina y el Caribe, nuestro país se posicionó en el puesto número 11 del total de 29 países.

Nuestro país obtuvo en promedio un puntaje de 31,5 en este índice y al compararlo con los datos anteriores vemos que el mismo ha sido muy similar en los últimos 5 años. Es importante destacar, sin embargo, que este último valor es el mayor histórico alcanzado desde 2015.

LSCI 2020 - AMERICA LATINA Y EL CARIBE top 15

Promedio anual, proc. INALOG a partir de UNCTAD

Economía	2020
Panamá	50,00
Colombia	48,87
México	48,46
Perú	39,64
Ecuador	38,49
Rep. Dominicana	37,55
Brasil	36,37
Chile	36,23
Jamaica	34,01
Argentina	33,14
Uruguay	31,46
Guatemala	27,36
Costa Rica	24,35
Trinidad y Tobago	15,44
Honduras	11,85

⁵⁶Para cada componente, dividimos el valor del país por el valor máximo del componente en el primer trimestre de 2006 y luego calculamos el promedio de los seis componentes para el país. El promedio del país se vuelve a dividir por el valor máximo del promedio en el primer trimestre de 2006 y se multiplica por 100. El resultado es un LSCI máximo de 100 en el Q1 de 2006. Esto significa que el índice para China en el Q1 de 2006 es 100 y todos los demás índices están en relación con este valor.

⁵⁷Un 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.

⁵⁸ Considerando las cifras de los cuatro trimestres.

⁵⁹ Promedio por país del año 2020 para los 170 países que tienen todos los cuatro datos trimestrales de 2020.

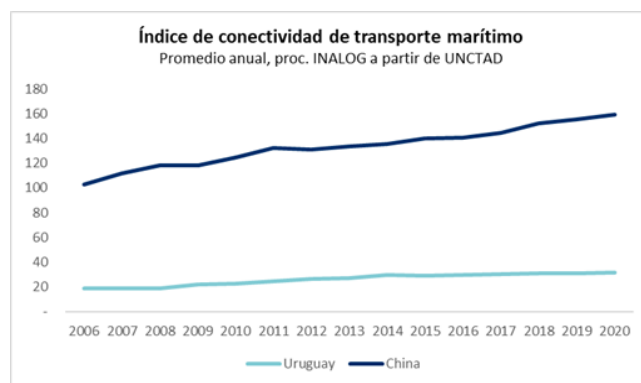
⁶⁰ Valor promedio: 27.

LSCI - Uruguay 2015/2020

Promedio, proc. INALOG a partir de UNCTAD

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

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



Es de destacar que hoy en día tenemos aproximadamente la tercera parte de la conectividad con la que contaba el gigante asiático en el 2006.

Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria, trimestral (PLCSI Q4202) – UNCTAD

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

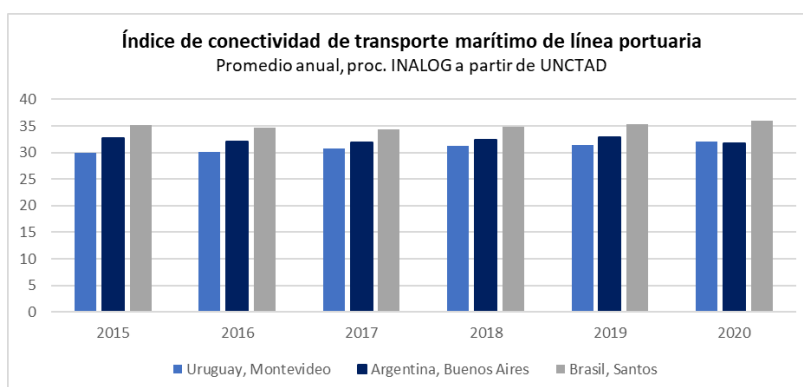
Si miramos todos los puertos a nivel global, al ordenarlos para el resultado promedio del 2020, se logra constatar que de los principales 15 puertos del ranking, 8 son puertos de China; siendo el líder el puerto de Shanghái. En esta misma línea, aquellos que tienen una mayor conectividad y que superan el índice inicial (es decir, aquellos que tienen un valor superior a 100⁶¹) son los siguientes cinco puertos: Shanghái, Singapur, Ningbo, Pusan⁶² y Hong Kong SAR de China.

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

⁶¹ Máximo 2006=100 para China, Hong Kong SAR.

⁶² Puerto de Ningbo en China y Republica de Pusan en Corea.

Si comparamos los resultados del índice promedio para las últimas seis publicaciones (2015-2020) de los principales puertos competidores de los países vecinos, Buenos Aires de Argentina y Santos en Brasil, las variaciones de estos han estado en el rango de -3% y 2%. Frente a ellos, por tanto, nuestro país tiene una ventaja ya que no se han visto variaciones negativas en ese periodo. A su vez, para el 2020, el valor de Montevideo superó al alcanzado por Buenos Aires, en cambio al comparar con Santos la cifra de ese puerto es un 13% superior. Se destaca que nuestro puerto, presentó un crecimiento del 26% si comparamos el resultado promedio 2020 con el del año base 2006. No obstante, y como también se mencionó a nivel país el puerto de Montevideo tiene una baja conectividad con respecto a los puertos líderes globales y la misma no ha mejorado significativamente con el paso de los años⁶³.



⁶³ <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/858/index.html>