



INALOG

INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA

SECTOR LOGÍSTICO 2022

ANÁLISIS Y ESTADÍSTICAS



DICIEMBRE 2023

ÍNDICE

1.	DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS.....	2
2.	INTRODUCCIÓN	3
3.	PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2022 5	
3.1.	El comercio exterior en el mundo y en Uruguay	5
3.2.	El comercio exterior en la región (AR, BR y PY) y en Uruguay	7
3.2.1	Argentina	8
3.2.2	Brasil	10
3.2.3	Paraguay	12
3.2.4	Exportaciones uruguayas	14
3.3.	La demanda de servicios logísticos uruguayos por exportaciones de AR y PY	29
3.3.1	El caso argentino	29
3.3.2	El caso paraguayo	33
3.4.	La demanda de servicios logísticos uruguayos por importaciones de otros países ..	38
3.4.1	Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo	38
3.4.2	El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)	43
3.4.3	El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)	45
3.4.4	El caso brasilero: importaciones seleccionadas (30 productos)	47
4.	EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS	52
4.1.	Puertos	52
4.2.	Aeropuerto	67
4.1.	Zonas Francas	67
4.2.	Pasos de Frontera	70
4.3.	Tránsitos del Centro de Distribución Regional (CDR)	70
4.4.	Indicadores de la posición competitiva del sector logístico uruguayo	72
4.5.	Índice de desempeño logístico (LPI 2022) – Banco Mundial	72
4.6.	Índice de competitividad global (ICG 2022) – World Economic Forum	74
4.7.	Índice de conectividad de transporte marítimo (LSCI y PLSCI 2022) – UNCTAD	74
4.7.1	Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2022) – UNCTAD	74
4.7.2	Índice de conectividad de transporte marítimo de línea portuaria, trimestral (PLSCI Q4 2022) – UNCTAD	76

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
DNZF	Dirección Nacional de Zonas Francas
DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
ETF	Estación de Transferencia Flotante
ETL	Proceso de extracción, transformación y carga de datos
FS	Free Shops
HPP	Hidro vía Paraguay-Paraná
INALOG	Instituto Nacional de Logística
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos de la Argentina
MDIC	Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior del Brasil
MM	Millones
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
NCM	Código de producto según la Nomenclatura Común del Mercosur
OMC	Organización Mundial del Comercio
p. a p.	Variación punta a punta
PRENA	Prefectura Nacional Naval
TEU	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies
USD	Dólares estadounidenses
ZF	Zona Franca

2. INTRODUCCIÓN

El comercio vuelve a enfrentarse, tras presentar el 2021 un escenario de recuperación por la pandemia del Covid-19, con nuevas dificultades: la desaceleración económica, las altas tasas de inflación y dificultades en términos de política monetaria, el conflicto bélico entre Ucrania y Rusia y la volatilidad del cambio climático¹. Este contexto lo podemos corroborar al analizar las cifras publicadas por la OMC, en donde se observa que el volumen del comercio aumentó un 2,7% en 2022, siendo esta cifra menor de la esperada. El valor del comercio mundial de mercancías aumentó un 12% y el valor del comercio mundial de servicios comerciales se incrementó, pero en un 15%². Este último fue, al igual que el año anterior, impulsado fundamentalmente por la demanda de servicios de transporte³.

En el caso de nuestro país, la actividad económica creció 4,9% en términos de volumen físico si comparamos el año 2022 con el 2021 según el informe de Cuentas Nacionales del BCU. En dicho informe destacan que, desde el enfoque de la producción, hubo un crecimiento generalizado en todas las actividades; y desde el enfoque de la demanda, el aumento de la actividad económica estuvo asociado a un incremento de la demanda externa e interna. Respecto al Saldo de la Balanza Comercial, el mismo fue de menos positivo en términos de volumen físico respecto al año anterior, a partir de que el crecimiento corriente de las importaciones fue mayor que el de las exportaciones corrientes⁴.

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

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

El informe es presentado en dos grandes capítulos, el primero de ellos, se subdivide en cuatro partes. Comenzando por el estudio del comercio exterior a nivel mundial y realizando la comparativa con Uruguay, en segunda instancia se realiza el análisis de la

¹Organización Mundial de Comercio (2022). Examen estadístico del comercio mundial de 2022. Recuperado de: https://www.wto.org/spanish/res_s/statistics/wts_s.htm.

²Organización Mundial de Comercio (2022). Perspectivas del comercio mundial y estadísticas. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_outlook23_s.pdf.

³ Medido en dólares estadounidenses.

⁴ Banco Central del Uruguay (2022). Cuentas Nacionales: Cuarto trimestre 2022 y año 2022. Recuperado de: <https://www.bcu.gub.uy/Estadisticas-e-Indicadores/Paginas/informe-trimestral-cuentas-nacionales.aspx>.

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

evolución histórica comercial de los países vecinos (Argentina, Brasil y Paraguay), luego las principales exportaciones uruguayas y, por último, se observa la demanda de los servicios logísticos de nuestro país solicitada tanto por las exportaciones como por las importaciones de los países de nuestra región.

El segundo capítulo, se encuentra dividido en tres partes, iniciando con el análisis de la evolución del sector logístico diferenciada por las plataformas (Puertos, Aeropuerto, Zonas Francas y Pasos de Frontera), posteriormente, se detallan los movimientos de carga relativos al CDR (Centro de Distribución Regional) desde la óptica del ingreso y egreso de las mismas, y para culminar, se realiza una síntesis de los índices internacionales los cuales permiten visualizar la posición competitiva del sector.

3. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2022

3.1. El comercio exterior en el mundo y en Uruguay

El punto de partida de este análisis es la evolución del comercio mundial, lo cual resulta sumamente relevante para comprender el desempeño de nuestro país y su búsqueda de posicionamiento como Hub Logístico regional. Desde esta perspectiva destacamos, que, en los últimos años, aproximadamente la mitad de las salidas medida en valores⁶ a los países de la región⁷ desde el territorio uruguayo⁸ correspondió a mercadería de origen extranjero.

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

De cara a 2024, el crecimiento del comercio debería repuntar hasta el 3,2%, al tiempo que el PIB remontaría al 2,6%, pero esta estimación es más incierta de lo habitual debido a la presencia de importantes riesgos a la baja, incluidas las tensiones geopolíticas, las perturbaciones en el suministro de alimentos y la posibilidad de que el endurecimiento de la política monetaria tenga consecuencias imprevistas.⁹

Como se observará más adelante en mayor profundidad, nuestro país presentó un comportamiento similar al desempeño mundial en el año 2022, tanto para las importaciones como las exportaciones.

Con base en 2015, la siguiente gráfica permite visualizar la evolución de los índices de volumen para el caso uruguayo y el comercio mundial de bienes; en él se ve que en el último trienio presentaron prácticamente los mismos signos. Para el 2020, las exportaciones del comercio mundial, según la OMC, presentaron una caída, así como también las exportaciones e importaciones uruguayas. En los dos años siguientes, se da en sentido inverso, tanto para el comercio mundial como para las exportaciones e importaciones uruguayas ya que se exhiben variaciones positivas.

En el último trienio, se observa una recuperación importante tanto para nuestro país como para el mundo, alcanzando en el caso de las exportaciones uruguayas un crecimiento del 30% y del 26% para las importaciones. Las exportaciones del comercio mundial en dicho periodo aumentaron un 42% respectivamente.

⁶ Por un lado, las mercaderías en tránsito por nuestro país pero que no se venden desde Uruguay, y dentro de las exportaciones se incluyen como originarias las exportaciones salidas del país con un DUA de tránsito, como las que se producen en una Zona Franca.

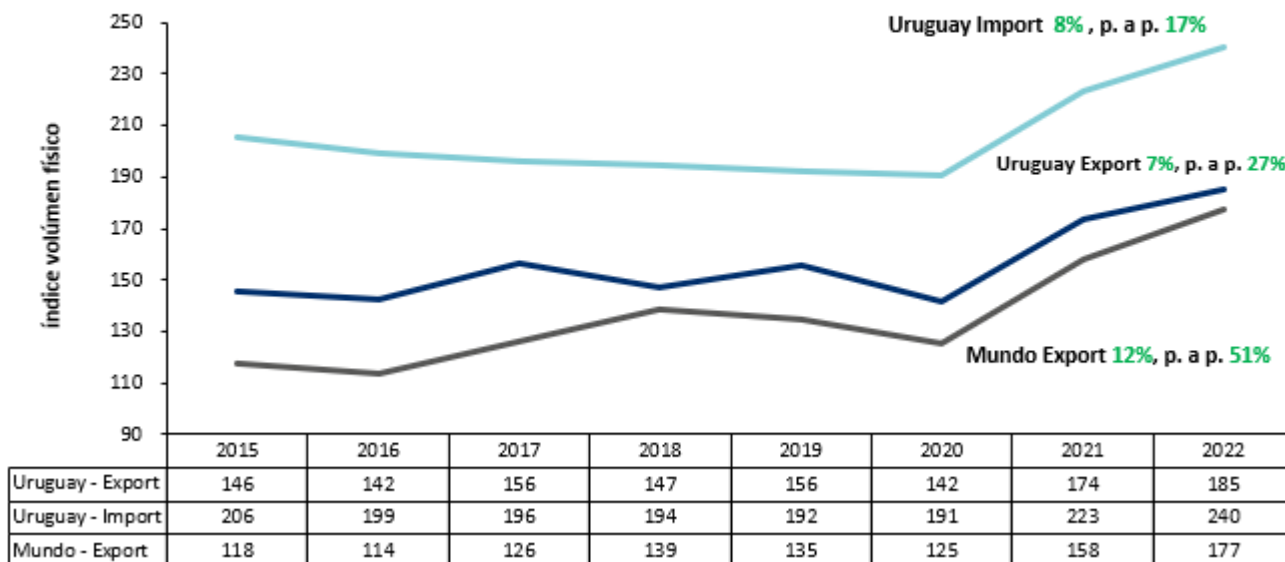
⁷ Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú

⁸ Manteniendo la definición desde el informe: “Caracterización del sector logístico en Uruguay: nivel de actividad y la especialización como hub regional marítimo”, Alvaro Lallanne – Set, 2021. (<http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2021/10/INALOG-Servicios-Logisticos-y-Facilitaci%C3%B3n-de-Comercio-en-Uruguay-Setiembre-2021-v.F.pdf>)

⁹ https://www.wto.org/spanish/news_s/news23_s/tfore_05apr23_s.htm#:~:text=El%20aumento%20del%202%2C7,la%20baja%20el%20crecimiento%20anual.

Comercio de bienes

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

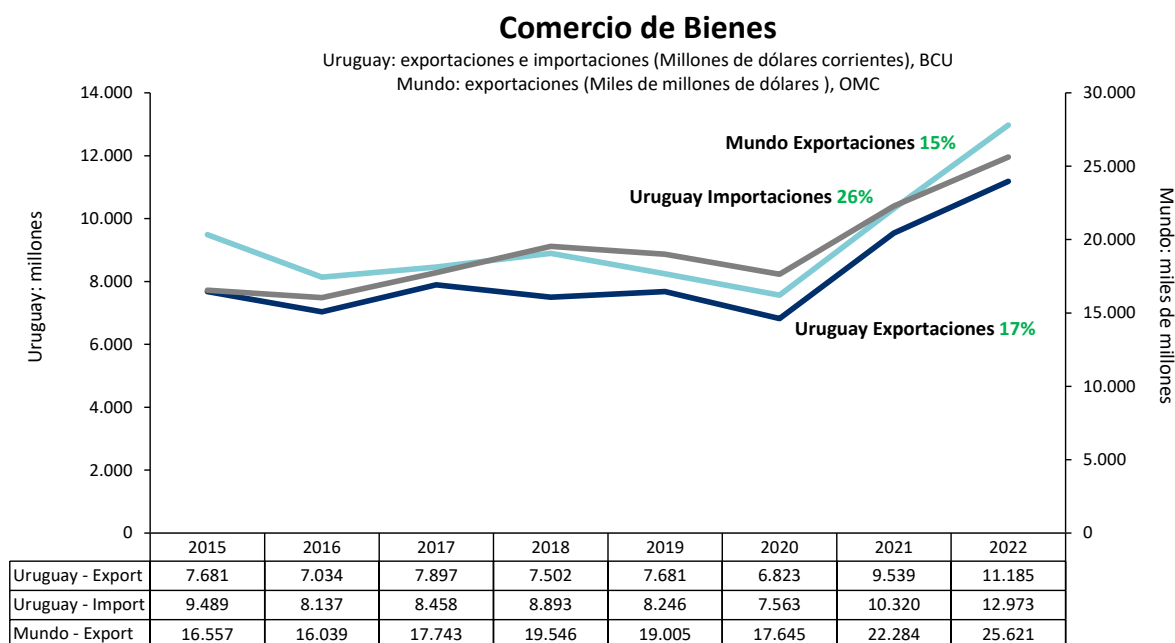


Si analizamos la evolución p. a p. del comercio mundial para el periodo 2015-2022, se observa que la misma fue del 51% por encima, por su lado Uruguay continuó consolidando su inserción internacional con un crecimiento p. a p. de las exportaciones de 27% y un crecimiento p. a p. de las importaciones de 17%.

Si observamos el comercio de bienes en términos de valor corriente, se visualiza que en el 2016 tanto las importaciones como las exportaciones uruguayas cayeron un -14% y un -8% respectivamente (en comparación al año anterior); ambas más pronunciadas que la caída registrada por el comercio mundial (-3%). A pesar de este descenso, en 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 2020, las exportaciones del comercio mundial presentaron una caída del -7% interanual, por su parte, las importaciones uruguayas presentaron un descenso del -8% y en las exportaciones uruguayas se produjo una caída más pronunciada, alcanzando el -11% interanual. Para el año 2021, los datos del BCU indicaron un importante crecimiento de las importaciones y exportaciones uruguayas conforme al año anterior (36% y 40% respectivamente), lo cual permitió constatar que tanto Uruguay como el resto del mundo (que aumentó un 26% sus ventas interanuales), comenzaron a recuperarse de los efectos causados por la pandemia de Covid-19.

Para el 2022 se observa una evolución similar, pero con un ritmo ligeramente inferior respecto al del año anterior tanto para nuestro país como para el mundo, en donde se registra un incremento tanto del valor de las importaciones como de las exportaciones en un 26% y 17% respectivamente. A nivel de comercio internacional, se registró un aumento menor que el del año anterior pero aun así importante (15%).



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

El análisis estadístico del presente informe considerará la región más relevante del Hub Logístico 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 uruguayo¹⁰) y en una razón práctica de disponibilidad de datos continuos y consistentes sobre estos países.

Se observará la evolución de las exportaciones e importaciones, argentinas, brasileras y paraguayas que durante el periodo 2015-2022 han presentado un comportamiento dispar; en términos generales se observa un crecimiento en el último año para los tres países seleccionados en términos de valor, pero no así en términos de peso.

Para finalizar, se analizará la evolución de las principales cadenas de exportación uruguayas.

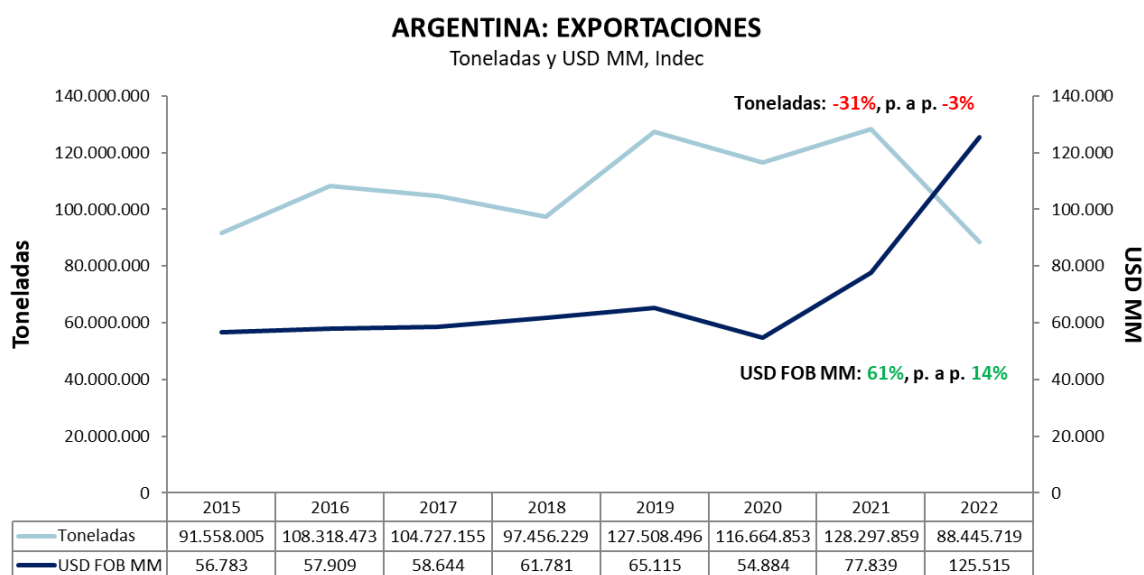
¹⁰ Ambos términos de operativa relativa al puerto y aeropuerto libre.

3.2.1 Argentina¹¹

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

En términos de toneladas, las exportaciones argentinas en 2021 presentaron un aumento del 10% respecto al 2020; para el 2022 sin embargo, presentaron una disminución importante del -31% interanual, siendo este el valor más bajo que se registra desde el 2015. De esta forma, se obtiene una variación negativa de p. a p. del 3% y del -0,5% a. a. tomando todo el periodo analizado.

Al analizar en términos de valor, las exportaciones argentinas en 2021 presentaron un aumento del 42% respecto al 2020; en el 2022 contrario a lo observado en toneladas, se dio un importante aumento interanual del 61%, lo cual respecto a 2020 significa un aumento del 129%; demostrando la recuperación en relación con el bajo nivel durante la pandemia. Por tanto, si comparamos tomando desde 2015, resulta en una variación p. a p. del 121% y del 12% a. a, ambas positivas.

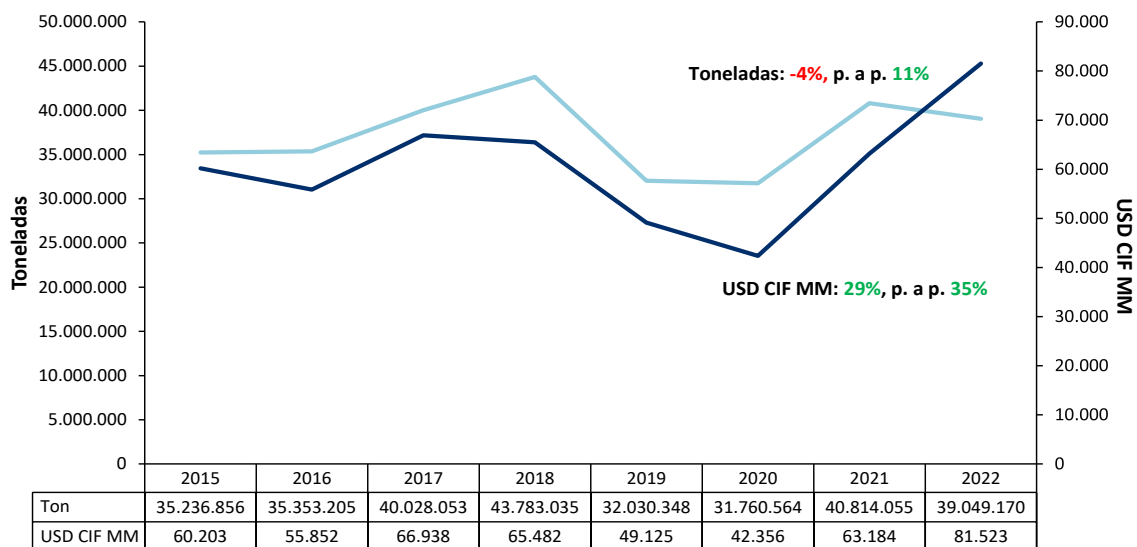


Por su parte, las importaciones presentaron un aumento importante en términos de valor en el último año del 29% (4% a. a. tomando desde 2015). Si observamos las importaciones en términos de peso, en el 2021 aumentaron un 29% frente a una caída de -4% en el último año (1% a. a. tomando desde 2015). De esta forma, se presenta una variación p. a p. positiva en términos de valor del 35% y una variación p. a p. positiva del 11% en términos de peso.

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

ARGENTINA: IMPORTACIONES

Toneladas y USD MM, Indec

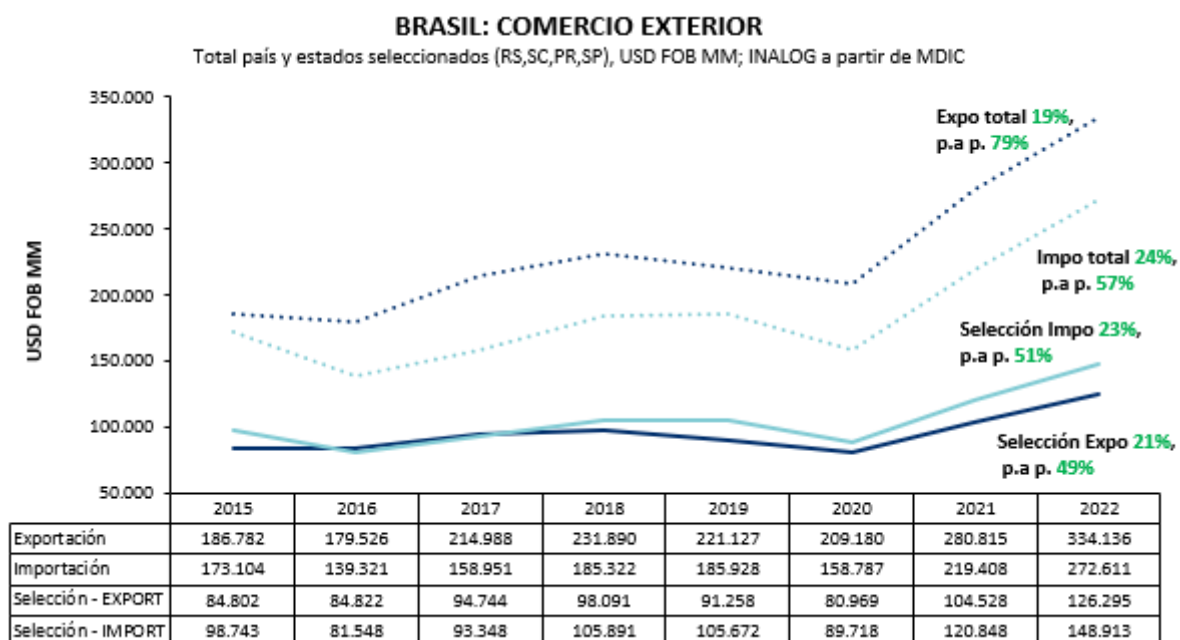


3.2.2 Brasil¹²

En el caso de Brasil, se toma la información desde el 2015 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 años¹³ movieron en promedio el 57% de las importaciones totales en valor y el 42% de las exportaciones totales en valor.

En la siguiente gráfica se puede observar que existen altibajos para el total del país y la agrupación de los estados mencionados. En ambos, la evolución del comercio exterior muestra una caída sostenida en el tiempo desde el año 2018 hasta al 2020. En el año 2020 tanto en el total país como en los estados seleccionados se registró un descenso importante. A partir de 2021, se presenta un gran aumento en los valores de las exportaciones e importaciones. Para el último año, se presenta un gran aumento en los valores de las exportaciones (19% en el total país y 21% en la selección de estados) y también en las importaciones (24% en el total país y 23% en la selección de estados).

De esta manera, se presenta una variación p. a p. de 79% positiva en las exportaciones totales del país y una variación p. a p. de 57% positiva en las importaciones totales tomando a partir del año 2015. Por su parte, los estados seleccionados presentaron una variación p. a p. de 49% por encima en sus exportaciones y de 51% por encima en sus importaciones tomando desde el año 2015.

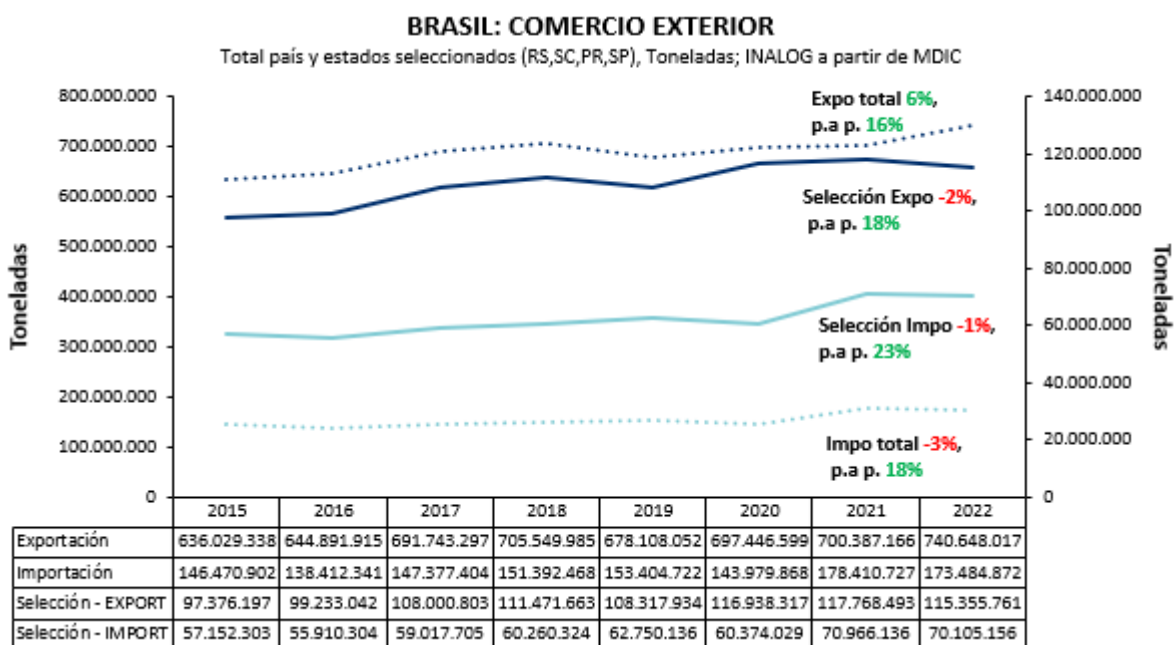


¹² Procesamiento INALOG a partir de las bases de datos del MDIC.

