

NOVIEMBRE | 2025

Sector logístico 2024

Análisis y estadísticas

Tomo II



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
OBJETIVO DEL INFORME.....	2
1. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2024	3
1.1. La demanda de servicios logísticos uruguayos por importaciones de otros países	3
1.1.1 Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo	3
1.1.2 El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)	9
1.1.3 El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)	10
1.1.4 El caso brasileiro: importaciones seleccionadas (30 productos).....	12
1.1.5 El caso brasileiro: importaciones de medicamentos	14
2. EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS.....	17
2.1. Tránsitos del Centro de Distribución Regional (CDR)	17

DEFINICIONES, ACRONIMOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS

Término	Descripción
a. a.	Variación promedio acumulativa anual
AGPSE	Administración General de Puertos de Buenos Aires
ANP	Administración Nacional de Puertos
ANTAQ	Agencia Nacional de Transportes por Vías Acuáticas del Brasil
BCU	Banco Central del Uruguay
BCP	Banco Central del Paraguay
BR-PR	Paraná
BR-RS	Río Grande del Sur
BR-SC	Santa Catarina
BR-SP	San Pablo
CDR	Centro de Distribución Regional
CENNAVE	Centro de Navegación
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
DNA	Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay
DNZF	Dirección Nacional de Zonas Francas
DUA	Documento Único Aduanero
DUA-T	Documento Único Aduanero de Tránsito
ETF	Estación de Transferencia Flotante
ETL	Proceso de extracción, transformación y carga de datos
FS	Free Shops
HPP	Hidro vía Paraguay-Paraná
INALOG	Instituto Nacional de Logística
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos de la Argentina
MDIC	Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior del Brasil
MM	Millones
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
NCM	Código de producto según la Nomenclatura Común del Mercosur
OMC	Organización Mundial del Comercio
p. a p.	Variación punta a punta
PRENA	Prefectura Nacional Naval
TEU	Medida equivalente a un contenedor de veinte pies
TRB	Tonelaje de Registro Bruto

INTRODUCCIÓN

Los tránsitos CDR (Centro de Distribución Regional) han cobrado una relevancia en la dinámica del comercio internacional de Uruguay. Este régimen permite que mercaderías de diversos orígenes ingresen al país sin nacionalizarse, para ser almacenadas, clasificadas, fraccionadas, reempaquetadas o consolidadas, y posteriormente enviadas hacia distintos mercados de destino. Gracias a su localización estratégica en el Cono Sur y a la solidez de su marco jurídico, Uruguay se ha posicionado como un *hub* logístico regional de referencia, captando flujos de comercio que buscan eficiencia y flexibilidad en sus cadenas de distribución.

En este proceso, las Zonas Francas se han consolidado como una plataforma fundamental para el desarrollo de los tránsitos CDR. Reconocidas históricamente por su aporte en sectores como la manufactura y la industria orientada a la exportación, en los últimos años, han fortalecido su perfil como centros logísticos de alcance regional. Las mismas ofrecen a las empresas: beneficios fiscales, seguridad jurídica, infraestructura de primer nivel y facilidades aduaneras que permiten realizar operaciones de alto valor agregado sobre las mercaderías en tránsito.

El dinamismo de las Zonas Francas ha potenciado significativamente los flujos de los tránsitos CDR. Además de constituir espacios donde se lleva a cabo almacenamiento y distribución, se han convertido en destinos intermedios estratégicos dentro de las cadenas globales de suministro. Esta tendencia quedó reflejada en 2022, cuando se alcanzó un récord histórico de ventas hacia Zonas Francas¹, confirmando la consolidación de estas plataformas como puntos de redistribución regional y como polos atractores de nuevas inversiones vinculadas a la logística internacional.

La evolución de los tránsitos CDR demuestra cómo Uruguay ha sabido aprovechar su marco institucional y sus ventajas competitivas para insertarse en el comercio internacional de bienes como plataforma de tránsito y redistribución. Este posicionamiento fortalece la conectividad del país, incrementa su relevancia en cadenas globales de valor y genera impactos positivos en materia de comercio exterior, empleo y atracción de servicios asociados.

¹ <https://www.uruguayxxi.gub.uy/es/centro-informacion/articulo/exportaciones-de-bienes-con-zonas-francas-2023/>

OBJETIVO DEL INFORME

El presente documento tiene como objetivo detallar los movimientos de carga vinculados al Centro de Distribución Regional (CDR), abordando tanto los ingresos como los egresos de estas. Para su elaboración, se ha implementado un proceso de ETL (Extract, Transform, Load), junto con análisis estadísticos y visualizaciones desarrolladas mediante diversas herramientas analíticas².

Este informe corresponde al segundo tomo del documento “Sector Logístico 2024”. En este se analizan, por un lado, los principales países de origen y destino de los tránsitos asociados a los movimientos CDR, así como las plataformas utilizadas para su egreso desde el territorio aduanero nacional. Por otro lado, se profundiza en los 30 principales productos importados por Argentina, Brasil y Paraguay, evaluando su influencia sobre los tránsitos del CDR. Finalmente, se examina el rol de las Zonas Francas como plataformas intermedias en los tránsitos CDR.

El período analizado abarca desde 2017 hasta 2024, y los datos se presentan tanto en millones de dólares como en toneladas brutas.

Es importante destacar que los tránsitos CDR considerados en este informe corresponden exclusivamente a mercaderías provenientes del exterior que transitan por el territorio aduanero uruguayo, generando un Documento Único Aduanero de Tránsito (DUA-T) con destino final otro país, y que efectivamente egresan del mismo. No se incluyen en este análisis los trasbordos ni los reembarcos realizados en puertos y/o aeropuertos.

El procesamiento de los datos aduaneros uruguayos se basa en la información contenida en los Documentos Únicos Aduaneros (DUAs), extraída a través del Sistema de Información Logística (SIL) del Instituto Nacional de Logística (INALOG), en coordinación con la Dirección Nacional de Aduanas (