¹³ Se toma para el promedio, datos desde 2015.

En el caso de las toneladas, se observa que el nivel de exportaciones totales del país presenta un crecimiento del 6% en el último año y una variación p. a p. de 16% positiva partiendo desde el año 2015. Si analizamos el nivel de las importaciones totales sufrió una caída del -3% en el último año y una variación p. a p. de 18% por encima en el periodo estudiado.

Para el caso de los estados seleccionados, se mantiene la misma tendencia que los valores totales del país. Las exportaciones de la agrupación de estados seleccionados registraron una caída del -2% en el año 2022 y una variación p. a p. de 18% en el periodo de estudio. Por su parte, las importaciones de los estados seleccionados obtienen una caída de -1% en el último año y una variación p. a p. de 23% tomando desde el año 2015.

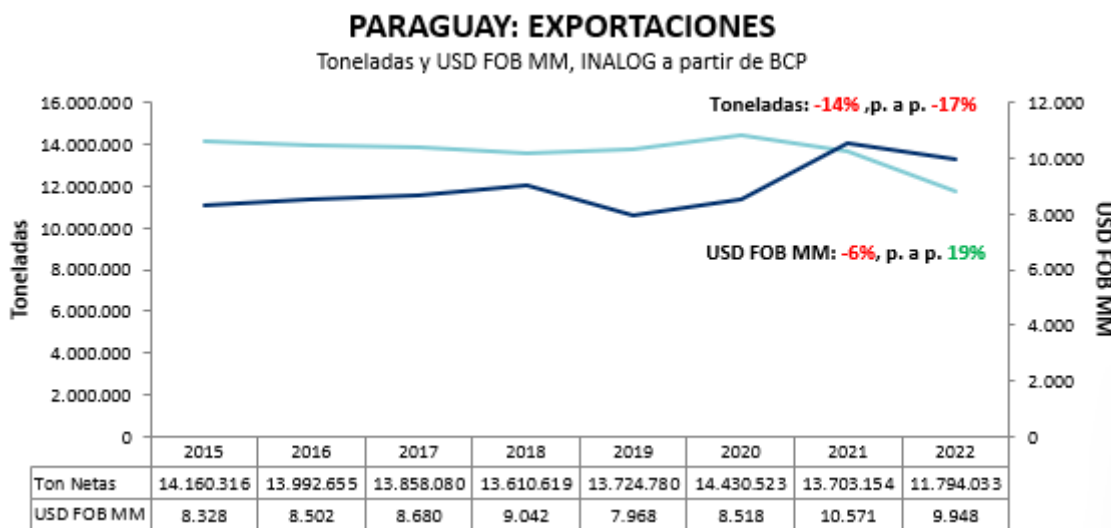


3.2.3 Paraguay

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

Las exportaciones registradas en términos de valores presentaron en 2021 un aumento del 24%, a diferencia de esto, en el último año se registró una caída del -6% respecto al año anterior.¹⁴

Por otro lado, si analizamos las exportaciones medidas en términos de toneladas, vemos que en el año 2021 se visualiza un descenso del -5% con respecto al año anterior; y en el último año se observa una caída mayor siendo del -14% respecto al año 2021. Se obtiene de esta forma una variación p. a p. del 17% negativa en términos de toneladas netas y del 19% positiva en términos de valor, tomando desde el año 2015 en ambos casos.

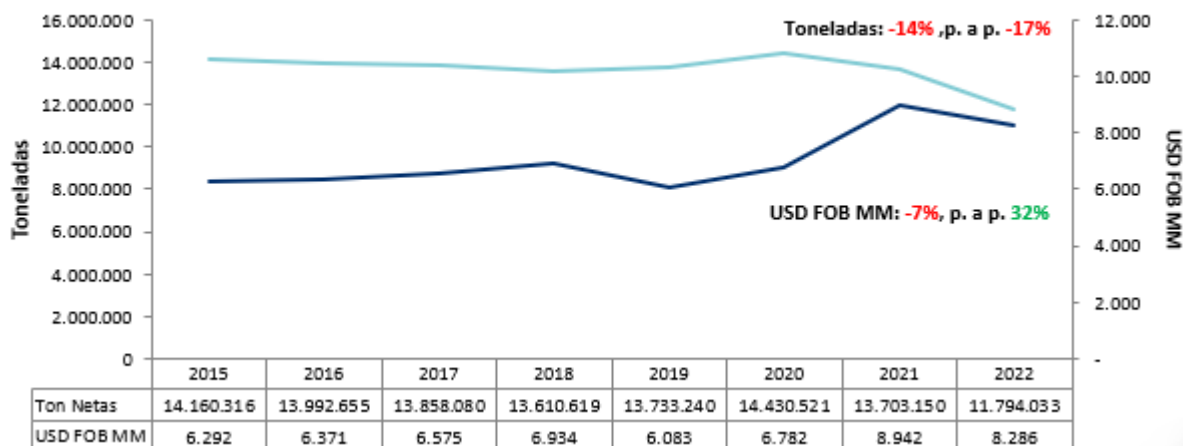


Debido a que el Banco Central de Paraguay incorpora en sus datos estadísticos las ventas que se realizan al exterior de energía eléctrica (NCM: 2716), para el siguiente análisis de esta variable macroeconómica no se toma en consideración, dado que el peso de este producto es considerado nulo.

¹⁴ El presente informe toma como referencia el total de exportaciones registradas publicado por el BCP las cuales no consideran las reexportaciones y otras exportaciones.

PARAGUAY: EXPORTACIONES - SIN ENERGÍA ELÉCTRICA (NCM 2716)

Toneladas y USD FOB MM, INALOG a partir de BCP

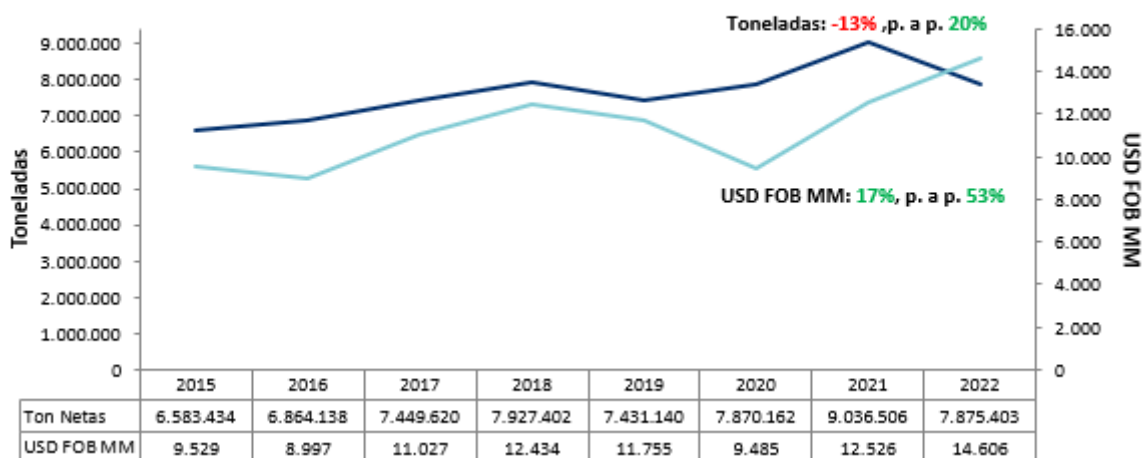


Las cifras muestran que las mismas conclusiones arribadas anteriormente son también válidas para las exportaciones con la exclusión de la energía, donde se evidencia que la variación del último año es también negativa en términos de valor, obteniendo una caída del -7%.

Finalmente, resta analizar las importaciones paraguayas; los movimientos de esta variable no presentan el mismo comportamiento en ambos términos. En el año 2022 se muestra como ambas medidas exhiben cambios significativos y que los mismos se producen de manera dispar. Si analizamos las importaciones paraguayas en términos de peso, observamos que las mismas obtuvieron una caída del -13% con respecto al año 2021. Por el contrario, las importaciones en términos de valor presentaron un aumento del 17%, con respecto al año previo.

PARAGUAY: IMPORTACIONES

Toneladas y USD FOB MM; INALOG a partir de BCP



Si observamos todo el periodo analizado, se percibe que las importaciones alcanzaron su máximo histórico en toneladas en 2021, y al año subsiguiente se registró el máximo histórico, pero en valor.

Es así como las importaciones paraguayas en términos de valor alcanzaron una variación p. a p. positiva de 53% y en términos de peso las mismas obtuvieron un incremento p. a p. de 20%, realizando la comparación en ambos casos con el año 2015.

3.2.4 Exportaciones uruguayas

Una vez concluido el análisis sobre la región, pasaremos en este apartado a exhibir los datos estadísticos de aquellas cadenas de exportación uruguaya más distinguidas. Serán presentadas de forma resumida en los siguientes cuadros para luego realizar un estudio más profundo en cada una de ellas.

Nuestro país cuenta con una gran gama de productos exportados por lo que, para hacer el análisis más sencillo, en esta sección se presentarán los cuatro grupos más relevantes, en donde los productos que se consideran están agrupados según su naturaleza. Estos grupos son los siguientes: Carne, Granos, Lácteos y Madera.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Carne	325.230	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653	574.331
Granos	4.599.799	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175	5.725.885
Lácteos	238.199	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984	256.203
Madera	7.611.749	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977	10.913.887
TOTAL GRUPOS	12.774.978	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789	17.470.306

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Carne	1.569	1.580	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828	3.066
Granos	1.742	1.581	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712	3.112
Lácteos	611	564	585	680	647	646	733	969
Madera	767	806	935	1.022	931	879	1.073	1.130
TOTAL GRUPOS	4.689	4.531	5.098	4.687	5.270	4.820	6.347	8.276

En este sentido, si consideramos el total de lo comercializado al exterior medido en valor se observa un crecimiento del 21,17%¹⁵. En valor, se registra un máximo histórico que supera el del año anterior, mientras que en peso se registra un aumento levemente menor del 9% respecto a 2021, año en que también se registró el máximo histórico.

Aquellos productos que en años anteriores potenciaron el crecimiento de nuestro país en el mundo, nuevamente vivieron repuntes con altas tasas de aumento. Lo particular de este año es que el grupo de Granos pasa a ser el grupo con mayor participación en

¹⁵ El total exportado en millones de dólares: 2020 – 6.917, 2021 – 9.687, 2022 – 11.738 en base a SIL INALOG a partir de la DNA.

exportaciones uruguayas (38%), suplantando al grupo histórico de la Carne que participó seguidamente en un 37%, en términos de valor.

El producto que presentó la mayor incidencia¹⁶ en el monto exportado total fue la soja, si bien fue el segundo producto en cuanto a participación, su incidencia fue del 11%, la misma está explicada tanto por una mejora en los precios internacionales, así como también un aumento en las cantidades exportadas, ya que en esa medida suma un 114% de incremento interanual. Las ventas de este producto totalizaron U\$S 1.911¹⁷ millones de dólares, valor récord histórico a escala nacional.

Seguidamente, este año el segundo producto fue la carne bovina, con un registro de incidencia de un 3%. Su crecimiento en valor fue del 11% respecto al año anterior, con un total exportado de U\$S 2.709¹⁸ millones de dólares. Este último se explica netamente por una mejora en los precios internacionales en el primer semestre del año, y no a través del nivel de cantidades exportadas, ya que la variación en peso fue negativa en un 3%. Vale destacar que mantiene la histórica posición del producto con mayor cuota de exportación en términos monetarios. Por último, si agregamos la incidencia de ambos productos, es decir, cuánto aportaron estos dos productos en el crecimiento de este año, totaliza el 13% del aumento total.

Si, por otra parte, tomamos en cuenta el informe de comercio exterior de 2022¹⁹ que realiza mensualmente Uruguay XXI, las exportaciones de nuestro país tuvieron un aumento del 16,5% respecto al año anterior, con un total de U\$S 13.356 millones de dólares. Esta variación es mayor que la mencionada anteriormente ya que, dentro del total de las exportaciones, el instituto incluye las exportaciones realizadas también desde las zonas francas. Continuando en la misma línea se puede observar que, dentro de las mayores incidencias del repunte histórico alcanzado, también se encuentra la celulosa con un aumento del 14% y una incidencia del 2,8%, en el ranking este producto se posicionó en la tercera posición de los más comercializado y el monto ascendió a US\$ 1.818 millones en 2022.

En sentido opuesto y considerando los datos sin las zonas francas, hay pocos productos que tengan ventas totales al exterior con valores mayores a 10 millones de dólares y presenten variaciones negativas. La madera en bruto presentó una caída del 24% en valor frente al 2021 con una incidencia de -0,6%; por otro lado, la carne ovina refrigerada y las menudencias también sufrieron una caída (-13% y -9% respectivamente) con una incidencia de cada producto del -0,2%.

Como siguiente paso, se expondrán los grupos de productos estudiados, el orden de los mismo fue seleccionado en base a la participación que tiene cada conjunto de productos dentro del total 2022 al medir en términos de valor. El producto más vendido en valor fue la carne bovina, por un total de U\$S 2.709 millones de dólares, equivalente al 88% del grupo Carnes, y, en segundo lugar, se encuentra la soja, por U\$S 1.911 millones de dólares, valor que representa el 61% de su grupo.

¹⁶ Por incidencia se refiere al cálculo de la participación de dicho producto en el aumento total, es decir, cuánto aporta el crecimiento de ese producto en el aumento total.

¹⁷ SIL INALOG a partir de la DNA.

¹⁸ SIL INALOG a partir de la DNA.

¹⁹ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/informe-anual-de-comercio-exterior-de-uruguay-2022/>.

GRANOS

Este primer grupo comprende unos de los principales productos de exportación de nuestro país que, en el último año, mejoró su posicionamiento y tuvo una variación positiva importante.

La soja nuevamente fue el segundo producto más vendido al exterior del total de las exportaciones de nuestro país²⁰, y en el 2022 se comercializaron US\$ 1.911 millones, lo cual significó un importante ascenso del 82% respecto al año anterior. Asimismo, las ventas en términos de peso obtuvieron una variación interanual del 73% frente al 2021. A escala mundial se registró un aumento histórico y generalizado de los precios de estos *commodities*, sobre todo en el primer semestre del año, a raíz de la menor disponibilidad en la oferta que fue ocasionada a partir del conflicto bélico entre Ucrania y Rusia, ambos principales proveedores de estos bienes. A partir del segundo semestre, el índice de precio de la soja presentó una tendencia decreciente a partir del acuerdo de exportación de granos del Mar Negro entre ambos países en conflicto que, si bien significa un detrimento para el 2022, mantiene aún niveles muy por arriba a los registrados en años anteriores.

La demanda de soja por parte del gigante asiático se mantuvo con la mayor participación en el total (32%). A diferencia del año anterior, en el 2022 las exportaciones hacia China aumentaron notablemente en términos de valor, registrándose un crecimiento del 106%. A partir de este año, el segundo destino más importante pasó a ser Argentina, quien suplantó a Egipto, cuya participación en valor representa este último año un 20% de las ventas totales, mientras que el país africano representa el 6%. Esto quiere decir que más del 50% de las exportaciones de soja fueron obtenidas solamente por estos dos primeros destinos (China y Argentina).

En términos de volúmenes, si tomamos en cuenta el grupo en su conjunto, los granos aumentaron un 55%, un crecimiento menor respecto al registrado en términos de valores, lo que significa que el aumento de los precios tuvo mayor impacto en el valor de lo comercializado. El producto que tuvo mayor impulso en el crecimiento de este grupo en peso fue la soja, cuya participación históricamente es la de mayor preponderancia (en 2022 fue del 53%), este año su crecimiento interanual fue del 73%. Otro producto que se destacó este año fue el arroz; producto que forma parte del 20% de lo exportado en granos, cuyo incremento fue del 52% respecto al año anterior. Por último, podemos mencionar que, si bien el trigo disminuyó su participación en el grupo en comparación al año anterior, su nivel exportado en toneladas logró aumentar a un 33% por arriba del año 2021.

El índice de precios de los cereales de la FAO²¹ registró un aumento de 23,8% si comparamos los resultados promedios de los últimos dos años. Este valor alcanzado en

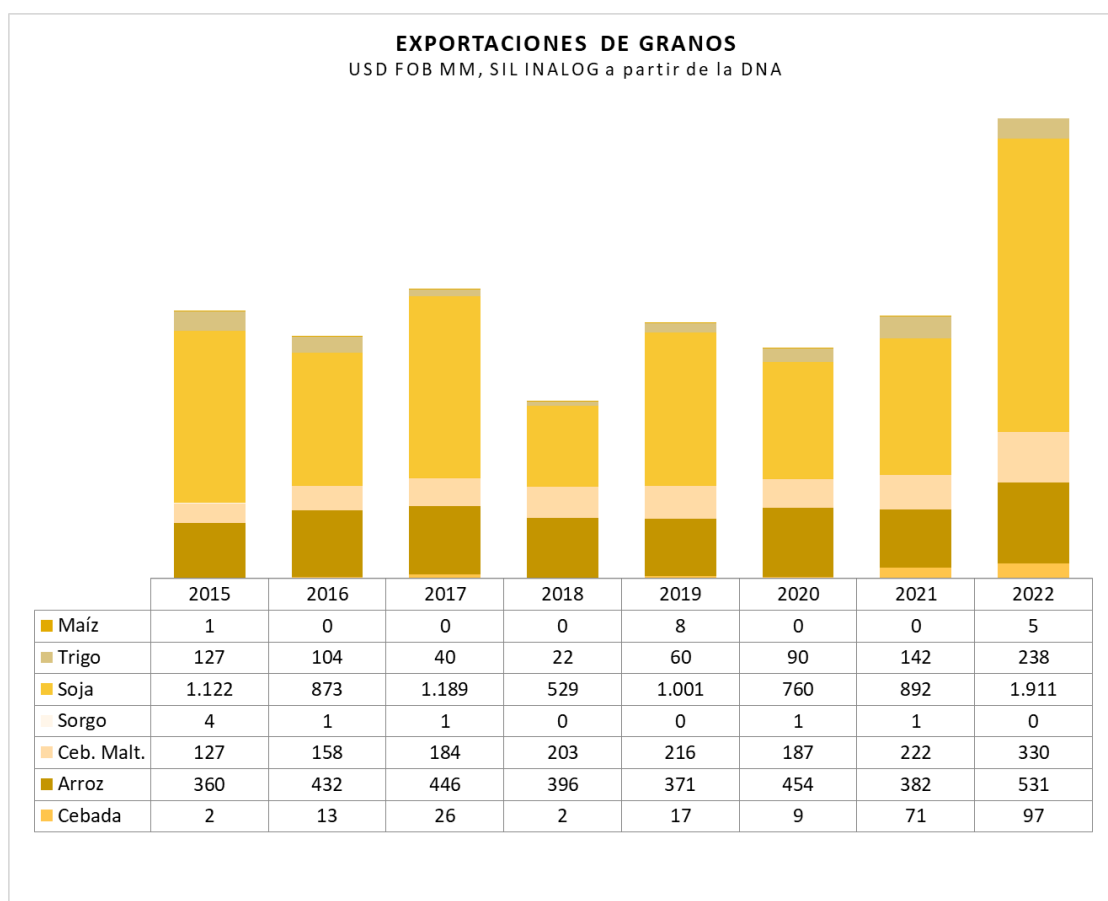
²⁰ Sin considerar lo exportado desde las Zonas Francas.

²¹ Situación Alimentaria Mundial: Índice de precios de los alimentos de la FAO (2023). Obtenido de: <https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/es/>

2022 representa el promedio anual más elevado registrado desde 2012, superando el del año anterior.

Los precios del maíz volvieron a aumentar para este 2022, superando récords históricos respecto a los registrados en el año 2021, pero para nuestro país no es para nada relevante la comercialización de este producto. Por otro lado, la soja, producto del grupo que tiene mayor participación, demostró una sostenida recuperación durante el año y mantuvo su valor un 21% por arriba respecto al valor observado el año anterior, según indica la OPYPa en su informe anual²².

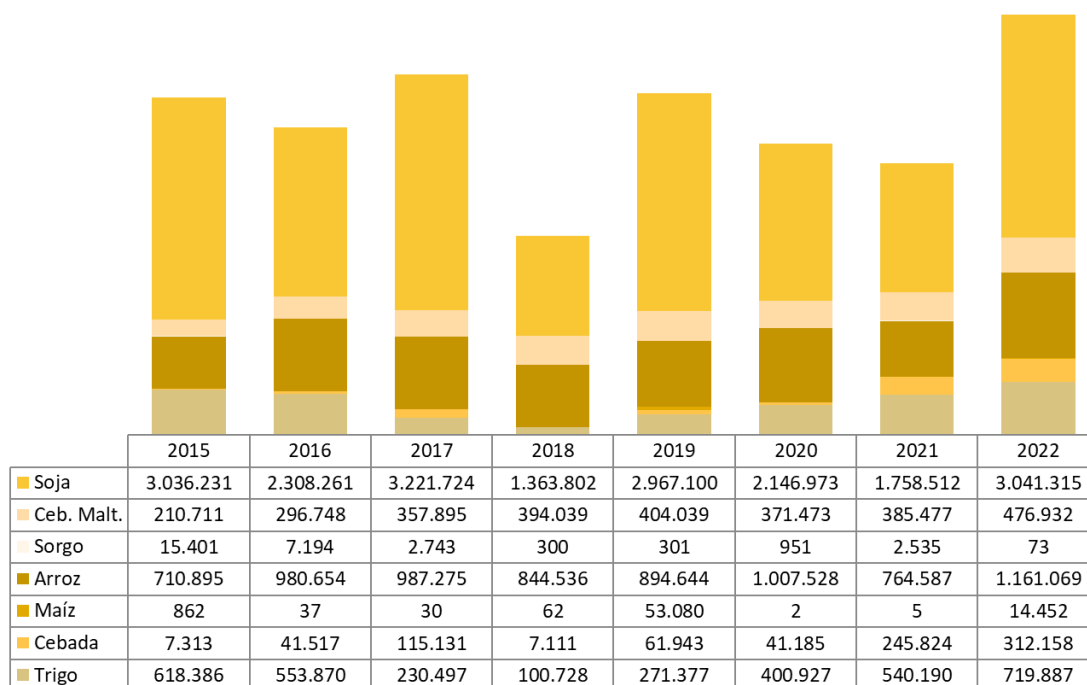
Por su parte, el arroz representó casi la quinta parte de lo vendido al exterior este año, cuyo precio durante el año ha logrado escapar de la volatilidad asociada a la incertidumbre del conflicto bélico en Ucrania, aunque sí le han repercutido las medidas proteccionistas que India (país que abarca el 60% de la comercialización de este producto a nivel mundial) ha impuesto, generando que su precio sufra presiones al alza.



Por último, dentro de este grupo también se encuentra la cebada malteada, que en términos de valor es el tercer producto más vendido. En el último año, se puede presenciar un crecimiento en ambas variables: un 49% en valor y un 24% en volumen.

²² Oficina de Planificación y Política Agropecuaria (2022). Anuario: Análisis Sectorial y Cadenas Productivas. Obtenido de: <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/opypa>.

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

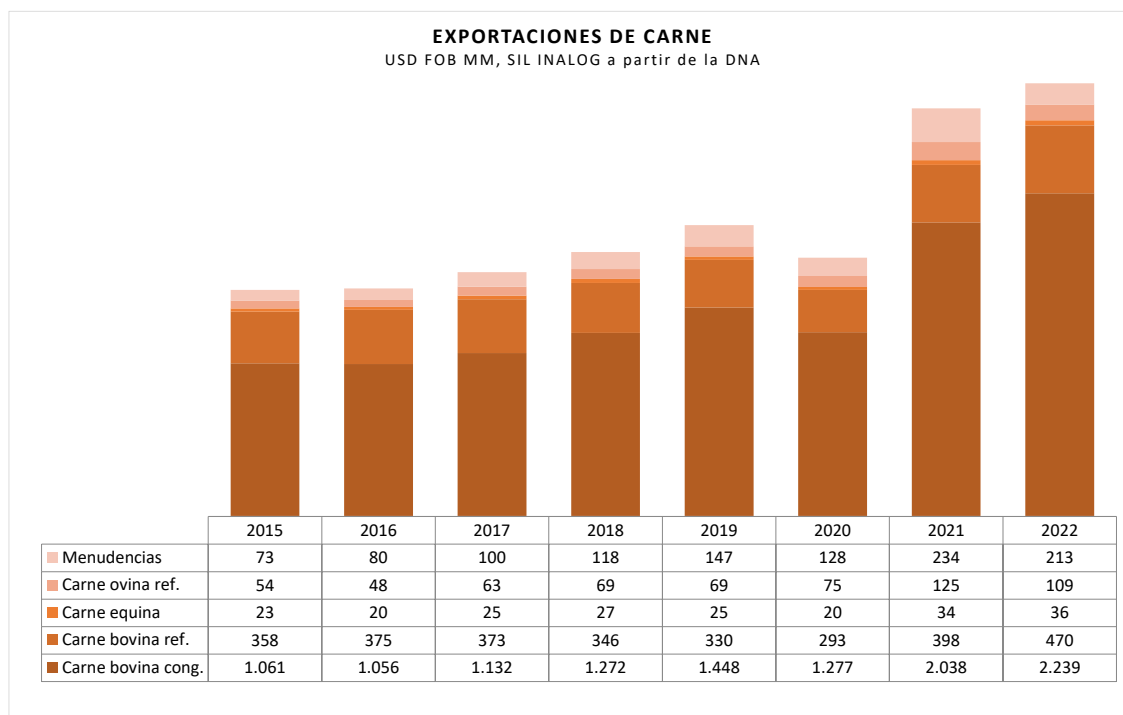


CARNE

La evolución en las exportaciones de los productos cárnicos, si exceptuamos del análisis la retracción del 11% que se vivió en el 2020 debido a la crisis sanitaria, podríamos decir que continuó con una tendencia creciente desde el 2015. En el 2022, se registró un crecimiento de ventas del 8%, totalizando en una cifra histórica del grupo de US\$ 3.066 millones de dólares.

Dentro de este grupo, la carne bovina es la de mayor contribución (este producto²³ históricamente se posiciona en los primeros puestos de las exportaciones totales, en 2022 las ventas totales ascendieron a US\$ 2.709 millones) y las variaciones son correlativas con lo sucedido en todo el grupo.

En lo que respecta al índice internacional de precios de la carne y de precios de la carne de ganado bovino, que elabora mensualmente la FAO²⁴ se vivieron variaciones similares a la del año anterior. A nivel general, la variación fue del 4% y en la carne bovina fue superior en el orden del 12% al compararlo con el año anterior²⁵ debido a esto, es que el crecimiento de los totales exportados en términos de valor fue más pronunciado que en términos de toneladas, ya que en esta última variable se registraron mínimos incrementos e incluso decaídas²⁶.

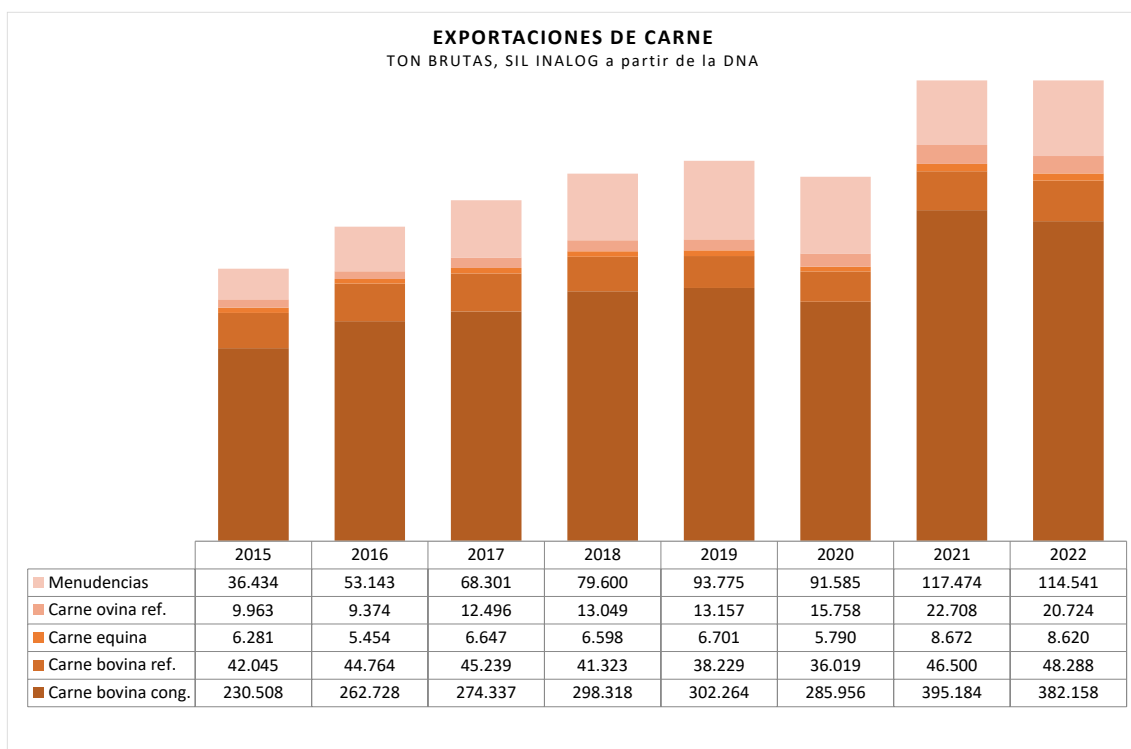


²³ Considerando en conjunto carne bovina congelada y refrigerada representan el 88% del grupo.

²⁴ Food and Agriculture Organization of the United Nations.

²⁵ Datos obtenidos de <http://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/>.

²⁶ Variación de toneladas exportadas de carne bovina congelada fue de -3%. En el total del grupo, el nivel exportado en toneladas fue también de -3%.



En relación con los precios de los productos cárnicos que mide este índice, el primer mes del 2022 comienza con unos 112 puntos, en los siguientes seis meses se registra una suba que alcanza su pico máximo en junio (125 puntos), ya en la segunda mitad del año apuntó a una caída para que en diciembre cierre el registro nuevamente con el valor del mes inicial (112,4 puntos).

MADERA

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

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

Conforme al análisis del informe anual de la OPYPA, con la participación productiva de estas tres plantas se espera que se alcancen 4,7 millones de toneladas al año. Esto, junto con el desarrollo de otras actividades paralelas, el sector continuará afianzando su posición como uno de los rubros de exportación más importantes a nivel agropecuario, cuya representación hoy en día alcanza el 4% en el PIB de la economía nacional. En las últimas dos décadas y en un contexto de expansión de las exportaciones de bienes, las colocaciones externas del complejo forestal pasaron de ser 5% en 2001 a representar el 20% en 2022²⁷.

Al examinar las variaciones de este conjunto de productos vemos que su crecimiento fue sostenido en el periodo 2013-2018, y a pesar de que en los dos años siguientes se vivieron caídas debido a los efectos de la pandemia, en el período 2021-2022 se da un rebote que determina números históricos. Al fin del 2022, la comparativa interanual en toneladas presenta una leve contracción del -4%. En cuanto a la variación en valor, si bien el empuje del último año es superior que, en peso, 5% positivo, el crecimiento se desaceleró en comparación al año anterior. En lo que refiere a la variación punta a punta desde el año 2015, en valor aumentó un 47%²⁸ y en toneladas lo hizo un 43%²⁹.

Si pasamos a analizar cada uno de los productos de forma separada vemos que la madera en bruto representa más del 60%³⁰ del total exportado de este grupo en millones de dólares. La demanda de China disminuyó drásticamente respecto al año anterior en un -60% en millones de dólares, India pasó a ser el país principal que recibe las exportaciones de este tipo de madera, cuyas ventas aumentaron un 73% respecto al 2021, medido en millones de dólares.

En lo que respecta a los chips, si se incluye lo exportado desde Uruguay a las Zonas Francas, se destaca un fuerte crecimiento en el 2022; presenta una variación interanual

²⁷ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/sector-forestal-en-uruguay/>

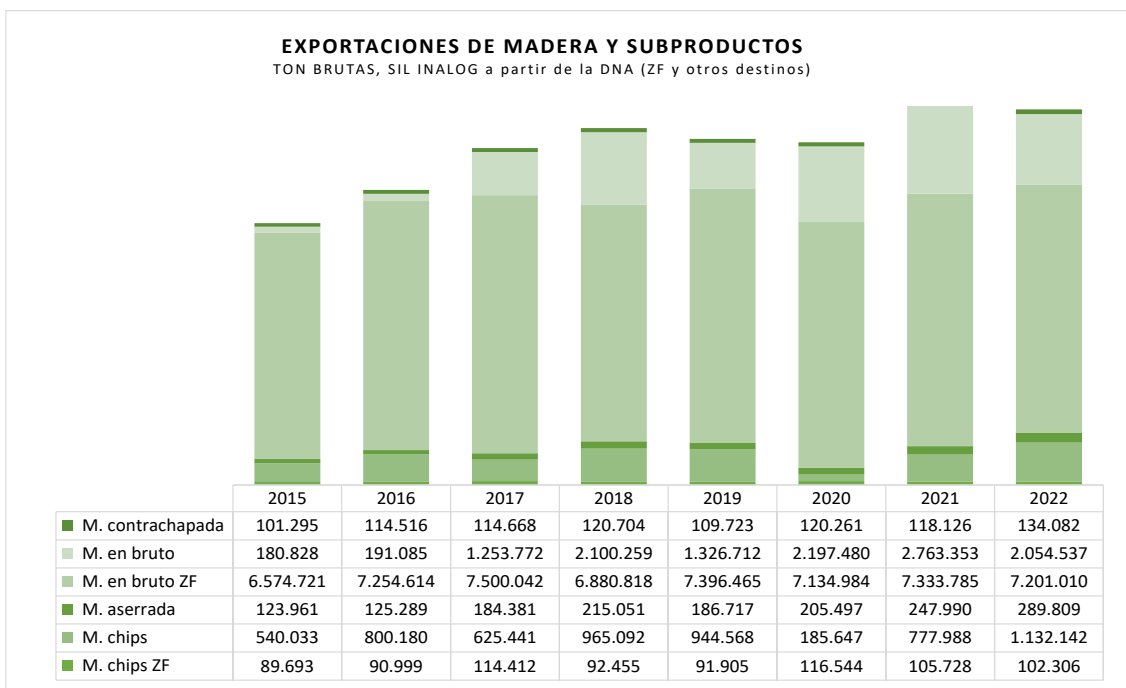
²⁸ Variación punta a punta desde 2015 (767) a 2022 (1.130).

²⁹ Variación punta a punta desde 2015 (7.611.749) a 2022 (10.913.887).

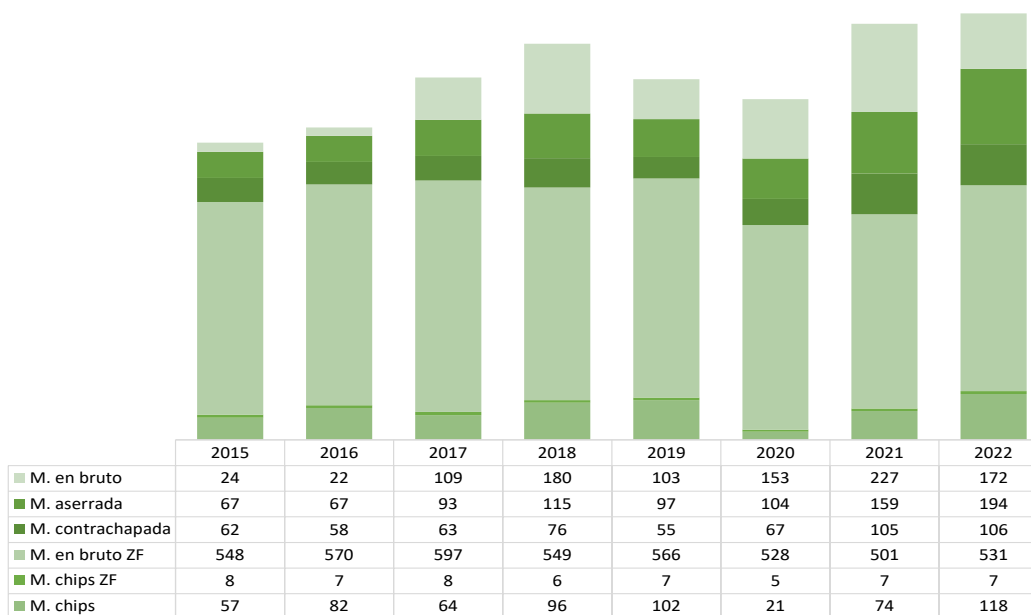
³⁰ Tomando en cuenta lo exportado a las Zonas Francas.

del 55% en términos de valor, registrándose como máximo histórico. Este incremento se explica por el gran aumento de las ventas destinadas a Portugal con una variación del 108% y, si bien China disminuyó su demanda en un 15%, mantiene su posición como el segundo país destino de este tipo de madera. En tercer lugar, se encuentra Suecia que aumenta exponencialmente su demanda respecto al año pasado. El nivel de exportaciones a las Zonas Francas se mantiene sin grandes cambios tanto como destino como en el nivel exportado.

Por otro lado, la madera aserrada dentro del total exportado sin considerar las Zonas Francas representa el 17% en valor y las ventas interanualmente aumentaron un 22% en valor y 17% en volumen. Para finalizar, si miramos las ventas agrupadas de nuestro país con destino a Zonas Francas podemos observar que en términos de valor se incrementaron un 6% respecto al año pasado.



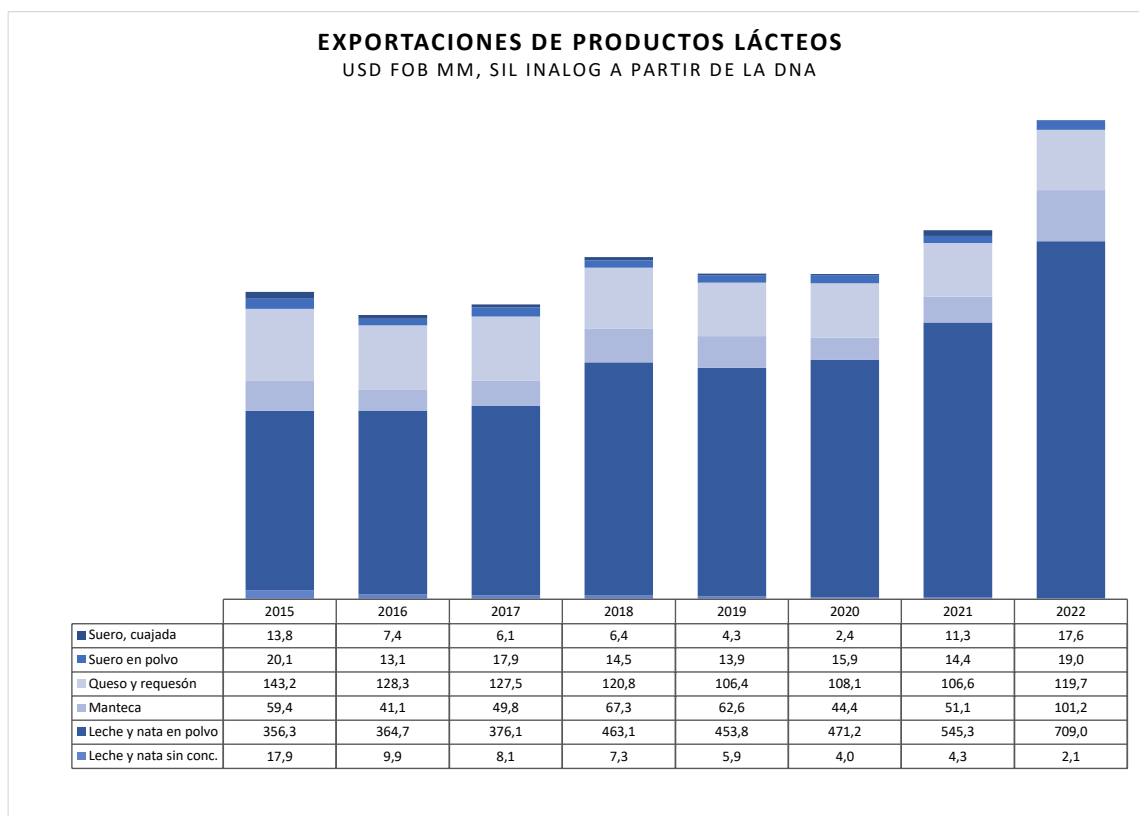
EXPORTACIONES DE MADERA Y SUBPRODUCTOS
USD FOB MM, SIL INALOG a partir de la DNA (ZF y otros destinos)



LÁCTEOS

Como último grupo de productos, tomamos los comprendidos en la industria láctea. Las exportaciones de los productos comprendidos en el grupo presentaron variaciones de carácter positivo en términos de valor, con excepción a la leche y nata sin concentrar que sufrió una caída del -52% respecto al año anterior. En términos de peso, se observan variaciones positivas con excepción al producto mencionado anterior y al queso y requesón.

Al hacer referencia a todo el periodo de análisis, podemos destacar que en el total de valores se registró este año un récord histórico con una cifra de US\$ 969 millones de dólares, superando la de 2014 (US\$ 787 millones). Asimismo, se registra un récord histórico en el peso exportado en este grupo (256.203 toneladas), superando el máximo anterior que se registró en 2012.



La leche en polvo sigue siendo, por amplia mayoría, el producto más exportado con una proporción en el total superior al 70% en términos de facturación y volumen.

Si miramos en términos de valor, las mejoras en orden descendente de crecimiento fueron: manteca con 98%, suero, cuajada con 56%; suero en polvo con un 32%, leche y nata en polvo con 30% y queso y requesón con un 12% de aumento respecto al año

anterior. Por su parte, en términos de peso, los resultados son análogos sin considerar al queso y requesón que tuvo un resultado inverso.

Al comparar los precios promedio recibidos por los productos exportados en el acumulado a diciembre 2022 respecto a los del año anterior, todos los productos obtuvieron un precio superior; siendo el incremento más significativo el de la manteca con (+30%), seguido por la leche en polvo descremada (+28%), quesos (+16%) y la leche en polvo entera (+15%)³¹. En consecuencia, la facturación total del año para el conjunto de productos analizado fue 23% mayor a la asentada en el 2021.

En los años anteriores, los principales socios comerciales de nuestros productos Lácteos se habían mantenido estables, siendo estos Argelia y Brasil³². Sin embargo, en el período 2021, China había entrado en el top tres superando a Brasil. En el último año, la demanda china cayó de manera pronunciada: un -42% en términos de valor y un -51% en toneladas, dicho país pasó a tener una participación del 10% respecto al total exportado del grupo. De esta manera, se retorna a los valores que el gigante asiático tenía anteriormente.³³

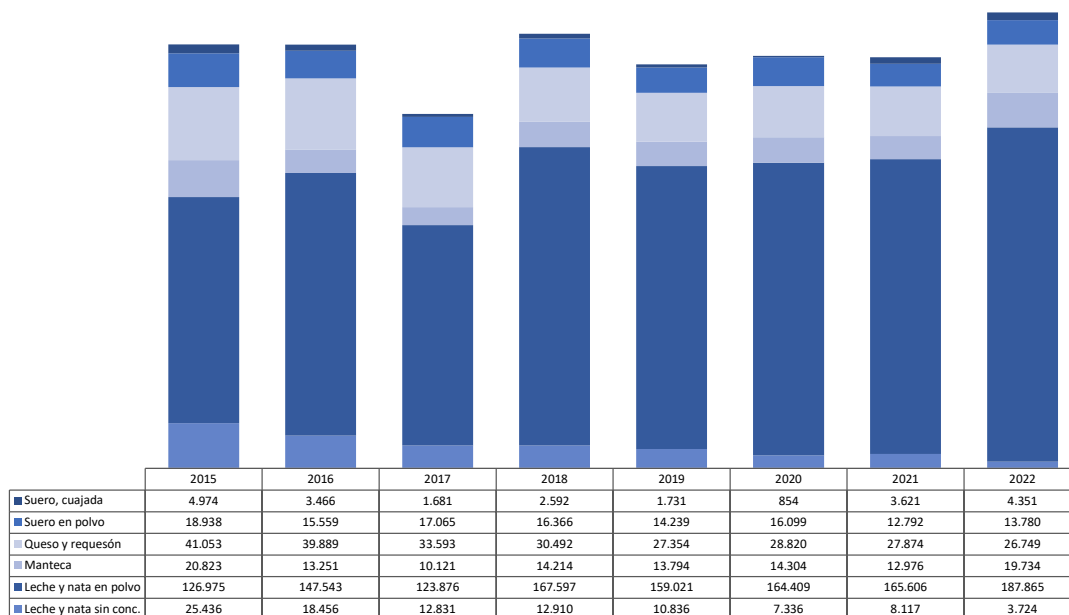
Por su parte, Argelia y Brasil vuelven a ser los dos socios comerciales más importantes para nuestro país, con una participación conjunta que representa por arriba del 50% de lo exportado. Este año Brasil superó a Argelia y se volvió el primer país de destino, quien registró una variación positiva importante: un 81% interanual en valor y del 45% en toneladas. Vale remarcar que, si bien Argelia pasó a estar en segundo puesto, obtuvo un crecimiento de 31% en valor y 17% en toneladas respecto al año anterior.

³¹ https://www.inale.org/wp-content/uploads/2023/01/DICIEMBRE-2022_Exportaciones.pdf

³² Las exportaciones a Argelia representaban en promedio el 29% en el periodo 2019-2021 y las de Brasil representaban un 22% en el mismo periodo.

³³ China, solo aumento su demanda por los productos Lácteos uruguayos en el 2021.

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



Síntesis de las exportaciones uruguayas

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

En términos de toneladas, lo lidera el grupo Madera desde el inicio del periodo en 2015, promediando un 67%. A pesar de que en el periodo 2020-2021 se había registrado un aumento de su participación, este año la misma cayó y fue del 62%, cifra menor a su promedio mencionado anteriormente. Si bien continúa con la delantera, el grupo Granos ha incrementado su participación, pasó de un 23% a 33% este año respecto al 2021.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (TON BRUTAS)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Carne	325.230	375.463	407.020	438.888	454.125	435.109	590.653	574.331
Granos	4.599.799	4.188.280	4.915.294	2.710.579	4.652.484	3.969.039	3.703.175	5.725.885
Lácteos	238.199	238.164	199.167	244.171	226.974	231.823	230.984	256.203
Madera	7.611.749	8.577.202	9.792.739	10.374.388	10.056.090	9.960.413	11.346.977	10.913.887
TOTAL GRUPOS	12.774.978	13.379.108	15.314.220	13.768.026	15.389.673	14.596.383	15.871.789	17.470.306

En medida de valor, el grupo Carne se mantenía como el principal desde 2018 hasta el 2021. Sin embargo, este año, el principal grupo de exportación en millones de dólares son los Granos, con una participación de 38%, dejando en segundo puesto a la Carne con mínima diferencia de participación (37%). Cabe destacar que, si bien la Madera representa el grupo con mayor relevancia en toneladas, en valor se encuentra nuevamente en el tercer lugar (14%), puesto que ocupa desde 2015. Por último, se encuentra el grupo Lácteos con una representación del 13%.

EXPORTACIONES POR GRUPO DE PRODUCTOS (FOB MM)

SIL INALOG a partir de la DNA

GRUPO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Carne	1.569	1.580	1.693	1.833	2.019	1.793	2.828	3.066
Granos	1.742	1.581	1.885	1.153	1.674	1.501	1.712	3.112
Lácteos	611	564	585	680	647	646	733	969
Madera	767	806	935	1.022	931	879	1.073	1.130
TOTAL GRUPOS	4.689	4.531	5.098	4.687	5.270	4.820	6.347	8.276

A partir de los totales en toneladas, se puede determinar cuáles y en qué proporción fueron utilizadas las plataformas 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 la DNA³⁴.

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’bopicúa a Montes del Plata).

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, el grupo Madera es quien tiene el podio, este grupo en el 2022 tuvo una participación de 62% seguido por el grupo Granos que logra el 33%.

PARTICIPACIÓN DE PLATAFORMA DE SALIDA

Porcentaje de exportaciones en toneladas brutas

SIL INALOG a partir de la DNA

Grupo - Plataforma	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Carne	3%	3%	3%	3%	3%	3%	4%	3%
Puerto Montevideo	92%	94%	94%	95%	96%	93%	89%	91%
Paso de Frontera	7%	6%	5%	5%	3%	7%	11%	8%
Aeropuerto	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	1%
Granos	36%	31%	32%	20%	30%	27%	23%	33%
Puerto Nueva Palmira	65%	59%	60%	45%	62%	59%	59%	59%
Puerto Montevideo	33%	31%	33%	45%	33%	34%	35%	34%
Paso de Frontera	1%	7%	4%	4%	4%	7%	5%	5%
Otras plataformas	1%	4%	3%	6%	1%	1%	0%	0%
Lácteos	2%	2%	1%	2%	1%	2%	1%	1%
Puerto Montevideo	78%	61%	73%	81%	81%	80%	83%	74%
Paso de Frontera	22%	39%	27%	19%	19%	20%	17%	26%
Otras plataformas	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Madera	60%	64%	64%	75%	65%	68%	72%	62%
ZF Punta Pereira	43%	43%	41%	35%	39%	38%	37%	38%
ZF UPM	44%	42%	37%	32%	35%	35%	29%	31%
Puerto Montevideo	12%	14%	21%	28%	23%	24%	32%	29%
Otras plataformas	0%	0%	2%	4%	3%	3%	2%	2%

Por su parte, los porcentajes en las filas secundarias indican, para cada año, la participación de cada plataforma (resumen *ad-hoc*) en el total de las toneladas del grupo. En este sentido, a modo de ejemplo, se ve que el 91% de las exportaciones de carne salieron por el Puerto de Montevideo, seguido lejanamente por el Paso de Frontera que comparativamente al año anterior cayó 3 puntos porcentuales. La madera por su parte tiene dividida en casi tres partes la salida, la misma es liderada nuevamente este año (y desde 2016 de forma consecutiva) por la Zona Franca Punta Pereira con el 38%, seguidamente viene UPM con un 31% y luego Puerto de Montevideo con un 29%. Este panorama muestra un cambio con respecto al año anterior, la planta UPM vuelve a tomar el segundo puesto luego de que el puerto había tomado una mayor relevancia en la salida en este grupo en el 2021.

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

3.3.1 El caso argentino³⁵

La economía argentina al igual que la de nuestro país mantienen para este 2022 un escenario de recuperación por segundo año consecutivo tras la pandemia de Covid-19, que igualmente no escapa de las turbulencias del contexto mundial que atraviesa una fuerte desaceleración económica.

Las variaciones en las dos variables económicas de relacionamiento con el exterior tuvieron crecimientos similares, el nivel de exportaciones creció en mayor nivel que las importaciones³⁶. Sin embargo, en términos en toneladas se registraron declives tanto en las ventas (-31,1%) como en las compras (-4,3%).

Conforme al PBI argentino, el mismo registra por segundo año consecutivo una recuperación desde la caída abrupta en 2020 causado por la pandemia, este año con un incremento levemente menor respecto al registrado el año anterior (5,2%). Este crecimiento se explica por aumentos en los factores de la demanda (consumo privado, consumo público, exportaciones y formación bruta de capital fijo), y por el lado de la oferta, se observa en casi todos los sectores de actividad aumentaron con excepción al sector Agricultura, ganadería, caza y silvicultura (-4,1%), en donde se destaca particularmente el incremento de Hoteles y restaurantes (35%).

Como es sabido, históricamente el relacionamiento de nuestro país con Argentina es muy relevante y en la actualidad los servicios logísticos no escapan a esto. Es por esta razón que es de suma importancia estudiar el cómo y en qué proporción utiliza este país los recursos disponibles del puerto de Montevideo.

En base a la información que nos suministra el CENNAVE en este apartado pasaremos a estudiar la carga del vecino país que se moviliza por el Puerto de Montevideo y que no tiene como destino Uruguay. Esto toma en consideración a los contenedores de trasbordo, reembarco y tránsito con origen/destino distinto de UY. Tomando el detalle de las descargas de contenedores que tienen como país de origen Argentina, podemos evidenciar una recuperación en el 2022 del 15% respecto al año anterior, luego de dos años consecutivos de caída. Es preciso señalar que la participación argentina en el total de TEUS³⁷ descargados en el Puerto de Montevideo, es muy significativa, donde en el último año pasó a ser el 22% del total, detrás de China (25%) y por delante de Paraguay (20%)³⁸.

En términos de peso en el último año refleja un incremento, aunque menor que el registrado en valor, de un 8%. Esto también significó una recuperación luego de dos años seguidos de caídas, donde en 2022 el registro en toneladas es levemente menor (-2%) al registrado en 2019 (cifra récord).

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

³⁶ Variación del último año en importaciones fue del 29% y en exportaciones fue del 42%.

³⁷ TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

³⁸ Total, de descargas en TEUS para el 2022 – 254.161, año 2021 - 238.742 (participación Argentina 20,2%). Por mayor detalle ir a la sección 4.1.1 del documento.

DESCARGA CONTENEDORES HUB* CON ORIGEN ARGENTINA

Un movimiento, proc. INALOG a partir de CENNAVE

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TEUS	205	255	32.355	19.214	29.555	52.635	49.613	48.388	55.588
TONELADAS	2.431	3.620	461.397	287.656	434.247	784.537	722.131	712.450	803.389

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

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

Por tanto, posteriormente, presentamos en detalle las exportaciones de pescados y otros productos acuáticos haciendo foco en los destinos de estas mercaderías.

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

Pescados y otros productos acuáticos³⁹

Si bien actualmente 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. En 2020 estos productos representaban una cuarta parte del total, esta proporción con el correr de los años fue incrementando y para el 2022 representan el 35% del total, esto es considerando pescados y calamares congelados con los otros alimentos de mar.

Dado lo manifestado anteriormente, para mejorar los servicios se toman para el análisis cuáles son los mercados de destino para su consideración. Los seis países primordiales acumularon en el promedio 2018-2022 una participación del 65% tomando los datos en valor y 57% si se considera en volumen del total exportado (pescado y productos acuáticos) por Argentina. La mayor parte de estos países que no son de la región, salvo Brasil que tiene una participación promedio del 5% en ambas medidas.

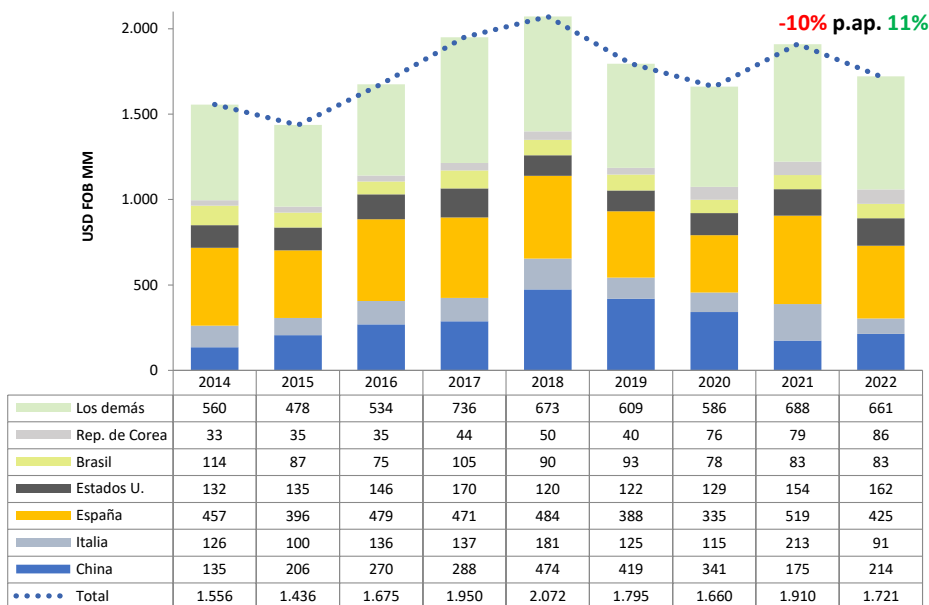
Si tomamos las exportaciones de estos productos en términos de valor, China fue el país que tuvo el mayor crecimiento en las adquisiciones de exportaciones argentinas, aumentó en un 22%, revirtiendo lo vivido en el año anterior; igualmente con cifras que son menores a las registradas en 2018. Las participaciones promedio tomando desde el 2018 fueron estables respecto a la media, con la excepción de China que, debido a sus oscilaciones en las compras y el crecimiento del último año, empeoró su relevancia en el total frente a los primeros años. El país asiático paso de tener el 23% en 2018 a un 12% en el último año, España tenía en 2018 una participación compartida de 23% con China y en el último año ascendió a 25% (seguido por Italia con valor ínfimo del 5%). Algo similar sucedió, pero en términos de peso con ambos países, China descendió en once puntos porcentuales (comparando 2018 y 2022), mientras que España mantuvo su participación variando levemente en dos puntos.

Si pasamos a analizar el total exportado vemos que presentaron resultados análogos, en términos de valor se revirtió la variación positiva que se dio en el año anterior y la variación fue de -10% al comparar el 2022 frente al año anterior (valor similar al alcanzado pre-pandemia). Además, en peso también se presentó una caída, pero de menor magnitud, la misma fue del 6%, generando así un valor total semejante a la cifra alcanzada en 2019, quedando la variación punta a punta de 2022 frente a 2018 con una caída de 2%, pero que en valor tuvo un decrecimiento relevante del 17%.

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 3% de la información de pescados y productos acuáticos no contiene la información del país de destino. Por más información: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Institucional-Indec-InformacionDeArchivo>

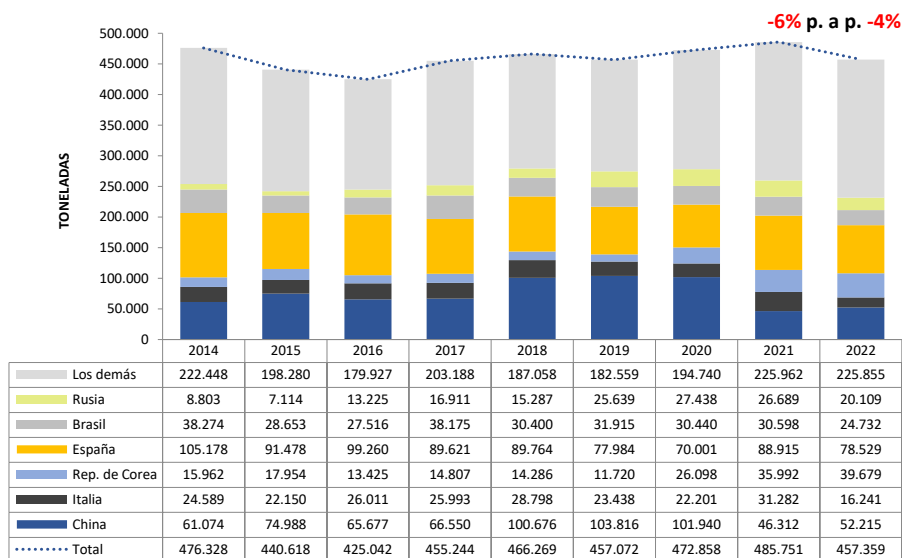
Exportaciones argentinas de pescado y otros

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



Exportaciones argentinas de pescado y otros

NCM 03, Toneladas, Inalog a partir de Indec



3.3.2 El caso paraguayo⁴⁰

En este caso, el punto de partida para el análisis es la evolución de las cargas que Paraguay exporta utilizando la HPP⁴¹.

El movimiento de cargas aguas abajo ha promediado 10 millones toneladas anuales en los últimos 5 años⁴², pero al analizar la cifra del último año vemos que es solo el 61% de este promedio. A su vez, si observamos la variación p. a p., el año 2022 se presentó un decrecimiento del 44% (comparado con el año 2015) y por su parte, la variación p. a p. del total exportado por Paraguay fue de -17%. Esto implica que las variaciones están acordes en signos, pero no están alineadas en magnitud, explicando la caída en la participación relativa de la HPP en el total; que en el último año fue de solamente el 50%.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP								
Toneladas	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Expo PY totales	14.160.316	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150	11.794.033
Expo PY a través de la HPP	10.490.069	8.714.629	9.946.593	12.381.487	11.732.056	9.497.104	8.504.016	5.898.874
Expo PY HPP / Expo PY totales	74%	62%	72%	91%	85%	66%	62%	50%

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

Al examinar en detalle los productos en peso, notamos que las exportaciones paraguayas a través de la HPP descendieron en 2022⁴³ en un 31%. La mayoría de las cargas tuvieron caídas, pero la reducción más importante se vio en los envíos de soja (-67%) y sus derivados como la torta de soja (-30%) y aceite de soja (-22%). Esto se explica en parte por una menor producción, producto de la fuerte sequía que asoló al territorio paraguayo, como consecuencia del fenómeno de La Niña (el volumen de producción sojera cayó más de 60% respecto al año anterior)⁴⁴.

⁴⁰ Dentro de las cargas a estudiar en esta sección si se toman en consideración los trasbordos y los reembarcos.

⁴¹ La operativa de tránsitos carreteros (DUA-T) de carga con origen paraguayo no es significativa.

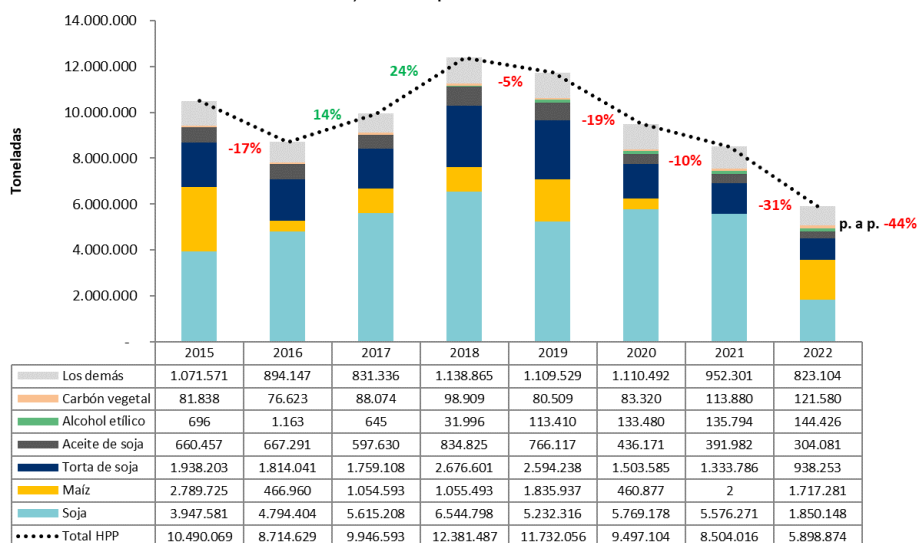
⁴² Promedio de toneladas de los últimos 5 años - 9.602.707,28 - (2018 a 2022).

⁴³ La información para 2020 y 2021 fue actualizada frente al informe anual anterior.

⁴⁴ <https://revistaverde.com.uy/agricultura/tras-un-ano-catastrofico-paraguay-preve-repunte-productivo-y-llegara-a-95-millones-de-toneladas-de-soja-dijo-fabian-pereira-de-gpsa/>

Exportaciones paraguayas en HPP

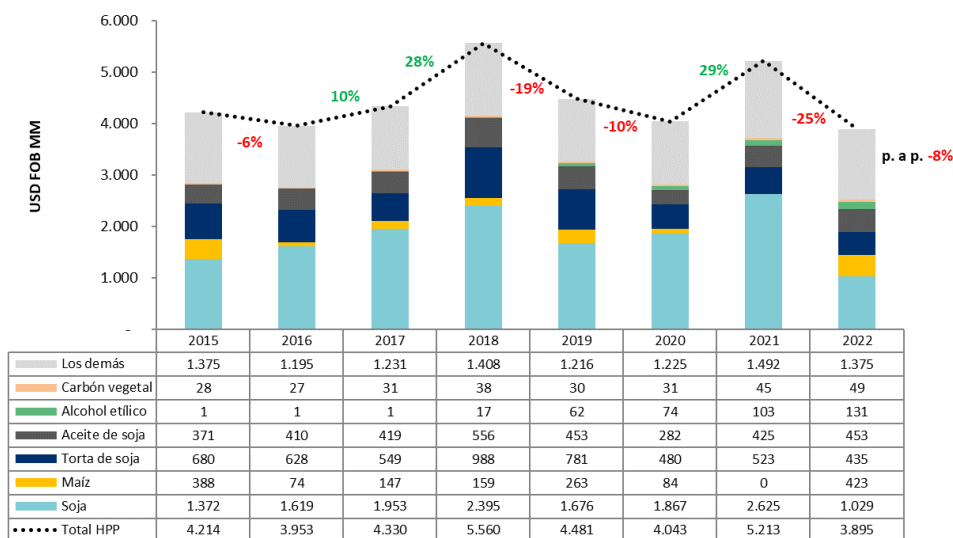
Toneladas, INALOG a partir de datos aduaneros



Por otro lado, si miramos los productos en términos de valor, se puede visualizar claramente que las exportaciones paraguayas a través de la HPP tuvieron un decrecimiento relevante frente al impulso que existió en 2021. Este último año, se notó una caída total del 25% y esta caída está principalmente explicada por menores envíos de soja y torta de soja⁴⁵. La comparación interanual de estos dos productos nos muestra que las caídas en toneladas fueron más significativas que en millones de dólares siendo las variaciones en valor de -61% y 17%, respectivamente.

Exportaciones paraguayas en HPP

USD FOB MM, INALOG a partir de datos aduaneros



⁴⁵ Estos son los mismos productos que cayeron en toneladas.

Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira

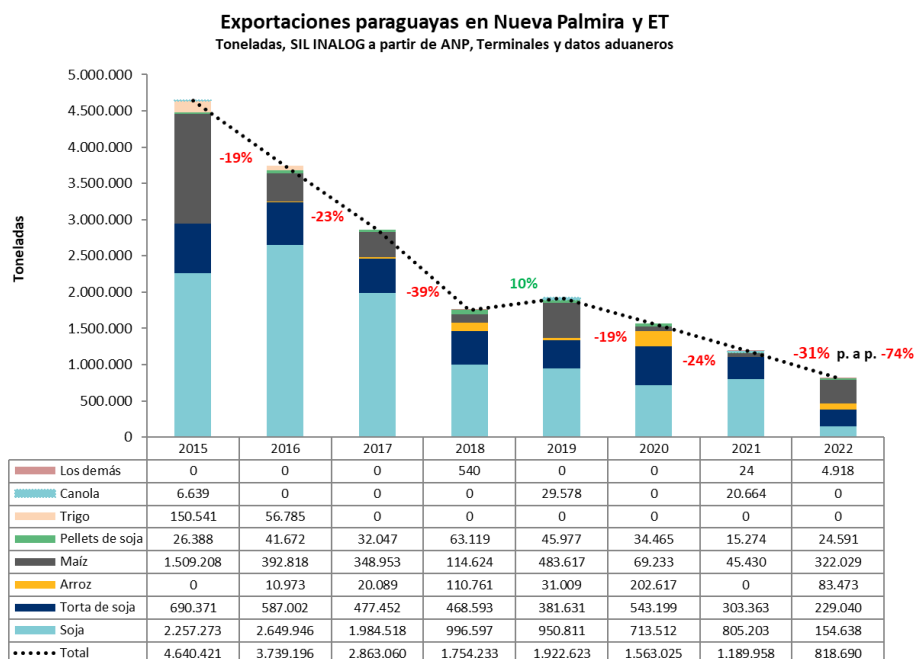
Los datos de los últimos años marcan alternancias dispares en las participaciones en peso y en valor de las exportaciones paraguayas a través de la HPP en el Puerto de Nueva Palmira.

El último año no escapa a esta oscilación y vemos que en ambas medidas se dieron variaciones, pero contrapuestas. En peso la participación cayó y está en un 6% (mínimo histórico) y en oposición la participación en valor aumentó, pero quedó por debajo del 15%, valor más significativo desde el 2018.

PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS EN EL PUERTO DE NUEVA PALMIRA								
% NP/PY HPP	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Part. en peso	44%	43%	29%	14%	16%	16%	14%	6%
Part. en valor	30%	30%	21%	11%	12%	12%	10%	14%

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

Si estudiamos la evolución histórica, podemos ver que para el año 2015 se dieron valores de participación relativamente altos y cabe destacar que los mayores de la historia⁴⁶. A partir de ese año y de forma posterior al cierre de las ETF a principios de 2017, se 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. En 2020, no existieron cambios significativos, para el 2021 una ligera caída en ambos términos; sin embargo, el último dato presenta una caída relevante en peso y un aumento en valor.



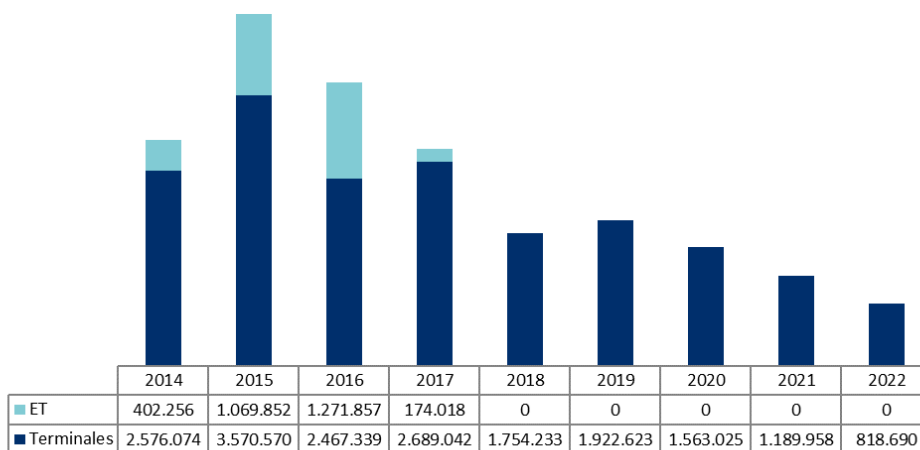
El gráfico anterior nos permite visualizar en detalle la evolución de los distintos productos para los últimos años. Si comparamos los movimientos del 2022 con los del

⁴⁶ Frente al 2014, se vieron crecimiento en términos absolutos, el mismo se debió a la puesta en operación de las Estación de Transferencia Flotante (ETF) que dejaron de operar en ene-2017. http://aplicaciones.anp.com.uy/archivo/Comercio/cifras_2017.pdf

2021, se pueden observar descensos interanuales en los movimientos de soja (-81%), torta de soja (-24%) y sin registrarse movimientos de canola. Por el contrario, se registraron movimientos de arroz, aumentos en las cargas de maíz (609%) y pellets de soja (61%) que en términos absolutos representan la mitad de las caídas.

Exportaciones paraguayas en Nueva Palmira y ET

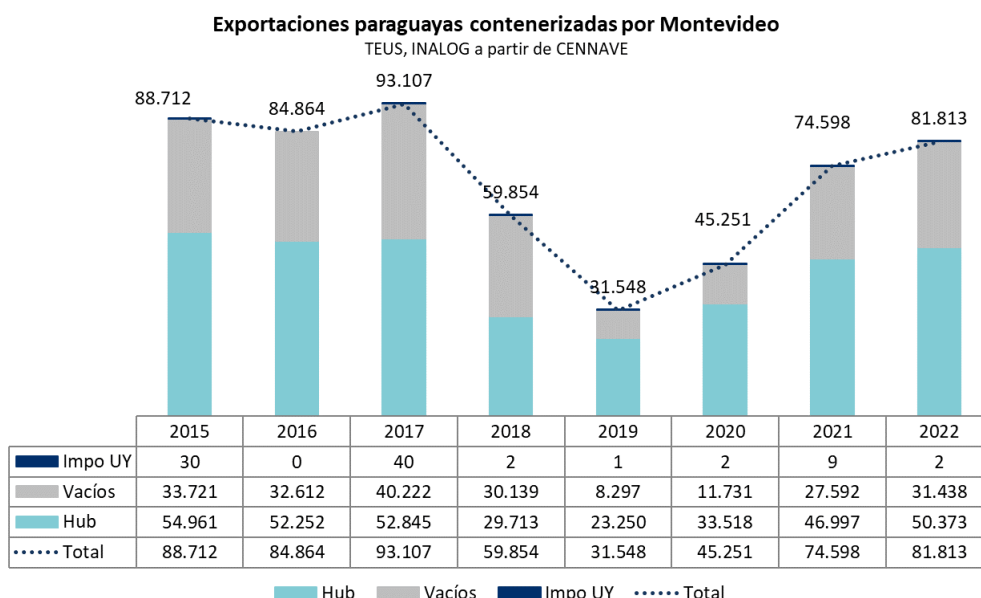
Toneladas, SIL INALOG a partir de ANP, Terminales y datos aduaneros



Exportaciones paraguayas en Montevideo

Se presenta a continuación la información sobre descargas (un movimiento) en el puerto de Montevideo de los contenedores tanto llenos como vacíos asociados al comercio exterior paraguayo, no se incluyen en esta oportunidad la información de mercadería en bodega.

En el 2022, las descargas de contenedores procedentes de Paraguay en el Puerto de Montevideo totalizaron 81.813 TEUS⁴⁷, siendo 31.438 vacíos y 50.375 llenos (que totalizaron 703.227 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 12% del total de las exportaciones paraguayas a través de la Hidrovía. En el año 2022, Paraguay exportó 5.898.874 toneladas por la Hidrovía, lo que significó el 50% de sus exportaciones totales.



Exportaciones paraguayas por los Puertos de Montevideo y Nueva Palmira

Paraguay exportó 5.898.874 toneladas por la Hidrovía en el año 2022. De esta cifra, solo el 26% fue captado por los puertos uruguayos (un 12% utilizó el Puerto de Montevideo y un 14% el de Nueva Palmira).

⁴⁷ TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR LA HPP CAPTADAS POR MONTEVIDEO Y PALMIRA								
Toneladas	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Expo PY totales	14.160.316	13.992.655	13.858.080	13.610.619	13.733.240	14.430.521	13.703.150	11.794.033
Expo PY a través de la HPP	10.490.069	8.714.629	9.946.593	12.381.487	11.732.056	9.497.104	8.504.016	5.898.874
Expo PY HPP / Expo PY totales	74%	62%	72%	91%	85%	66%	62%	50%
PY MVD / PY HPP	9%	10%	9%	4%	5%	5%	8%	12%
PY NP / PY HPP	44%	43%	29%	14%	16%	16%	14%	14%
PY NP + PY MVD / PY HPP	53%	53%	38%	18%	21%	22%	22%	26%

Fuente: cruce de datos SIL INALOG, sistemas aduaneros, BCP, ANP y CENNAVE

En los años 2017-2018 se vivieron las caídas más pronunciadas; los datos de los años siguientes mostraron leves y continuos crecimientos, pero a pesar de esto, la captación de las exportaciones paraguayas por la HPP en los puertos de nuestro país sigue siendo inferior al 30%.

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

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

3.4.1 Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo

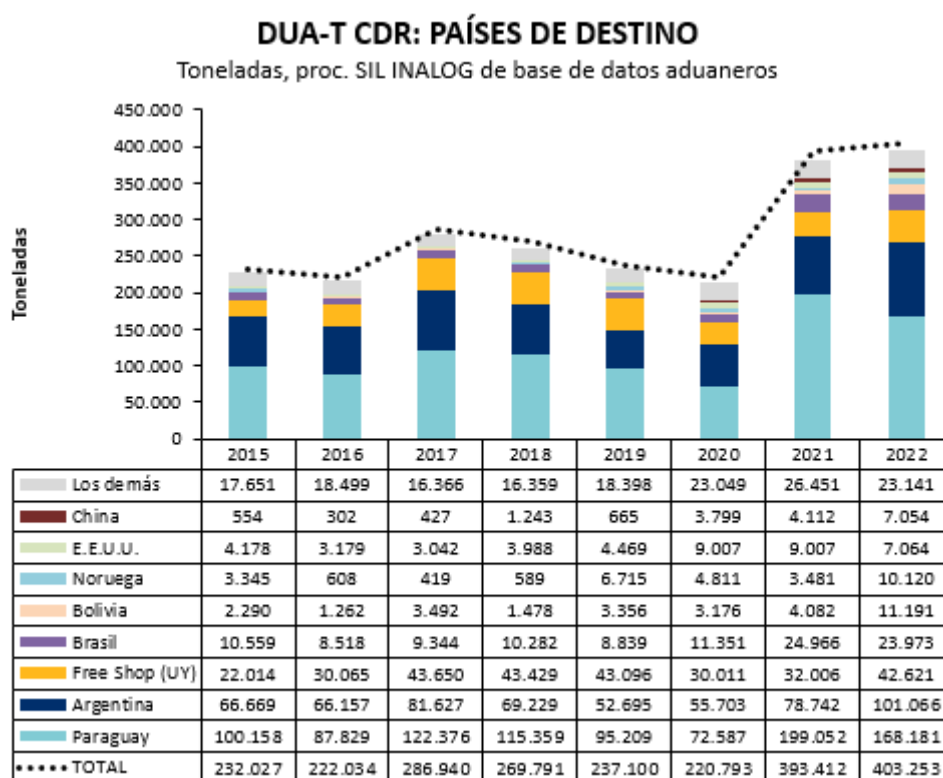
Los registros disponibles de los DUA-T constituyen una de las primordiales fuentes de datos para el análisis del Hub Logístico uruguayo. Dado que los datos de los DUA-T representan diferentes operativas, los movimientos que se realizan pueden ser considerados en diferentes clases, siendo las más comunes:

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

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

Si observamos los principales destinos del CDR, Paraguay y Argentina representaron en promedio 68%⁴⁸ del total de cargas que egresaron entre el 2015 y el 2022 en términos de peso; mientras que Brasil solamente alcanza al 5% de participación promedio. En el último año se produjo una variación positiva en el total de los movimientos del 3% comparado con el año 2021.

De esta forma se alcanza una variación p. a p. de 74% positiva comparado con el año 2015.



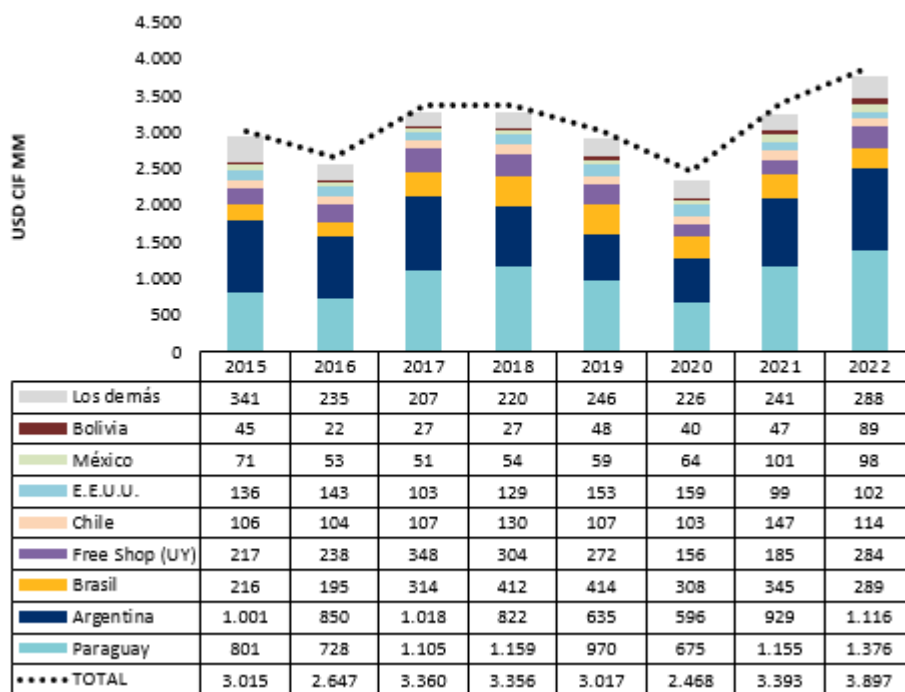
En términos de valor, en el último año se produjo un aumento del 15%, lo cual se explica en parte por los crecimientos en las cargas con destino Paraguay y Argentina.

De esta forma se alcanza una variación p. a p. positiva del 29% comparado con el año 2015.

⁴⁸ Participación promedio del período 2015-2022; Paraguay 42,4% y Argentina 25,2%.

DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO

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



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

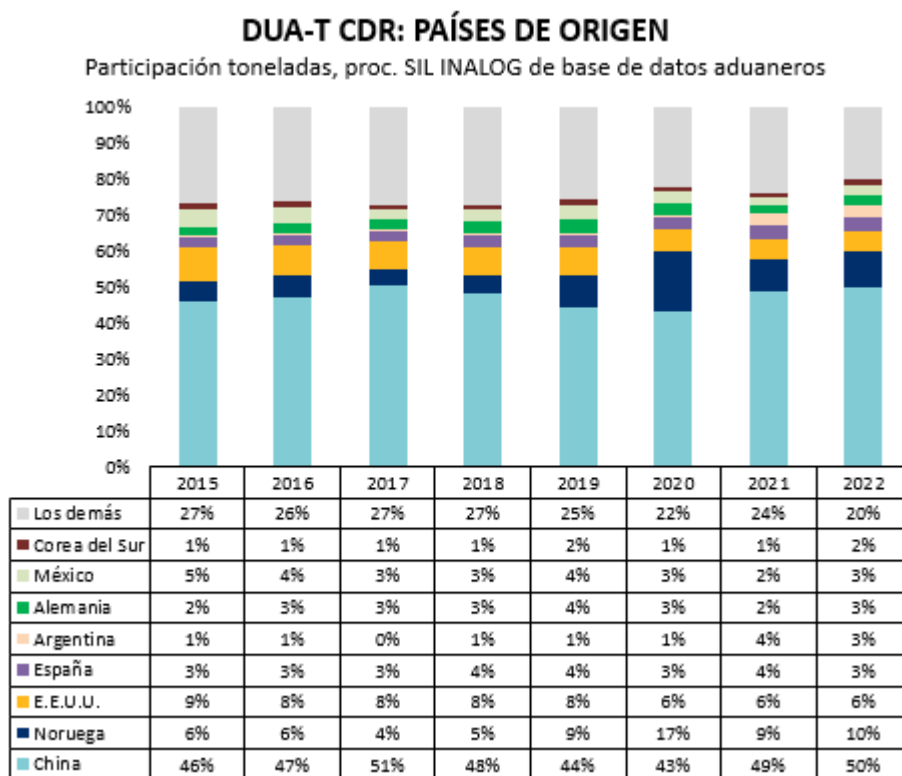
DUA - T CDR: PRINCIPALES DESTINOS

Variaciones en % 2022 vs 2021

País destino	CIF MM	Toneladas
Paraguay	19%	-16%
Argentina	20%	28%
Free Shop (UY)	53%	33%
Brasil	-16%	-4%

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%⁴⁹ en los últimos ocho años.

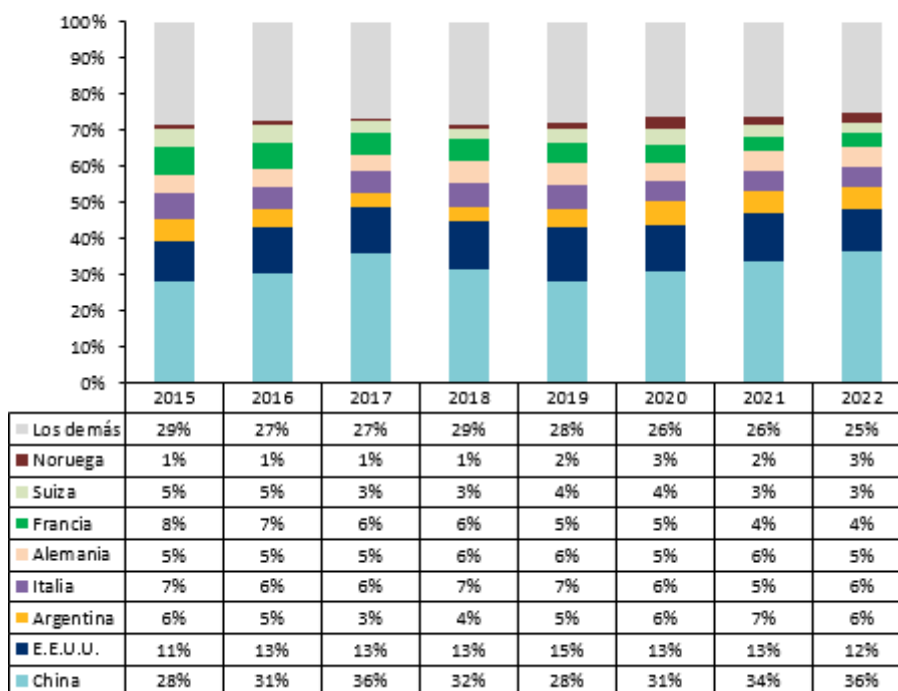


En términos de valor, China alcanza una participación promedio del 32%, seguido por Estados Unidos con una participación promedio del 13%.

⁴⁹ Participación en términos de toneladas.

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). De esta forma podemos analizar cómo es la complementariedad entre plataformas 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 (17,5%), 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 la plataforma Puerto, sucede el caso contrario, donde el porcentaje de participación en términos de peso es del 14%, mientras que si hablamos de valor es de 9%, recibiendo tanto productos desde Zonas Francas (58%) como de los Depósitos Aduaneros Particulares (25%)⁵⁰.

En el caso de los Pasos de Frontera, la plataforma mayormente utilizada en los egresos de los movimientos de tránsitos CDR. Se observa que tiene una mayor participación en las toneladas con un 75% frente al 67% de los dólares en la salida de mercadería del territorio aduanero. Si consideramos las plataformas de inicio, en su mayoría se trata de productos provenientes del Puerto; las Zonas Francas tienen una significativa participación en términos de valor la cual asciende a 19%.

⁵⁰ Cuando miramos los datos en valor de millones de USD CIF

Participación de plataforma: DUA-T-CDR 2022

Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)

Minúscula: inicio del tránsito (plataforma anterior)

Plataformas	%USD CIF MM	%Toneladas
PASO FRONTERA	66,7%	75,2%
Puerto	72,5%	77,9%
Zona Franca	18,8%	14,2%
Depósito Aduanero Particular	5,9%	7,5%
Aeropuerto	2,9%	0,3%
AEROPUERTO	17,5%	0,6%
Zona Franca	97,7%	92,0%
Puerto	2,2%	7,7%
Aeropuerto	0,1%	0,0%
Depósito Aduanero Particular	0,0%	0,3%
PUERTO	8,7%	14,1%
Zona Franca	57,9%	17,4%
Depósito Aduanero Particular	25,3%	61,4%
Paso Frontera	9,3%	6,2%
Puerto	5,7%	14,9%
Aeropuerto	1,8%	0,2%
DEP FISCAL UNICO	7,1%	10,1%
Zona Franca	66,8%	50,6%
Puerto	29,0%	46,1%
Aeropuerto	1,7%	0,4%
Paso Frontera	1,7%	1,9%
Depósito Aduanero Particular	0,7%	0,9%
Total general	100,0%	100,0%

Fuente: proc. SIL INALOG de datos aduaneros

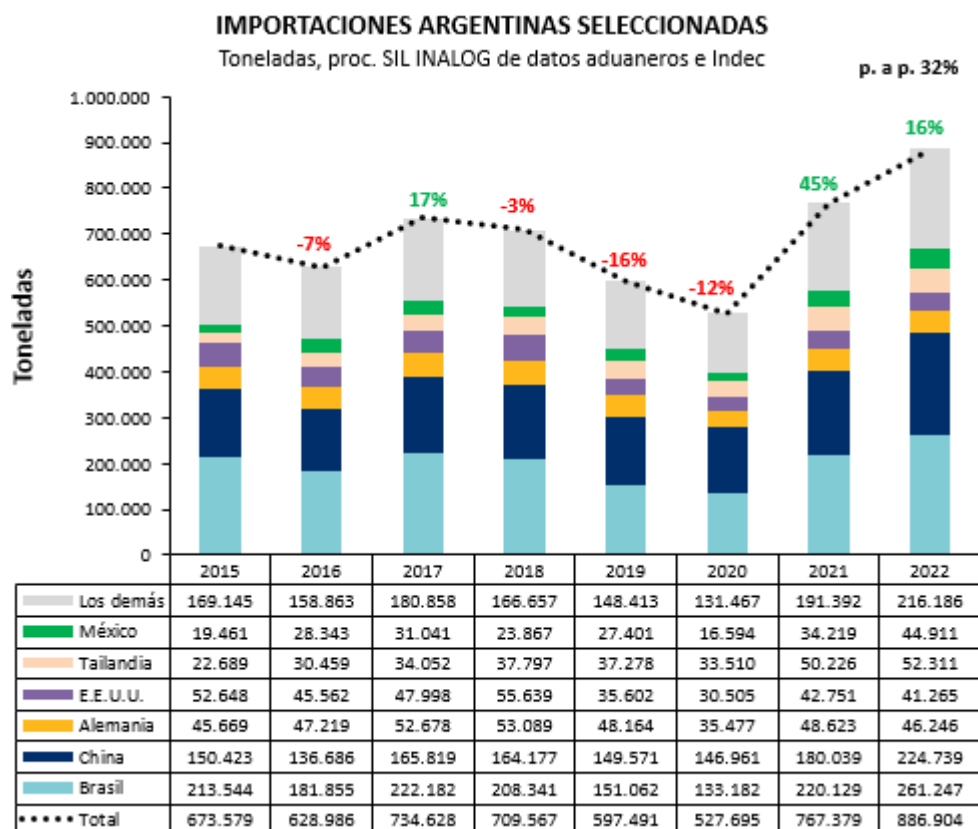
3.4.2 El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)

En esta sección se analiza la evolución del total de las importaciones argentinas (independientemente de su procedencia o cadena logística) correspondientes a los 30 productos⁵¹ que se pueden observar en los primeros puestos de los registros de DUA-T⁵² uruguayos destinados a Argentina.

Las importaciones argentinas en tránsito por Uruguay de dichos productos presentan una caída sostenida desde 2018 hasta 2020, es en 2021 que se registra una recuperación en valor (76%) y también en peso (45%). En el 2022 igualmente se registró un incremento, pero con menor ritmo que el año anterior: un 15% en valor y un 16% en toneladas, variación respecto al 2021. El aumento en términos de toneladas se explica principalmente por el aumento de las cantidades importadas con origen China y Brasil (representa un 72% de la diferencia absoluta).

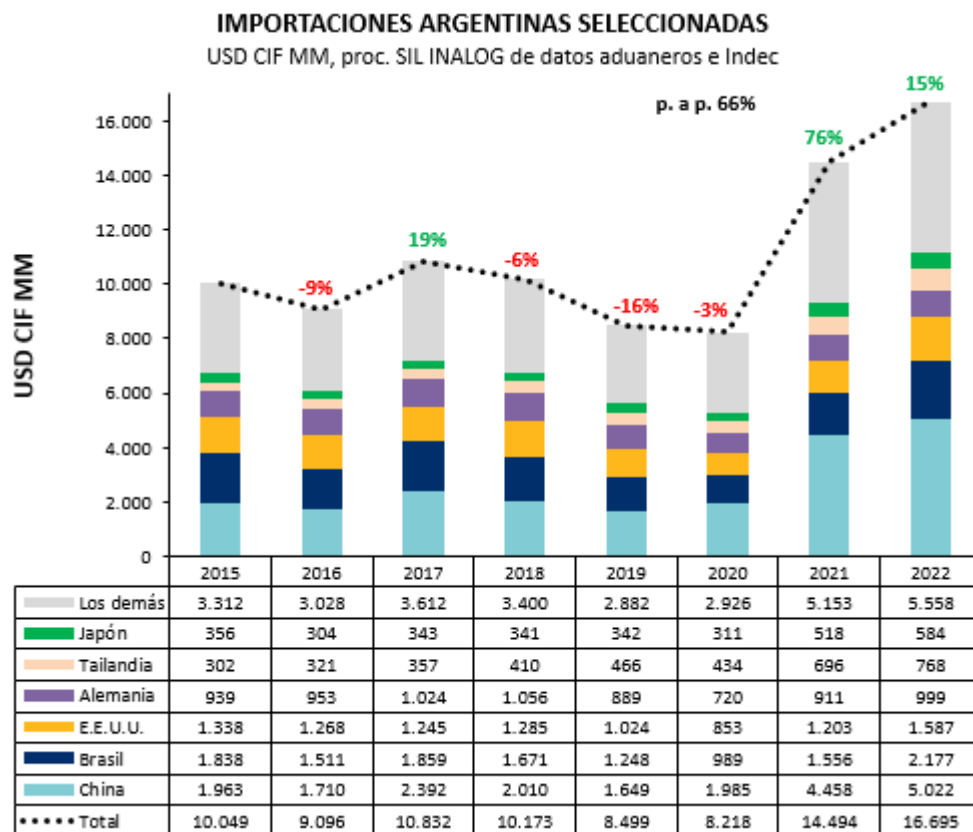
⁵¹ NCM a cuatro dígitos.

⁵² Se filtran de las importaciones Argentina aquellas mercaderías que transitan por el Uruguay con destino Argentina



El aumento en términos de valor se explica principalmente por el incremento de las cantidades importadas con origen Brasil y China, ambos orígenes significaron un 54% del incremento total.

Conforme a lo mencionado anteriormente, se alcanza una variación p. a p. con el año 2015 de 32% en peso y 66% en valor.



En los gráficos se visualiza que el principal origen de estos productos en términos de peso es Brasil seguido por China y lejanamente le sigue Alemania, ambos principales países se posiciona en los primeros lugares también en términos de valor, el principal origen de estos productos es China seguido por Brasil, mientras que la tercera posición por Estados Unidos.

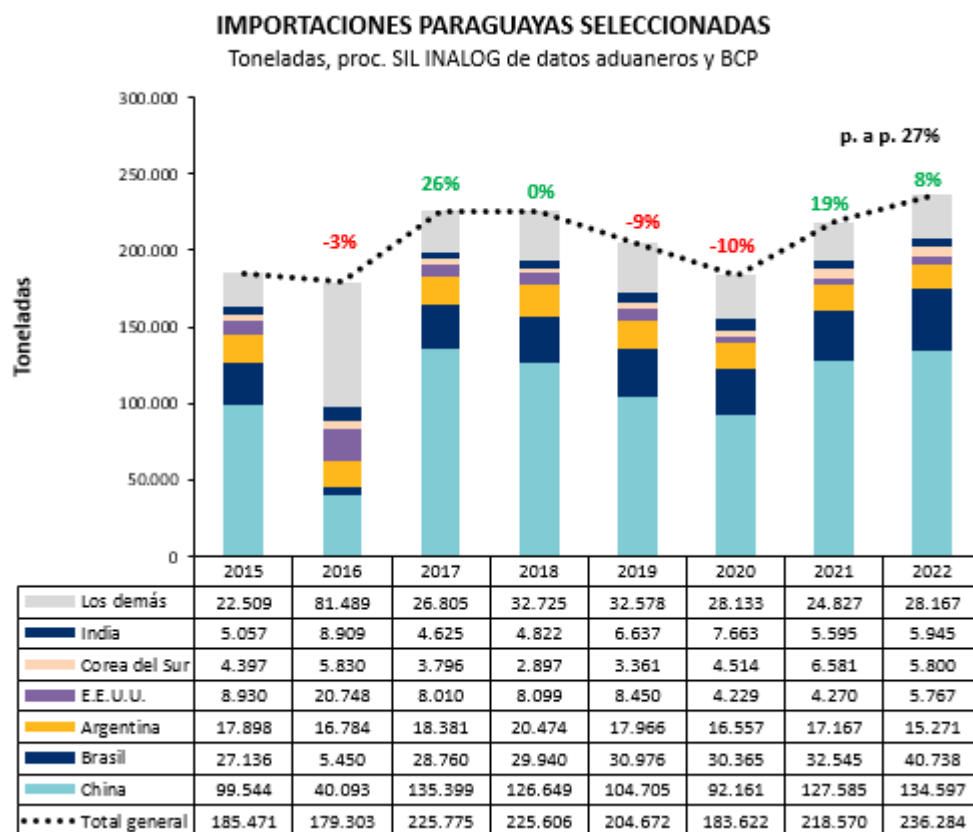
Algunos de los productos que explican el crecimiento ocurrido en el último año fueron los medicamentos con un crecimiento de 79%, seguido por las partes y accesorios para vehículos con un incremento del 65% interanual. Por último, podemos destacar los perfumes y aguas de tocador que registraron una variación del 139% positiva.

3.4.3 El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)

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

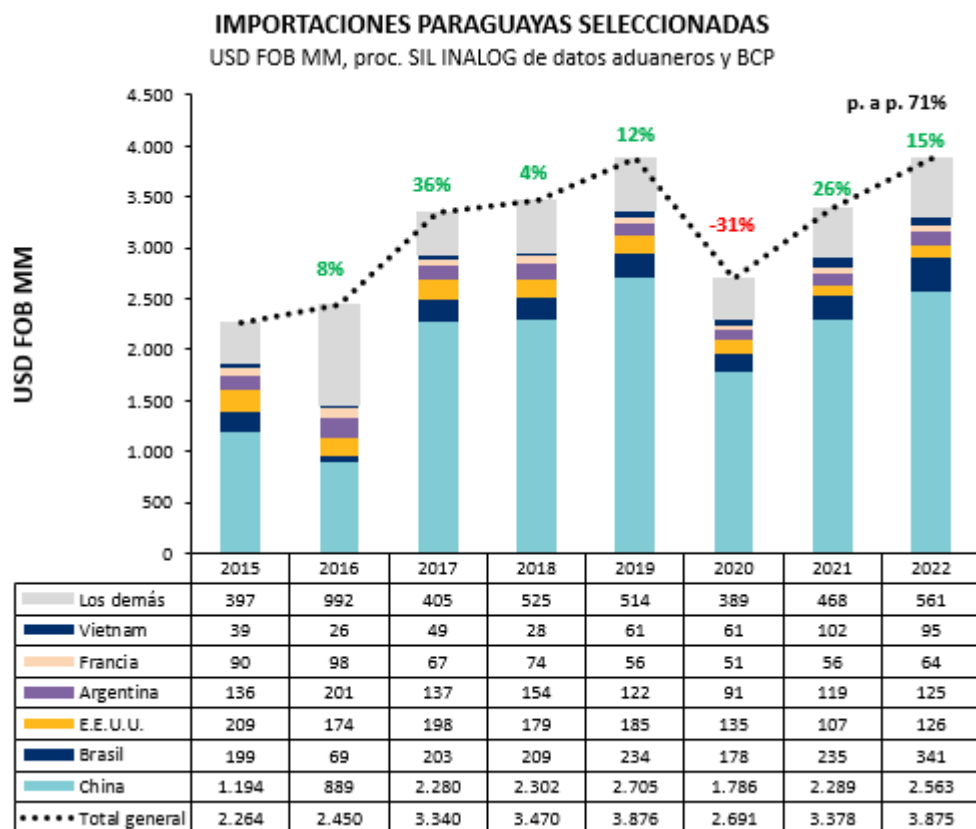
De esta manera, la variación p. a p. es positiva en un 27% tomando a partir del año 2015. Vale la pena destacar que el crecimiento del total se debe principalmente al

aumento de la importación de productos con origen China (cuya cuota de participación es del 57%) en un 5%.



En términos de valor, se puede observar que de forma sostenida desde el 2015 hasta el 2019 el nivel de importaciones en valor aumentó, sin embargo, en 2020 se registró una caída abrupta. Seguidamente, el 2021 y este 2022 son años de recuperación, en este último se alcanza un aumento del 15% interanual, gracias al aumento de productos con origen Brasil y China, que representan el 75%⁵³ de lo que importa Paraguay a través de nuestro país. De esta forma se presenta una variación p. a p. de 71% positiva tomando desde el año 2015.

⁵³ Un 66% es representado por China y el 9% representado por Brasil.

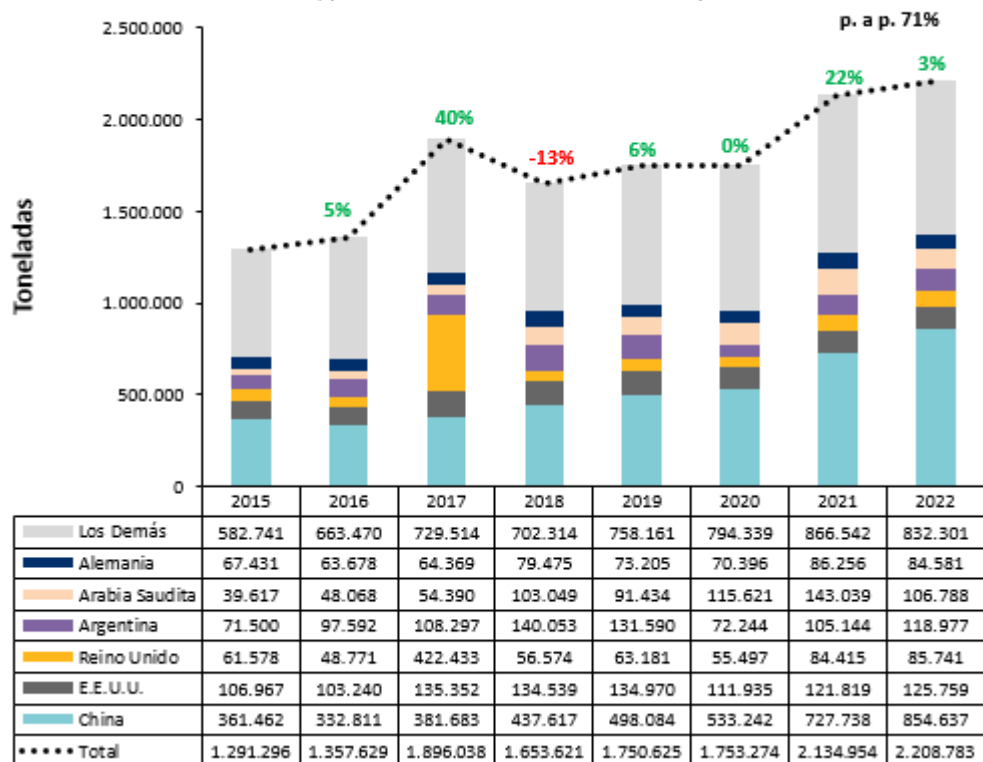


3.4.4 El caso brasileiro: importaciones seleccionadas (30 productos)

En el caso de Brasil, si tomamos los 30 productos (NCM a cuatro dígitos) que tuvieron más movimientos en las importaciones que transitan por el Uruguay, se puede observar que en términos de toneladas el año 2021 se produjo un aumento del 22% con respecto al año anterior. Para el último año, se observa nuevamente un aumento, pero de menor medida, evolución del 3% respecto a 2021 que se explica por el aumento de las importaciones con origen China. Alcanzando de esta manera una variación en el total p. a p. de 71% positiva tomando a partir de 2015.

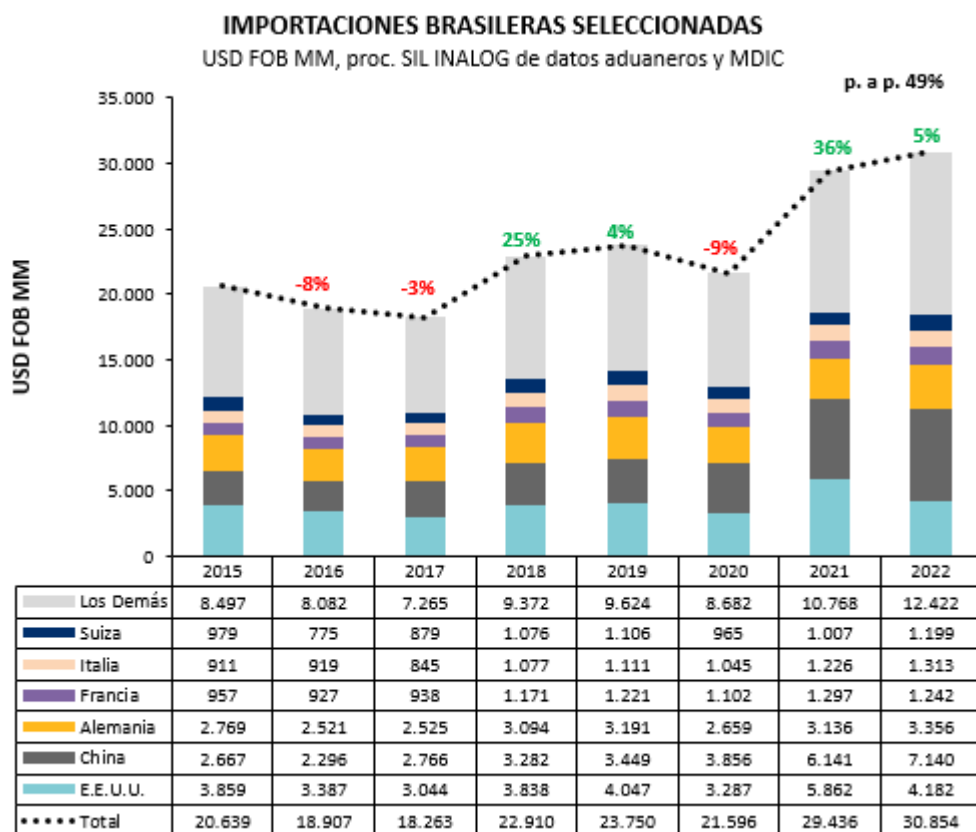
IMPORTACIONES BRASILERAS SELECCIONADAS

Toneladas, proc. SIL INALOG de datos aduaneros y MDIC



Si realizamos el mismo análisis para los dólares, se puede observar que en el año 2021 se produjo un aumento del 36% en las importaciones brasileras que transitan por el Uruguay, mientras que para este último año se registra una evolución del 5%, un aumento con menor ritmo; similar a lo sucedido en volumen.

Es así como se registra una variación p. a p. de 49% positiva tomando desde el año 2015.



El caso brasileiro: importaciones de medicamentos

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

En concreto, si analizamos los datos de tránsitos del CDR que tienen como destino Brasil y los desagregamos a nivel de partida, se puede observar que las mercaderías relacionadas al sector farmacéutico han tenido un importante aumento en su participación hasta el año 2019, con un leve descenso en el 2020, una recuperación en 2021, y para este último año volvió a registrar un declive.

TRÁNSITOS DEL CDR CON DESTINO BRASIL (PARTICIPACIÓN POR PARTIDA EN VALOR)									
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA									
Mercadería	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Medicamentos	15%	15%	17%	45%	55%	63%	56%	58%	46%
Sangre humana	18%	12%	17%	12%	12%	13%	9%	7%	9%
Máquinas y aparatos de imprenta	15%	18%	17%	13%	10%	8%	5%	5%	7%
Rodamientos	11%	11%	8%	5%	4%	0%	0%	0%	0%
Instrumentos y aparatos de medicina	2%	4%	3%	2%	2%	0%	0%	0%	0%
Los demás	40%	40%	37%	23%	16%	16%	29%	31%	39%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

A partir de esta información, se evidencia la importancia de los productos farmacéuticos que transitan por nuestro país con destino a Brasil, por esta razón, en el siguiente cuadro, se detallan las distintas plataformas logísticas del país que son utilizadas por este último tramo de la cadena. El detalle presentado a continuación permite observar la participación de las plataformas de salida de la mercadería farmacéutica del territorio aduanero (fin del tránsito), y para cada una de ellas la participación de las plataformas de las cuales reciben cargas (inicio del tránsito). Los Pasos de Frontera son la plataforma con mayor participación en términos de peso (67% del total) y con una participación importante en términos de valor (31%).

Por su parte, la plataforma Aeropuerto tiene una participación relativamente menor en la salida de mercaderías del territorio aduanero en términos de peso (22%), sin embargo, su participación en términos de valor es significativamente mayor (57%). En este último tramo se destaca la movilización de medicamentos de alto valor por tonelada.

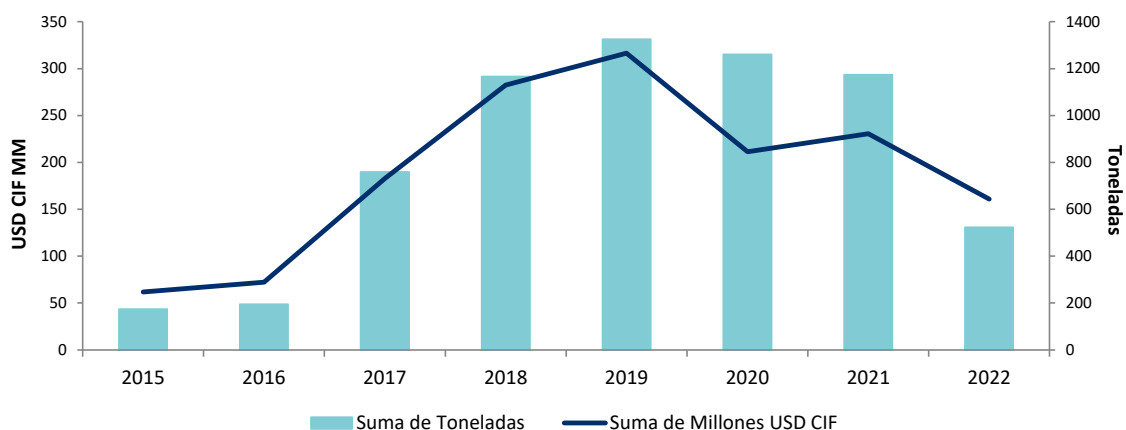
PARTICIPACIÓN POR PLATAFORMA: DUA-T CDR 2022		
PRODUCTOS FARMACÉUTICOS CON DESTINO BRASIL		
Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)		
Minúscula: inicio del último tramo del tránsito (plataforma anterior)		
Plataformas	%USD CIF MM	%Toneladas
AEROPUERTO	57%	22%
Zona Franca	100%	100%
PASO FRONTERA	31%	67%
Aeropuerto	71%	92%
Zona Franca	12%	8%
PUERTO	12%	10%
Zona Franca	100%	100%
Total	100%	100%
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA		

Dada la siguiente gráfica se puede analizar que, tanto en peso como en valor, los movimientos de productos asociados al sector farmacéutico muestran un crecimiento a partir del año 2016 hasta el 2019. En el año 2020, se observa un descenso tanto en valor como en peso. Al año siguiente, se registra un leve aumento en términos del valor de estas mercaderías, aunque disminuye en toneladas. Este último año se observa un importante descenso tanto en términos de valor como en términos de peso.

El detalle de los datos nos muestra un descenso importante específicamente del NCM 3004 (Medicamentos), partida que representa la gran parte de los productos farmacéuticos que transitan por nuestro país hacia Brasil.

Evolución de los tránsitos CDR de productos farmacéuticos con destino Brasil

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA



4. EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS

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. Complementariamente, se agrega información más detallada de los movimientos del puerto de Montevideo en comparativa con otros puertos de la región, del Puerto de Nueva Palmira y de la evolución de los datos de tránsitos del Centro de Distribución Regional.

4.1. Puertos

Puerto de Montevideo⁵⁴

El movimiento total de mercaderías -carga y descarga- del puerto de Montevideo, medido por su peso en toneladas, registró una disminución del 5% respecto al año 2021. Se registró una caída a nivel general, en dos modalidades (carga general y contenedores) con excepción a la modalidad de carga a granel.

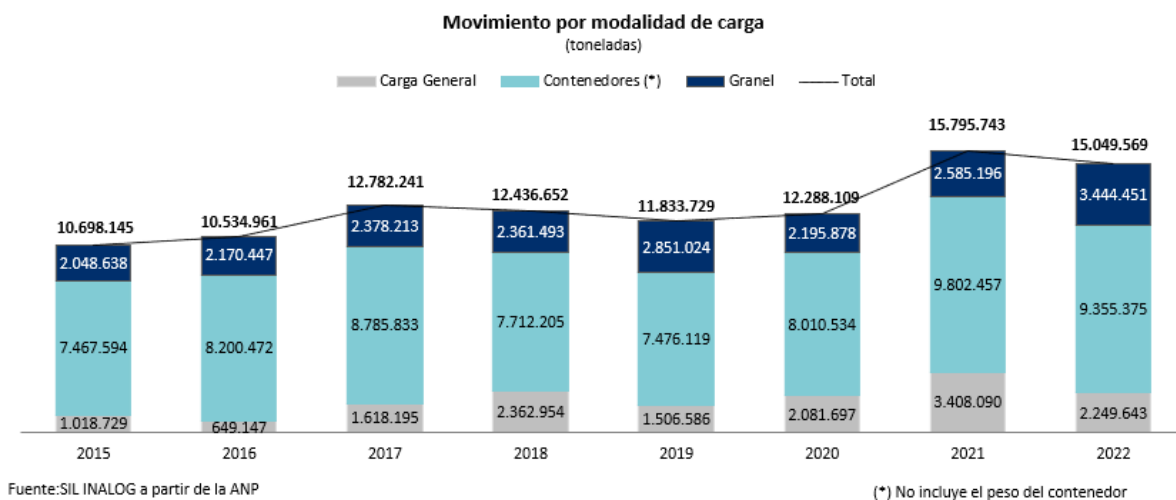
Específicamente, en carga general se registró una caída de 34% respecto al año anterior, mientras que en los contenedores se registró también un descenso del 5% y, por último, se puede observar un ascenso en la modalidad de carga a granel del 33% con relación al año anterior.

Si analizamos la variación p. a p. desde el año 2017 (cifra récord en el total del periodo analizado, previo a la registrada en el 2021), en términos de toneladas, se observa un crecimiento del 18% en el total movilizado del año 2022.

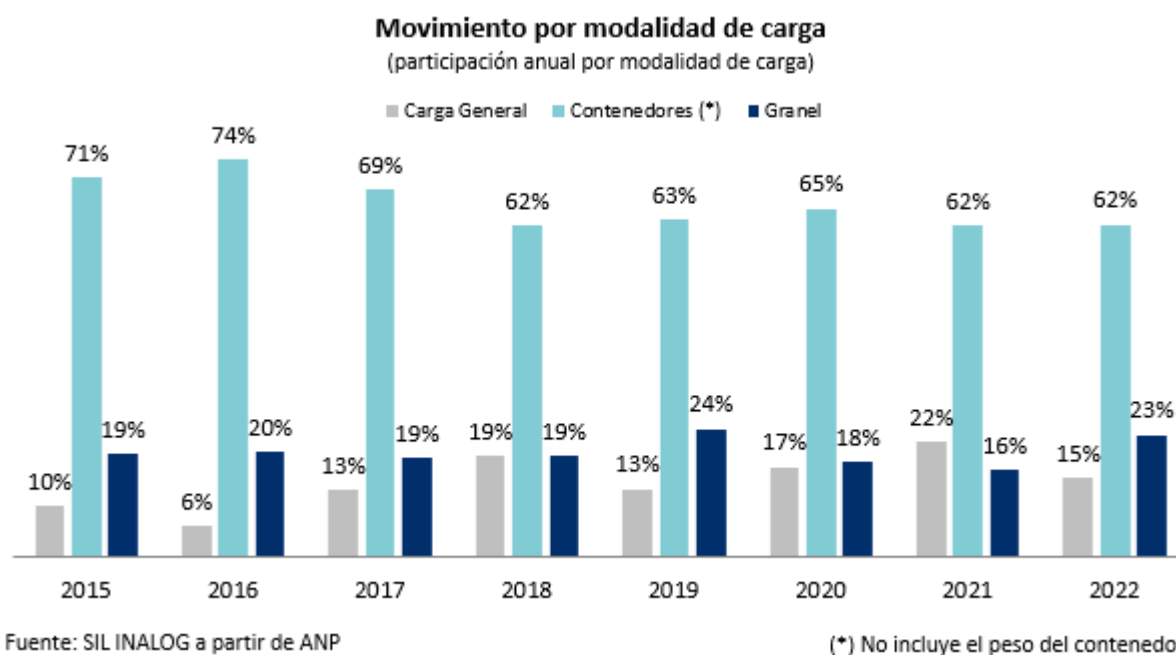
PUERTO DE MONTEVIDEO: TONELADAS MOVILIZADAS POR MODALIDAD DE CARGA										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Datos	Años									Part. 22
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var %'22-'21	
Carga General	1.018.729	649.147	1.618.195	2.362.954	1.506.586	2.081.697	3.408.090	2.249.643	-34%	15%
Contenedores (*)	7.467.594	8.200.472	8.785.833	7.712.205	7.476.119	8.010.534	9.802.457	9.355.375	-5%	62%
Granel	2.048.638	2.170.447	2.378.213	2.361.493	2.851.024	2.195.878	2.585.196	3.444.551	33%	23%
Total	10.534.961	11.020.066	12.782.241	12.436.652	11.833.729	12.288.109	15.795.743	15.049.569	-5%	100%

(*) No incluye el peso del contenedor

⁵⁴ La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial) y CENNAVE (Área de Estadísticas).



En promedio, entre 2015 y 2022; el 66% de los movimientos correspondieron a mercadería contenerizada, el 20% a granel y el 14% restante a carga general.



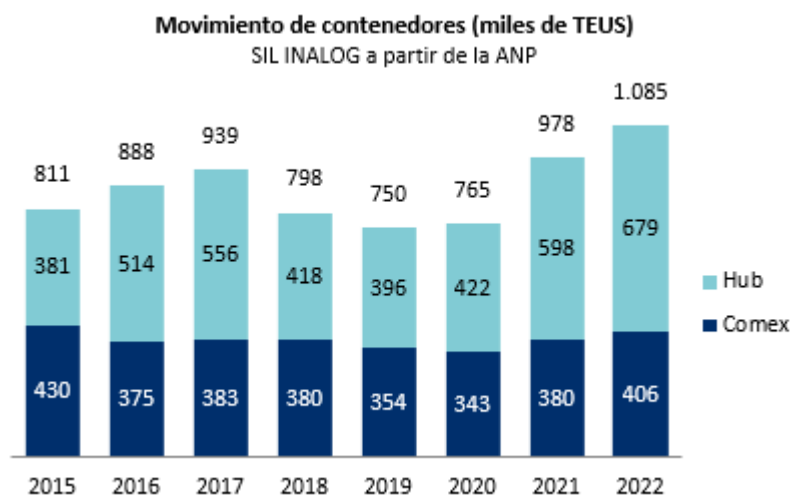
Con el objetivo de conocer en mayor detalle la evolución de las cargas por exportaciones de nuestro país, se analizan a continuación los datos de los DUAs correspondientes a esas operaciones por el Puerto de Montevideo.

Se puede resaltar que en el 2022 el aumento interanual en términos de peso (miles de toneladas) de las solicitudes de exportación se encuentran productos como la soja (66%), arroz (48%), malta de cebada (22%) y carne bovina congelada (1%). En sentido inverso, se registraron descensos en cítricos (-22%) y en leche concentrada (-1%).

En el caso de las exportaciones de madera, los aumentos se dieron en las cargas de madera en chips (47%), de madera aserrada (17%), contrachapada (8%). Por otro lado, en las exportaciones de madera se registraron descensos en la madera en bruto (-29%); totalizando una caída del 9% del grupo.

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

El movimiento de contenedores medido en miles de TEUS⁵⁵, relativo al comercio exterior de bienes uruguayos aumentó un 7% en el último año y el movimiento de contenedores del Hub –Uruguay como centro de distribución regional– aumentó un 14% en 2022⁵⁶.

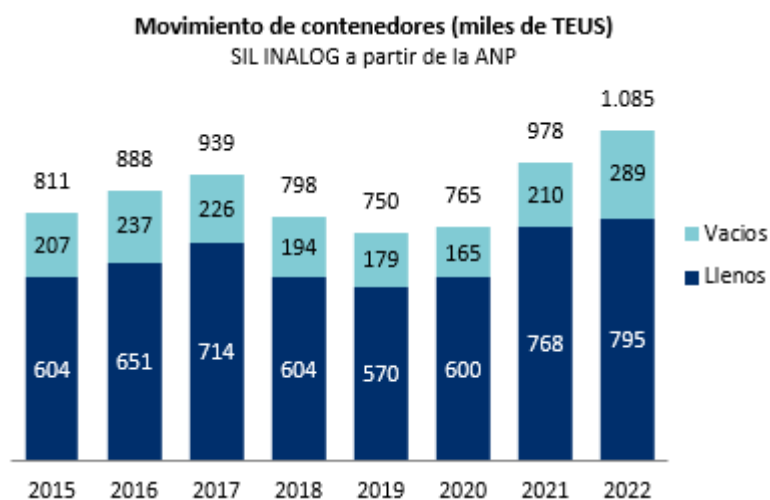


El movimiento total de contenedores medido en miles de TEUS, sumando tanto llenos como vacíos, incrementó un 11% en el último año (Llenos 4% y vacíos 38%). El movimiento total de contenedores sumando carga y descarga, alcanzó 978 mil TEUS en 2021.

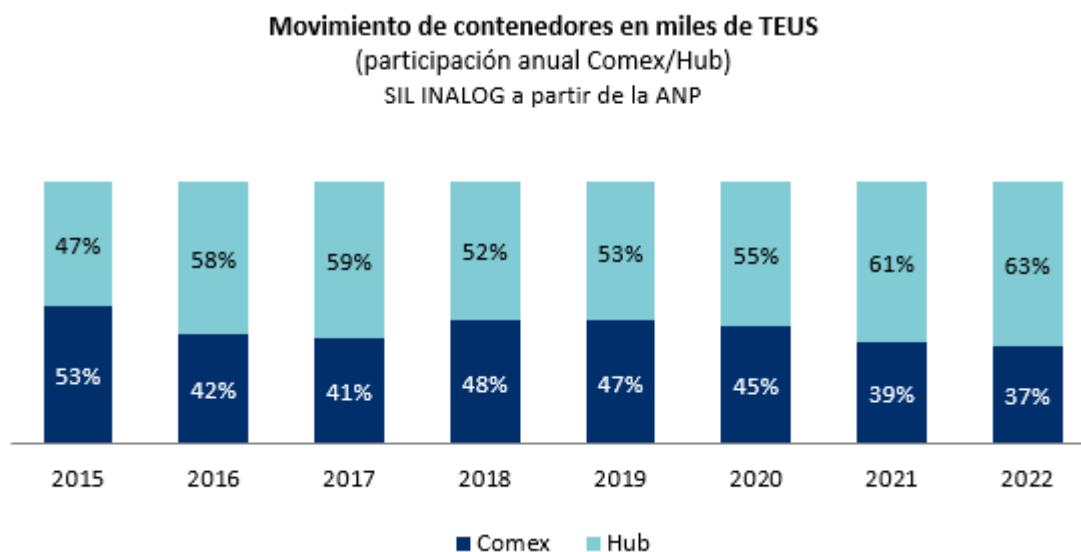
⁵⁵ TEU – medida equivalente a un contenedor de 20 pies.

⁵⁶ Las cifras del último trienio (2020-2022) por modalidad de régimen aduanero de los contenedores del Puerto de Montevideo que se incorporaron en el presente informe fueron actualizadas por parte de la ANP a fines de agosto del 2022.

Por su parte, el movimiento total de contenedores, sumando carga y descarga, alcanzó 1.085 TEUS en 2022.



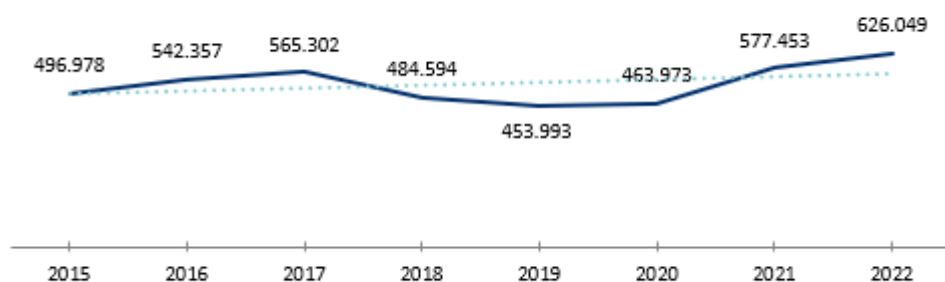
El gráfico a continuación ilustra la importancia de nuestro país como nodo de conexiones, en donde en promedio el 55% de los contenedores (medido en TEUS) movilizados en el puerto de Montevideo entre 2015 y 2022 estuvieron asociados a las actividades *Hub* (trasbordo, reembarque, tránsito) y el 45% restante al comercio exterior uruguayo (exportaciones e importaciones).



Si lo medimos en contenedores, el aumento interanual este último año totaliza 8%. Mirando todo el período, el año récord anterior (sin considerar el 2021) fue el

alcanzado en 2017, el movimiento de contenedores se incrementó en un 11% en relación con esa cifra.

Evolución del movimiento total de contenedores



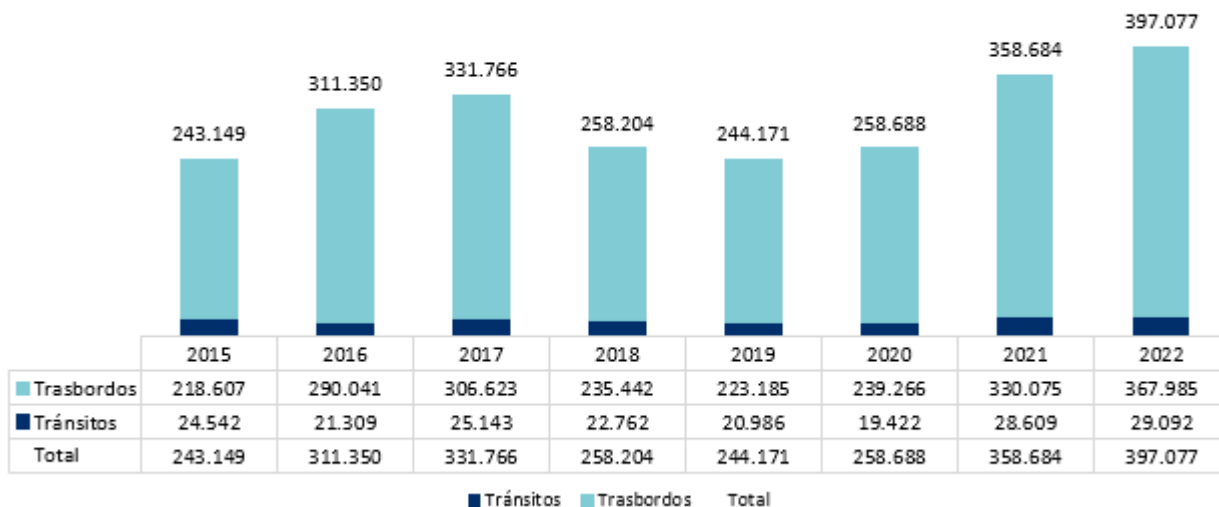
Fuente: INALOG a partir de la ANP

Seguidamente, al considerar los movimientos de contenedores *Hub* en el año 2022 el 93% del total de estos movimientos corresponden a operativa de trasbordo y el restante 7% corresponden a operativa de tránsito. Si comparamos con el 2021, se observan aumentos del 12% en la operativa de trasbordo y 2% en la operativa de tránsitos.

Si observamos las variaciones punta a punta (2015-2022), el trasbordo de contenedores presenta un importante aumento del 68% y el tránsito de contenedores presenta un aumento del 19%.

Movimiento de contenedores del hub

INALOG a partir de ANP



Los datos disponibles sobre orígenes y destinos de la operativa de contenedores llenos del *Hub* aportados por CENNAVE permiten avanzar en el análisis⁵⁷.

Si observamos los totales del cuadro a continuación, se puede comprobar que creció un 11% en la cantidad de TEUS cargados del *Hub* si comparamos 2022 con el año anterior.

Si analizamos los principales ocho países de destino de los contenedores llenos de *Hub* en el año 2022 y lo comparamos con el 2021, se destacan los crecimientos de Italia (28%), Argentina (15%), Paraguay (12%), España (8%) y Estados Unidos (4%); contrarrestados por el descenso de Brasil (-12%), Rusia (-6%) y China (-4%). Si realizamos la sumatoria de las participaciones de estos ocho destinos, los mismos representan un 68% de total movilizado en 2022.

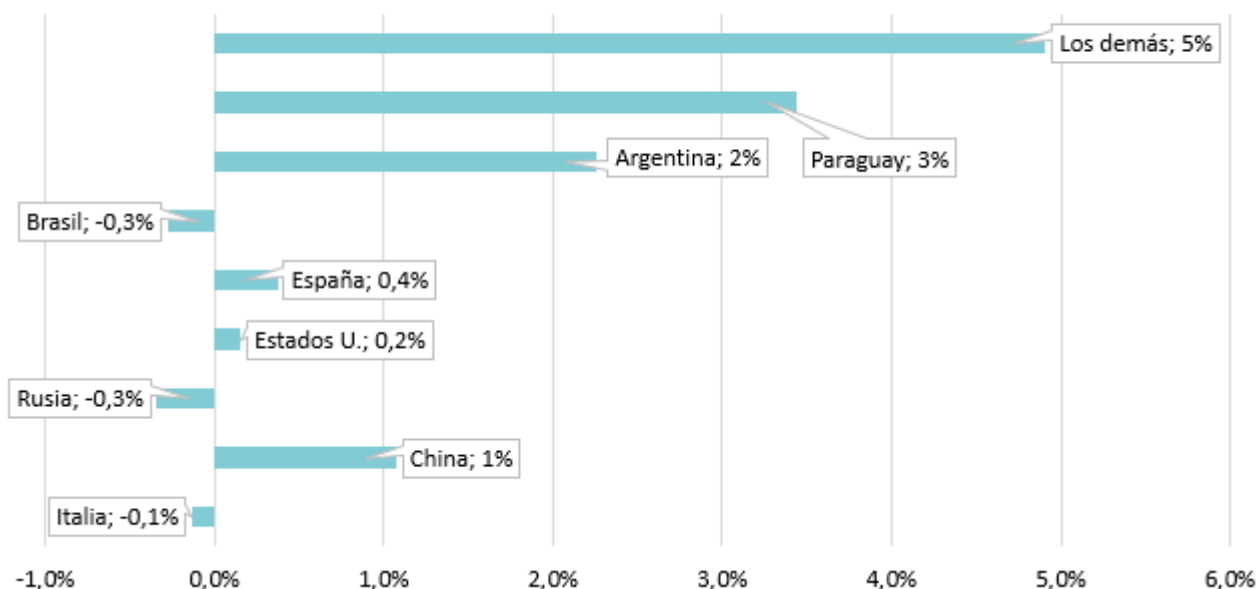
CARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE DESTINO					
TEUS, un movimiento, proc. INALOG de datos de CENNAVE					
País destino	2020	2021	2022	Var.% '22-21	Part.% '22
Paraguay	37.647	63.969	71.718	12%	28%
Argentina	23.269	33.603	38.577	15%	15%
China	10.938	7.684	16.789	-4%	7%
España	10.137	10.680	11.550	8%	5%
Estados U.	8.196	9.303	9.674	4%	4%
Brasil	8.084	17.526	6.980	-12%	3%
Italia	6.909	6.345	9.811	28%	4%
Rusia	3.654	7.960	5.986	-6%	2%
Los demás	65.061	70.705	81.469	15%	32%
Total	173.895	227.775	252.554	11%	100%

En el gráfico a continuación, se puede ver la incidencia que tuvo cada país de destino al crecimiento total observado en 2022 (11%).

⁵⁷ 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).

Incidencia de las cargas de contenedores llenos del hub por país de destino en la Var.% '22-21

Proc. INALOG datos de CENNAVE

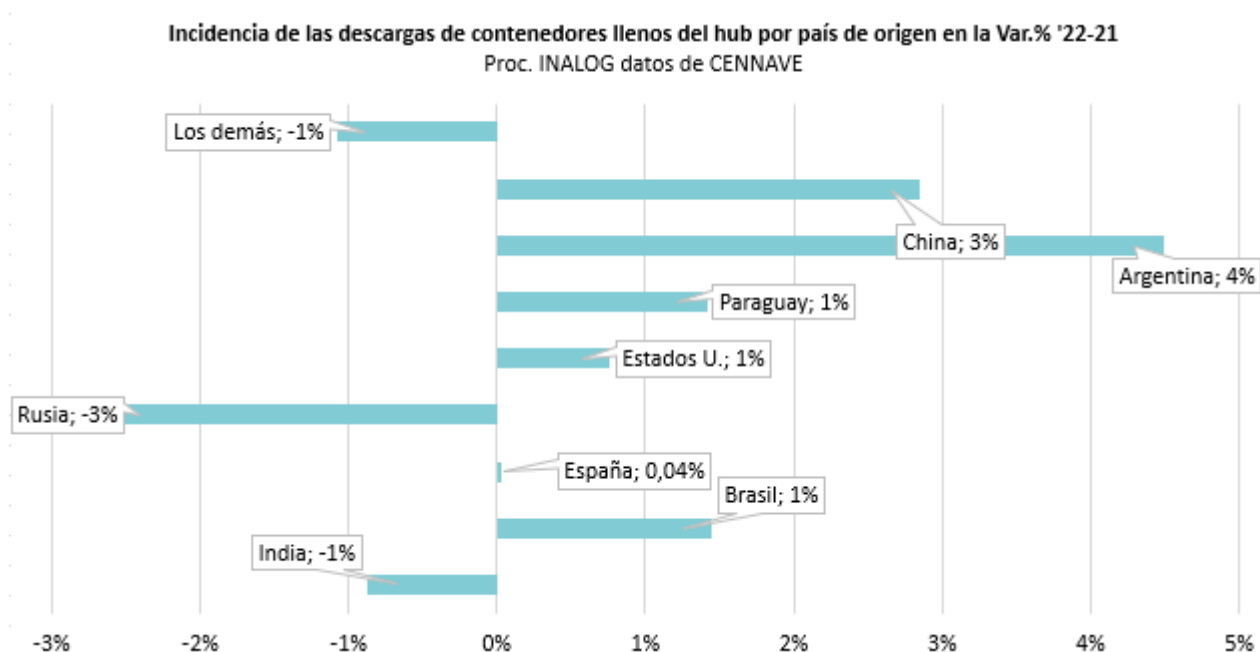


Por otro lado, si analizamos los totales de descarga, que no corresponde al comercio exterior del Uruguay, podemos constatar un aumento del 6% en la cantidad de TEUS descargados del *Hub* si comparamos 2022 con 2021.

Adicionalmente, si analizamos los ocho principales orígenes de los contenedores llenos descargados del Hub en el año 2022 y lo comparamos con el año anterior, se destacan los crecimientos de Brasil (63%), Estados Unidos (18%), Argentina (15%), China (12%), Paraguay (7%) y España (1%). Por otra parte, los restantes dos países presentan descensos, Rusia (-71%) e India (-39%).

DESCARGA DE CONTENEDORES LLENOS DEL HUB: PAÍSES DE ORIGEN				
TEUS, un movimiento, proc. Inalog de datos de CENNAVE				
País de origen	2021	2022	Var.% '22-21	Part.% '22
China	56.038	62.847	12%	25%
Argentina	48.388	55.588	15%	22%
Paraguay	46.997	50.373	7%	20%
Estados U.	10.260	12.073	18%	5%
Rusia	8.705	2.509	-71%	1%
España	7.755	7.844	1%	3%
Brasil	5.495	8.959	63%	4%
India	5.355	3.278	-39%	1%
Los demás	49.749	50.690	2%	20%
Total	238.742	254.161	6%	100%

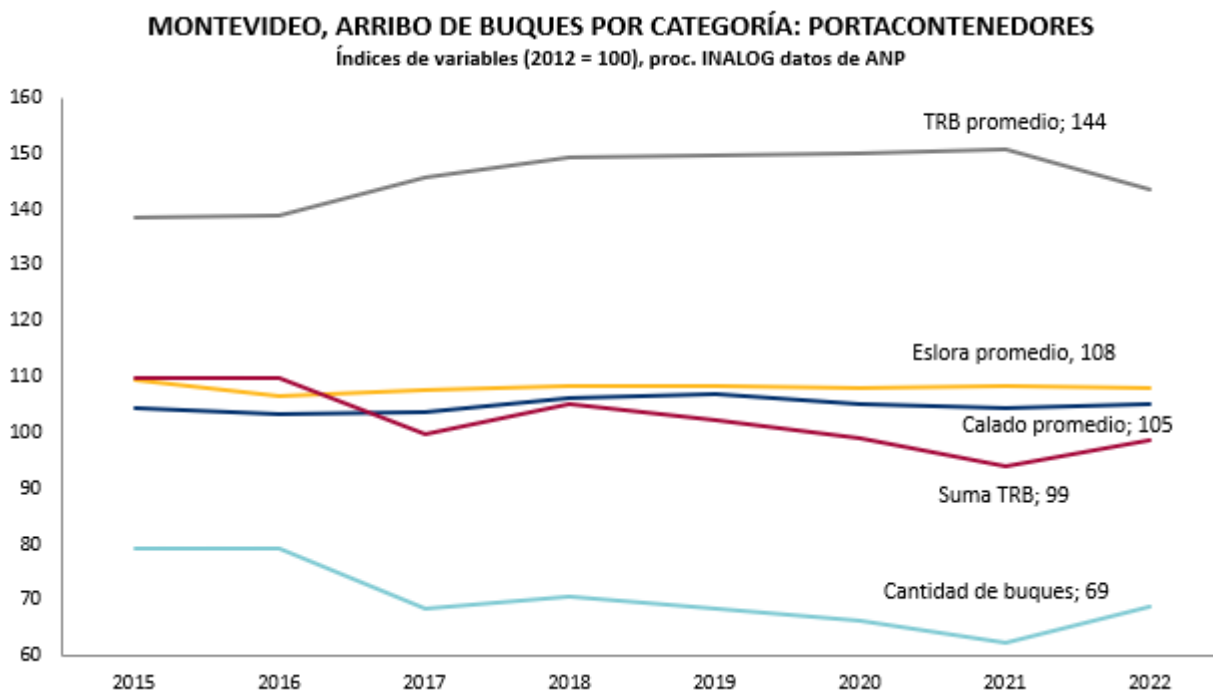
En el gráfico a continuación, se puede ver la incidencia de cada uno de los países de origen al aumento total observado en 2022 (6%).



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

A partir de la información de arribos de buques portacontenedores difundida por la Administración Nacional de Puertos, se presenta a continuación la evolución (con base en 2012) de los índices de las variables de referencia de los buques (TRB, eslora, calado, cantidad). La variación más significativa se visualiza en la cantidad de buques arribados que experimenta un aumento del 11%, con la contrapartida de la caída de la capacidad promedio de dichos buques (medida por su Tonelaje de Registro Bruto, o TRB) de un 5%. Si analizamos la tendencia, se puede observar una caída sostenida de la cantidad de buques arribados y una mejoría sostenida de la TRB; ambas variables se reinvierten este año.

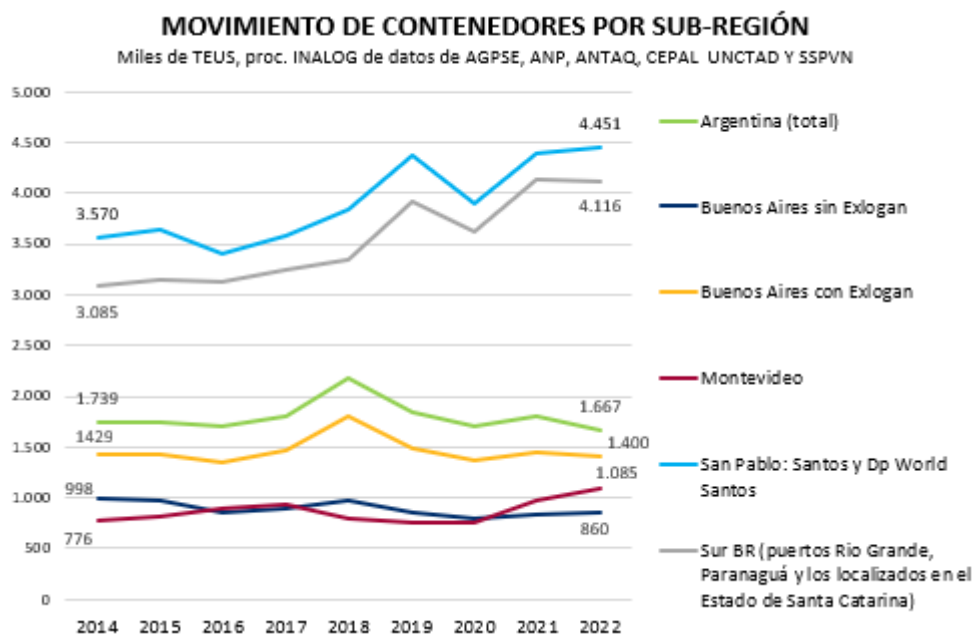
En líneas generales, en el 2022 se observa una tendencia al aumento de todas las variables, con excepción de la TRB promedio que presenta una disminución y la eslora promedio que se mantiene constante respecto al año anterior.



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

Por otro lado, los puertos brasileros de San Pablo y de la región del Sur presentaron un crecimiento importante desde 2016 hasta el año 2022, aunque para el último año no se registraron variaciones a destacar para ninguna de las dos regiones.

De este modo, podemos observar que el comportamiento de Montevideo no ha presentado grandes movimientos al alta y a la baja entre 2015 y 2022. Sin embargo, Montevideo, como lo vimos anteriormente, presentó un aumento en el total de TEUS movilizados en el año 2022, alcanzando el valor más alto en dicho año del periodo estudiado, superando el del año anterior en un 11%.



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

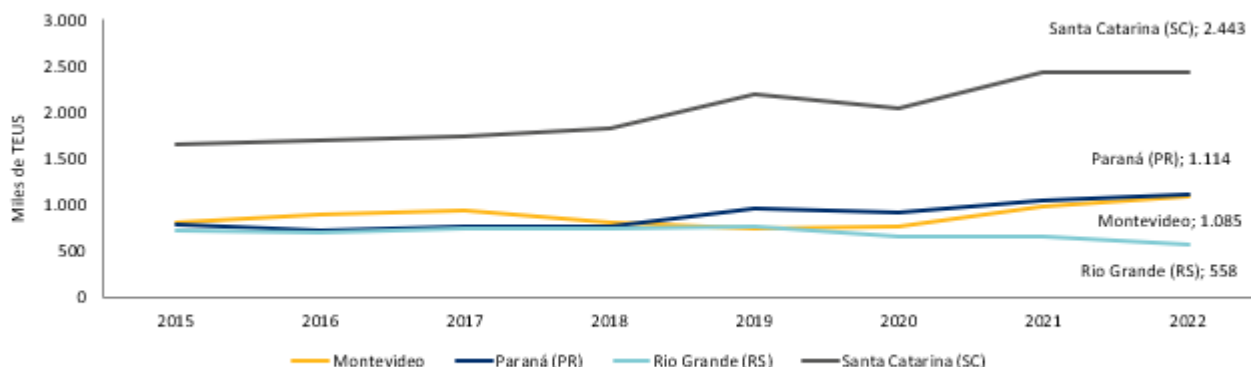
En el estado de Paraná, los movimientos en el puerto de Paranaguá cayeron en 2016 (-7%), se incrementaron en el periodo 2017-2019 (un 4%, 2% y 24%, respectivamente), vuelven a caer en 2020 un -3%, se recuperan en 2021 con un crecimiento del 13% y en el último año de estudio registran un incremento del 7%.

El Puerto de Rio Grande ha presentado variaciones tanto negativas como positivas a lo largo del periodo 2015-2022; cae en 2016 (-3%), crece en 2017 (6%), vuelve a descender levemente en 2018 (-1%), aumenta en 2019 (4%), cae de forma pronunciada al siguiente año (-15%), nuevamente desciende en 2021 (-2%) y para este último año de estudio vuelve a caer (-13%). La variación p. a p. frente al año 2015 es de un -23%.

Los puertos de Santa Catarina han crecido consecutivamente en actividad en los últimos años (2015-2022) y se mantienen por niveles superiores a los de 2015, aunque este año se mantuvo incambiado el nivel de TEUS movilizados respecto al año anterior. De esta forma, presenta una variación del 49% positiva respecto al año 2015.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR SUB-REGIÓN

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



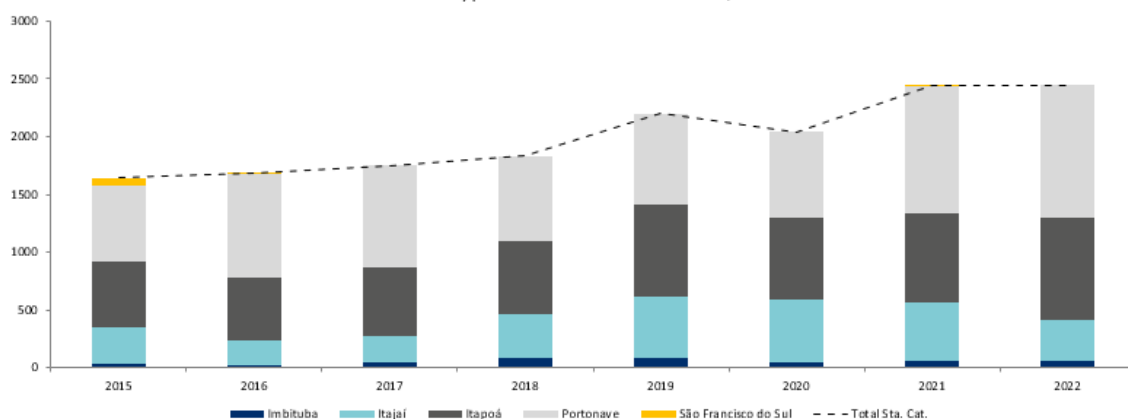
Referencias:

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

Para finalizar, se visualiza el movimiento de contenedores (medido en TEUS) de cada uno de los Puertos de Santa Catarina, el cual está marcado por el aumento interanual de los movimientos de Imbituba (18%), Itapoá (14%) y Portonave (4%) y la caída pronunciada de Itajaí (-32%); en el total se mantiene incambiado el movimiento de contenedores (TEUS) en la selección de puertos en el año 2022.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES: PUERTO DE SANTA CATARINA

TEUS, proc. INALOG de datos de ANTAQ



Puerto de Nueva Palmira

Embarques y descargas en el Puerto de Nueva Palmira

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

Esta información es sumamente innovadora⁵⁸ porque consolida los movimientos de carga y de descarga del Muelle Oficial y de las terminales portuarias privadas del Puerto de Nueva Palmira.

Si observamos el cuadro a continuación, podemos ver para el año 2022 la evolución de las toneladas mes a mes de carga y descarga del muelle oficial y las terminales privadas del Puerto de Nueva Palmira.

Toneladas brutas por sentido de operación en el Puerto de Nueva Palmira (ene-dic 2022)		
Mes	Carga	Descarga
Enero	532.357	190.255
Febrero	349.172	322.495
Marzo	702.091	322.122
Abril	533.287	506.873
Mayo	814.536	403.098
Junio	806.774	548.577
Julio	1.153.349	471.002
Agosto	825.507	595.619
Setiembre	809.634	682.033
Octubre	388.771	570.500
Noviembre	656.193	639.286
Diciembre	664.748	448.040
Total	8.236.418	5.699.898
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)		

Si nos enfocamos en los movimientos de descarga, podemos observar que el principal país de embarque es Brasil con un 34% de participación sobre el total, seguido por Uruguay⁵⁹, Paraguay y Estados Unidos, con una representación del 21%, 15% y 5% respectivamente. Casi la mitad de los movimientos son de países de la región.

⁵⁸ El INALOG estudia solo las cargas de Nueva Palmira

⁵⁹ Estos movimientos corresponden a movimientos de celulosa que embarcan en Fray Bentos y luego desde la Zona Franca de Nueva Palmira se trasborda para otros países.

Toneladas brutas descargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de embarque (ene-dic 2022)		
País de embarque	Toneladas brutas	Part. 22'
Brasil	1.932.959	34%
Uruguay	1.211.172	21%
Paraguay	860.221	15%
Estados Unidos	304.827	5%
China	232.711	4%
Argentina	224.848	4%
Reino Unido	216.518	4%
Canadá	123.245	2%
Los demás	593.397	10%
Total	5.699.898	100%
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)		

Por otro lado, si observamos los países de descarga de las mercaderías que fueron embarcadas en Nueva Palmira, aparecen como principales países de desembarque China (29%), Paraguay (11%), Países Bajos (9%), Argentina (8%) y Brasil (7%). Entre esos cinco países principales totalizan el 64% del total cargado en el Puerto de Nueva Palmira en el 2022.

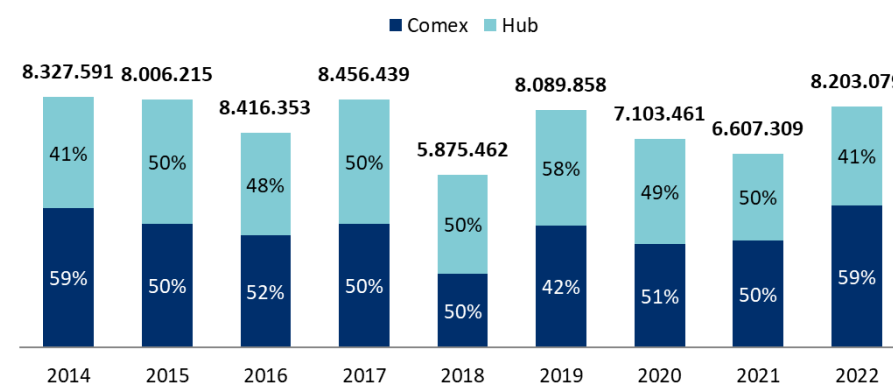
Toneladas brutas cargadas en el Puerto de Nueva Palmira por país de descarga (ene-dic 2022)		
País de descarga	Toneladas brutas	Part. 22'
China	2.401.626	29%
Paraguay	938.592	11%
Países Bajos	743.378	9%
Argentina	665.733	8%
Brasil	537.325	7%
Gran Bretaña	413.562	5%
Chile	328.768	4%
Argelia	278.542	3%
Los demás	1.928.892	23%
Total	8.236.418	100%
Fuente: GUIHPP (Grupo Uruguayo Interinstitucional de la Hidrovía Paraguay Paraná integrado por MTOP-DNH, INALOG, MEF-DNA, MEF-DNZF, ANP y MDN-PNN)		

Embarques en el Puerto de Nueva Palmira⁶⁰

Los datos presentados seguidamente corresponden a los embarques de carga (un movimiento) del Puerto de Nueva Palmira⁶¹.

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

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

El comercio exterior de Nueva Palmira presentó de esta manera un crecimiento interanual del 33%.

Toneladas	2021	2022	Var % '22-'21
Comex	3.630.297	4.825.101	33%
Soja	1.333.073	2.192.847	64%
Celulosa	1.130.980	1.146.458	1%
Trigo	515.047	657.522	28%
Malta	228.440	251.074	10%
Cebada	207.732	233.738	13%
Canola	95.506	252.751	165%
Cemento, clinker	83.708	13.087	-84%
Fertilizantes	24.569	62.172	153%
Carinata	11.243	0	-100%
Maíz	0	14.451	n/a
Otros varios		1.002	n/a

⁶⁰ La información presentada surge del trabajo coordinado con ANP (Desarrollo Comercial), CENNAVE (Área de Estadísticas), Dirección Nacional de Hidrografía y terminales privadas de Nueva Palmira.

⁶¹ La pequeña diferencia en el 2022 entre el total de esta gráfica y el cuadro anterior se deben a diferentes fechas de cierre de registro entre las instituciones involucrada en ambos casos.

Por su parte, las cargas HUB del 2022, crecieron en su conjunto en un 13%.

En el detalle de las cargas del Hub, aumentaron las cargas Hub de maíz (790%), otros varios (142%) y mineral de hierro (123%). En sentido opuesto, cayeron las cargas de canola (no se registraron este año), soja (-81%), coque (-37%) y la harina de soja (-11%).

Toneladas	2021	2022	Var % '22-'21
Hub	2.977.012	3.377.978	13%
Soja	805.203	153.860	-81%
Fertilizantes	788.994	738.185	-6%
Mineral de hierro	680.772	1.518.177	123%
Harina de soja	478.016	423.914	-11%
Coque	100.423	62.993	-37%
Otros varios	71.395	172.748	142%
Maíz	31.545	280.833	790%
Canola	20.664	0	-100%
Arroz		27.267	n/a

Al tomar en cuenta todo lo cargado, en el 2022 se recuperó carga y la cifra alcanzada es similar a la lograda en 2017; el crecimiento frente al año anterior fue del 24%.

Puertos de Colonia, Fray Bentos y Paysandú

El puerto de Colonia mostró un 24% de aumento en el total de movimientos de 2022 (medido por su peso en toneladas), con un descenso en los regímenes del comercio exterior uruguayo (exportación e importación, -5%) e importantes aumentos en los del Hub (los tránsitos que crecieron de manera significativa ya que en 2021 las toneladas fueron 76), totalizando una variación total positiva.

En el muelle del puerto de Fray Bentos en el último año observado totalizó 216.432 toneladas de mercadería, con una variación negativa del -27% frente al año anterior. En el 2022, las operaciones de dicho puerto estuvieron asociados a dos productos: rolos de madera y soja.

En el puerto de Paysandú se observó un aumento del 23% frente al año anterior, esto se debió principalmente a un aumento excepcional de las operaciones de soja (70.703

MOVIMIENTOS POR RÉGIMEN ADUANERO										
SIL INALOG a partir de la ANP										
Toneladas	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var. % '22-'21
Puerto de Colonia	59.321	33.947	8.830	4.360	4.205	4.947	1.897	2.339	2.898	24%
Comex	47.548	25.544	5.849	3.231	3.100	4.386	1.739	2.263	2.144	-5%
Hub	11.773	8.403	2.981	1.129	1.105	561	158	76	754	890%
Puerto de Fray Bentos ^(*)(**)	181.243	111.086	173.875	290.993	549.467	318.055	340.456	296.736	216.432	-27%
Comex	181.243	111.086	173.875	290.993	549.467	318.055	340.456	296.736	216.432	-27%
Fray Bentos (Zonas de transferencia)	1.573.734	1.907.763	1.946.981	496						n/a
Hub	1.573.734	1.907.763	1.946.981	496						n/a
Puerto de Paysandú ^(**)	144.998	181.258	153.731	135.708	229.640	187.108	141.416	95.016	116.760	23%
Comex	144.998	181.258	153.731	135.708	229.640	187.108	141.416	95.016	116.760	23%

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

(**) Se incluyen el peso en toneladas de las cargas contenerizadas para los años 2018, 2019 y 2020

Comex: suma de exportaciones, importaciones, admisión temporaria, removidos origen UY con destino a otros puertos uruguayos y tránsitos con origen/destino UY

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

toneladas) y azúcar crudo (46.057 toneladas).

4.2. Aeropuerto

El movimiento total de cargas en el aeropuerto de Carrasco en 2022, medido por su peso en toneladas, aumentó un 6% al compararlo con el dato cerrado del 2021.

La sumatoria de solicitudes de exportaciones e importaciones, en millones de dólares, aumentó un 12%, y la de tránsitos iniciados y finalizados en terminal disminuyó un -3%.

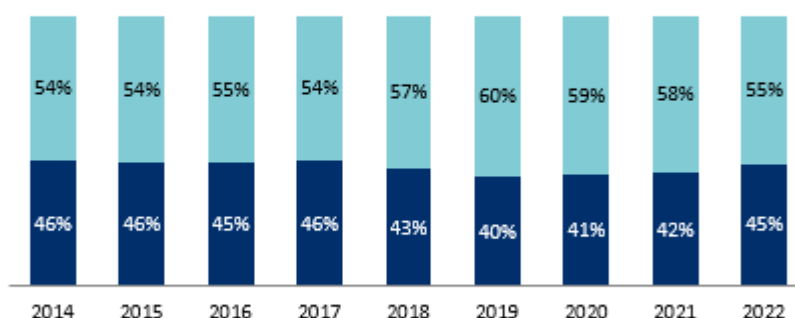
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO											
SIL INALOG a partir de la TCU y DNA											
Datos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var % '22-'21
Movimiento total Toneladas	30.723	30.855	31.408	29.150	28.232	27.534	29.132	28.915	30.437	32.113	6%
Export+Import (DUA) USD millones (*)	1.286	1.381	1.334	1.235	1.215	1.207	1.149	1.019	1.207	1.348	12%
Tránsito Ingr.+Sal.(DUA) USD millones (*)	1.760	1.606	1.584	1.489	1.426	1.589	1.688	1.469	1.694	1.642	-3%

(*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

Medido en millones de dólares, la sumatoria de los movimientos de tránsitos en la terminal representó en 2022 el 55% del movimiento total, sin tomar en cuenta el movimiento intra-aeroportuario (incluyéndolo, la participación del Hub sería aún mayor).

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

■ Export+Import (DUA) (*) ■ Tránsito Ingr.+Sal.(DUA) (*)



(*) no incluye el movimiento intra-aeroportuario

Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA

4.1. Zonas Francas

La comparación interanual de los datos obtenidos a partir de los registros en DUAS de solicitudes de exportación e importaciones (acumuladas) y de tránsitos (suma de iniciados y finalizados en cada ZF⁶²), muestra aumentos en peso en seis Zonas Francas, mientras que en términos de valor muestra aumentos en siete de ellas.

En el año 2022, el 97% del total de toneladas movilizadas está representado por las siguientes tres zonas francas; UPM Fray Bentos (34%), Nueva Palmira (32%) y Punta Pereira (31%).

Expresado en millones de dólares, el 76% del total movilizado está representado por Nueva Palmira (27%), Zonamérica (23%), UPM Fray Bentos (14%) y Colonia (12%).

ZONAS FRANCAS								
INALOG a partir de los DUAS de la DNA								
Zona Franca	2022						Var. total % '22-'21	
	Export+Import		Tránsito Ingr.+Sal.		Total		Total	
	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones	Toneladas	USD millones
UPM Fray Bentos	3.370.754	255	1.371.332	1.035	4.742.086	1.290	-4%	-2%
UPM Durazno	55.052	25	76.551	475	131.603	501	n/a	n/a
Nueva Helvecia	636	0	436	21	1.071	22	-84%	-35%
Punta Pereira	4.238.239	329	76.263	103	4.314.501	431	-1%	13%
Colonia	4.250	14	84.935	1.104	89.186	1.118	9%	13%
Florida	6.820	68	62.616	439	69.436	508	13%	24%
Libertad	4.906	36	46.500	383	51.406	419	62%	53%
Zonamérica	6.121	91	58.851	2.038	64.972	2.129	18%	6%
Nueva Palmira	3.047.670	1.648	1.342.839	875	4.390.510	2.523	30%	51%
Parque de las Ciencias	3.095	57	6.090	442	9.185	499	6%	33%

El cuadro a continuación permite observar las toneladas y los dólares movilizados por el conjunto de las Zonas Francas, si observamos la variación p. a p. 2015, el peso de la suma de solicitudes de exportación e importación aumentó 5% y el valor aumentó en un 37%. Por otro lado, si analizamos la suma de solicitudes de tránsitos (iniciados y finalizados) la variación p. a p. en términos de volumen aumentó en 2% y en valor 16%.

⁶² Ver sus implicancias en http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2021/05/fuentes_metodologia_2021.pdf

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	9.274.466	1.345
2021	9.663.749	1.599
2022	10.737.543	2.524
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
2021	3.439.770	6.753
2022	3.126.413	6.915

4.2. Pasos de Frontera

El movimiento de camiones con mercadería en el 2022 por los pasos de frontera con Argentina aumentó 7% en términos de la cantidad de vehículos y en términos de toneladas aumentó un 3%, al compararlo con lo sucedido en el 2021.

Por otro lado, en los pasos de frontera con Brasil, incrementó en un 6% el movimiento en términos de la cantidad de vehículos y en términos de peso creció un 7%.

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	2021	2022	Var % '22-'21
Frontera con Argentina (inc. Colonia)	Camiones (*)	97.684	98.690	97.203	82.565	94.437	93.806	82.663	87.722	110.852	118.912	7%
	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	2.469.075	2.532.219	3%
Frontera con Brasil	Camiones (*)	64.936	64.305	54.193	63.841	64.555	64.429	68.100	73.155	81.506	86.005	6%
	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	1.798.709	1.925.082	7%
Total	Camiones (*)	162.620	162.995	151.396	146.406	158.992	158.235	150.763	160.877	192.358	204.917	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	4.267.784	4.457.301	4%

(*) Cantidad de manifiestos

4.3. Tránsitos del Centro de Distribución Regional (CDR)

Como se indicó previamente en el presente informe, nuestro país es una plataforma intermediaria para llegar a otros destinos, en esta sección analizaremos la actividad propiamente de centro de distribución regional. Estudiaremos cuáles son las plataformas por la cual se inicia el movimiento y por las cuales dichas cargas egresan de nuestro país.

La información de los tránsitos aduaneros es la más valiosa para caracterizar a los servicios logísticos que se realizan a la mercadería desde Uruguay. La primera distinción importante, metodológica y conceptual, refiere a si la mercadería utilizó Zonas Francas o similar como depósito intermedio o si por el contrario realizó un tránsito directo entre dos puntos de frontera. El siguiente cuadro muestra el flujo de mercaderías por el territorio nacional en actividades de centro de distribución regional⁶³.

En el periodo de 2020-2022 desde Uruguay se intermedió en promedio anual 3.048 millones de dólares. En el último trienio el 42% de la mercadería (1.274 MM USD) fue intermediada por una Zona Franca, aunque solamente fue 15% si se considera el peso.

⁶³ Se define a mercaderías CDR (Centro de Distribución Regional) a las mercaderías de origen no uruguayo que transitan por el territorio uruguayo y se destinan a un tercer país. Aunque la definición contenga la palabra regional, es posible (aunque infrecuente) que se intermedie mercadería entre países no regionales. El INALOG incluye en esta categoría a la mercadería que se destina al abastecimiento de Free Shops y tiendas de frontera. En esta parte se seguirá un criterio más estricto, que excluye a este importante flujo. En definitiva, si bien en estas tiendas el consumidor es no residente, el suministro es en territorio nacional (modo II según clasificación del GATS-OMC).

**Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio trianual 2020-2022 (millones de USD).**

	Destino Origen	AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
Sin intervencion de Zonas Francas	AEROPUERTO	0	99	6	105
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR	1	72	79	152
	PASO FRONTERA	1	0	24	25
	PUERTO	14	1.460	18	1.492
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO	467	35	27	528
	PASO FRONTERA	111	50	26	187
	PUERTO	56	296	105	457
	OTRO-S/I	24	39	38	101
	TOTAL	673	2.052	323	3.048

Los principales flujos son los que conectan Puerto-Paso de Frontera⁶⁴, Aeropuerto-Aeropuerto con depósito en Zonas Francas, Puerto-Paso de Frontera intermediado por Zonas Francas, Paso de Frontera-Aeropuerto intermediado por Zonas Francas y Puerto-Puerto también con depósito en Zonas Francas.

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

Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional Promedio trianual 2020-2022		
Flujo	Mill USD	Part.
(1) Puerto - Frontera	1460	48%
(2) Aeropuerto - ZF- Aeropuerto	467	15%
(3) Puerto - ZF- Frontera	296	10%
(4) Frontera - ZF - Aeropuerto	111	4%
(5) Puerto - ZF - Puerto	105	3%
Resto	610	20%

⁶⁴ Es decir, de manera directa sin estar intervenido el flujo por ZF

4.4. Indicadores de la posición competitiva del sector logístico uruguayo⁶⁵

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.

4.5. Índice de desempeño logístico (LPI 2022) – Banco Mundial

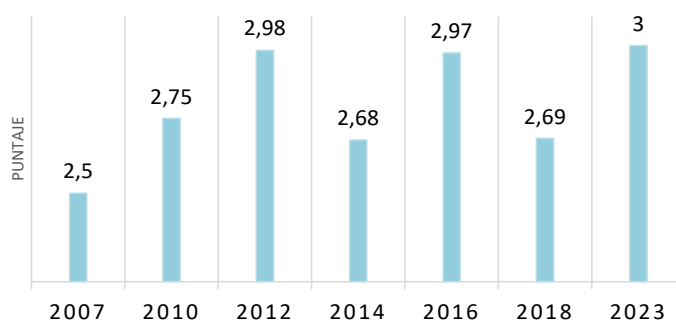
El LPI es una herramienta que busca reflejar el nivel de eficiencia de los países en el traslado de los bienes en el comercio internacional, basado en la evaluación de componentes específicos.

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

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

En términos absolutos, Uruguay presenta una mejora del 12% respecto a la edición anterior (2018).

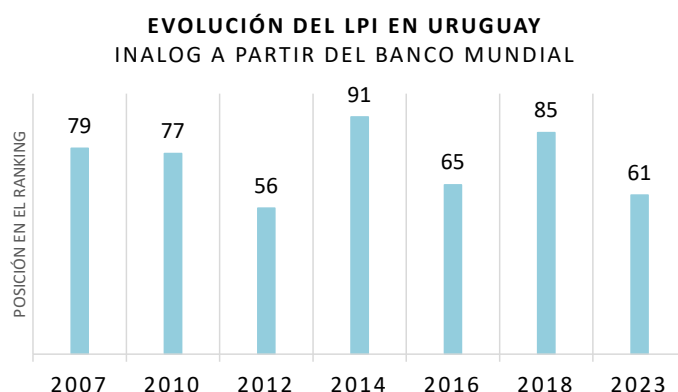
EVOLUCIÓN DEL LPI EN URUGUAY
INALOG A PARTIR DEL BANCO MUNDIAL



En el gráfico a continuación, se puede observar la posición de Uruguay en el ranking para cada una de las anteriores ediciones. En la última el índice nos muestra que Uruguay presentó uno de los mejores resultados desde su primera publicación en 2007.

⁶⁵ Algunos de los siguientes indicadores no han sido actualizados por parte de las fuentes.

Es la segunda mejor posición de todas las ediciones (la primera es la de 2012 con el puesto 56).



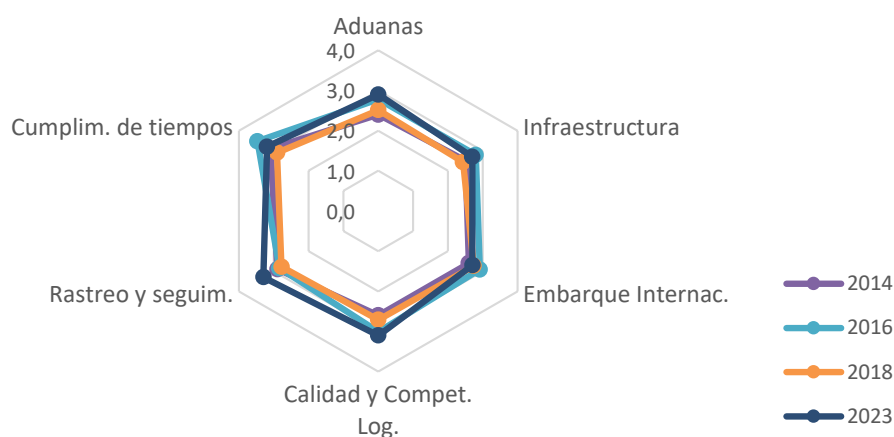
Si observamos los datos promedio de las últimas 4 ediciones, Uruguay se posicionó en el quinto lugar de Sudamérica; significó una mejora de dos lugares respecto al promedio anterior, situándose ahora por detrás de Chile, Brasil, Argentina y Perú.

POSICIÓN EN EL RANKING
INALOG a partir del BM

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

Esta mejora se explica por el aumento en el nivel de eficiencia en el traslado de los bienes en el comercio internacional. Esto se evidencia a partir de la mejora en cinco de los seis componentes si comparamos esta edición con la anterior (2018), en específico son: la eficiencia aduanera, la calidad de la infraestructura, la calidad y la competitividad logística, el cumplimiento de tiempos y el rastreo y seguimiento de envíos. El componente que mide la facilidad de coordinación de embarques internacionales no presentó variaciones respecto a la edición anterior.

DESEMPEÑO POR COMPONENTE EN LAS ÚLTIMAS CUATRO EDICIONES
Inalog a partir del BM



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

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

4.7. Índice de conectividad de transporte marítimo (LSCI y PLSCI 2022) – UNCTAD

Los índices de conectividad marítima (tanto en su medición global como en 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.

4.7.1 Índice de conectividad de transporte marítimo, trimestral (LSCI Q4 2022) – UNCTAD

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

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 componentes⁶⁶:

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 directo⁶⁷.

Uruguay alcanzó en 2022 un puntaje promedio⁶⁸ de 35,7 en el LSCI, lo que lo posicionó en el puesto 51 del ranking 2022⁶⁹; el puntaje alcanzado es un 32% superior al valor promedio considerando todos los países estudiados⁷⁰.

Si observamos los datos para América Latina y el Caribe, nuestro país se posicionó en el puesto número 12 del total de 29 países, manteniendo su posición respecto a 2021.

Nuestro país obtuvo en promedio un puntaje de 35,7 en este índice y al compararlo con los datos anteriores observamos una leve mejora respecto a los últimos cinco años. Es importante destacar que este último valor es el mayor histórico

LSCI 2022 - AMERICA LATINA Y EL CARIBE top 15
Promedio anual, proc. INALOG a partir de UNCTAD

Economía	2022
Panamá	50,97
Colombia	48,36
Mexico	47,29
Rep. Dominicana	40,27
Perú	39,99
Ecuador	38,62
Brasil	38,34
Chile	36,53
Guatemala	36,16
Jamaica	35,70
Argentina	35,00
Uruguay	35,70
Costa Rica	25,19
Trinidad y Tobago	14,89
Honduras	12,25

⁶⁶ Para 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.

⁶⁷ Un servicio directo se define como un servicio regular entre dos países; puede incluir otras paradas intermedias, pero el transporte de un contenedor no requiere transbordo.

⁶⁸ Considerando las cifras de los cuatro trimestres.

⁶⁹ Promedio por país del año 2022 para los 170 países que tienen los cuatros datos del año. Uruguay mejoró una posición con respecto a 2021 en el ranking y también mejoró su puntaje promedio.

⁷⁰ Valor promedio: 27.

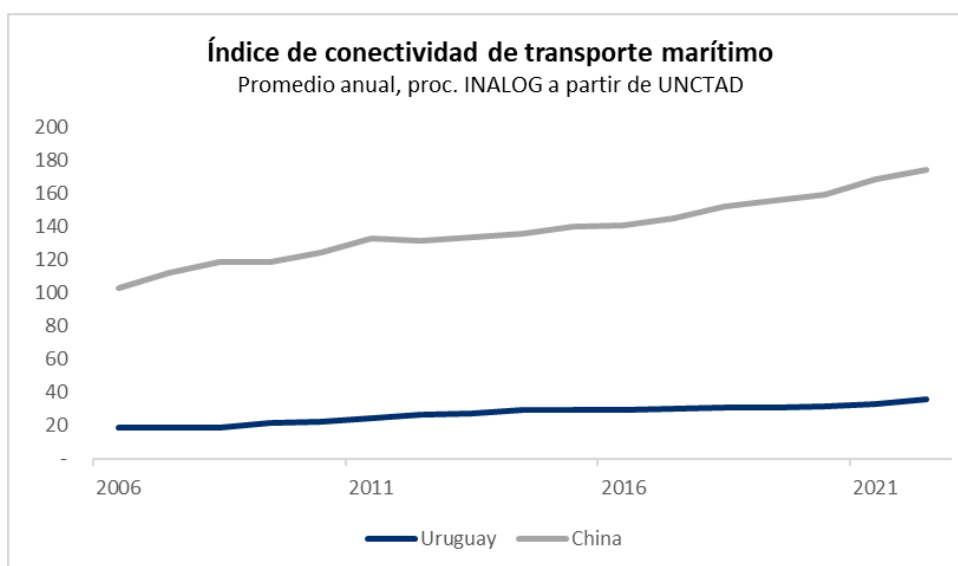
alcanzado y el índice de este año representa un aumento interanual del 9%. Por último, observando los valores a partir de 2015, es importante señalar que la evolución del índice siempre ha sido positiva.

LSCI - Uruguay 2015/2022

Promedio, proc. INALOG a partir de UNCTAD

Uruguay	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	29,25	29,59	30,30	30,76	30,90	31,46	32,80	35,70

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



Cabe señalar que hoy en día tenemos un poco más que la tercera parte de la conectividad con la que contaba el gigante asiático en el 2006, y si comparamos para el último dato Uruguay tiene solo el 20% del valor del índice de China. Esto permite concluir, que a pesar de los esfuerzos y el continuo crecimiento (muy magro) a nuestro país le queda un largo camino por recorrer en la conectividad.

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

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

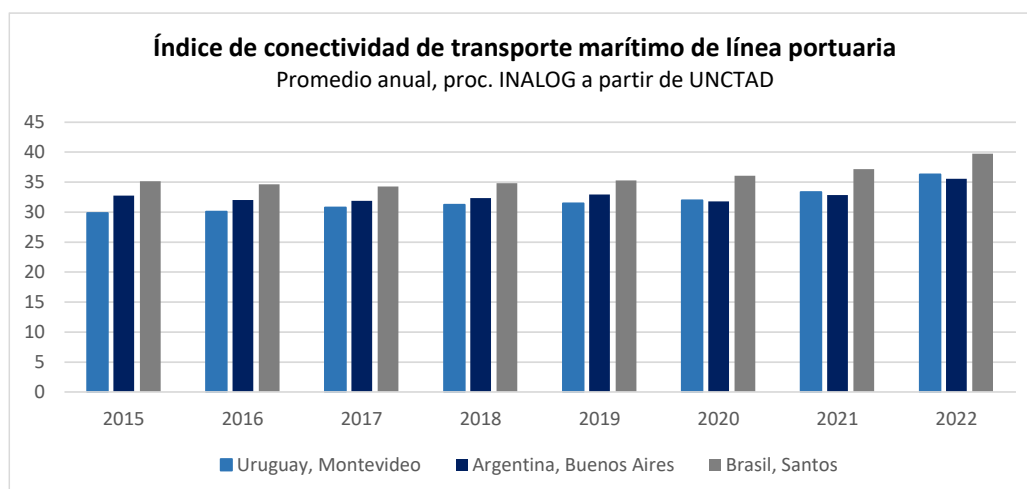
Si miramos todos los puertos a nivel global, al ordenarlos para el resultado promedio del 2022, se logra constatar que de los principales 15 puertos del ranking, 9 son puertos de China; tiene como líder el puerto de Shanghái con un valor promedio del índice de 146,63. En esta misma línea, aquellos que tienen una mayor conectividad y que superan el índice inicial (es decir, aquellos que tienen un valor superior a 100⁷¹) son los siguientes cinco puertos: Ningbo, Singapur, Pusan⁷² y Qingdao de China.

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

Si comparamos los resultados del índice promedio para las últimas siete publicaciones (2015-2022) de los principales puertos competidores de los países vecinos, Buenos Aires de Argentina y Santos en Brasil, las variaciones de ambos fueron de 8% en el último año.

Frente a ellos, nuestro país corre con la ventaja de que no se han visto variaciones negativas durante ese periodo, mientras que en Santos registró una variación de -2% en 2017 y también en 2018, y Buenos Aires tuvo caídas en 2016, 2017 y 2020. Por otro lado, en 2021 el valor de Montevideo superó al alcanzado por Buenos Aires por un 2%, en 2022 lo volvió a superar por el mismo valor. En cambio, al comparar Montevideo con Santos vemos que la cifra de Santos es un 11% superior en el 2021 mientras que en 2022 lo volvió a superar, pero por una diferencia menor (9%).

Se remarca que nuestro puerto presentó un crecimiento del 85% al comparar el resultado promedio del año 2022 con el del año base 2006⁷³. Respecto a 2021, registró una mejora del 9%, la última variación similar fue registrada en 2008. No obstante, y como también se mencionó a nivel país, el puerto de Montevideo presenta una baja conectividad con respecto a los puertos líderes globales y la misma no ha mejorado significativamente con el paso de los años⁷⁴.



⁷¹ Máximo 2006=100 para China, Hong Kong SAR.

⁷² Puerto de Ningbo en China y Republica de Pusan en Corea.

⁷³ Promedio 2006: 19,6.

⁷⁴ Información obtenida de <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/858/index.html>.

The logo for INA LOG is rendered in a bold, yellow, sans-serif typeface. The letters are thick and blocky, with a slight shadow effect that gives them a three-dimensional appearance. The 'I' and 'N' are particularly prominent, with the 'I' being a solid vertical bar and the 'N' having a thick, slanted stroke. The 'A' is also bold, and the 'LOG' part of the logo is slightly smaller than the 'INA' part. The entire logo is centered horizontally and vertically on the page.

INA LOG

INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA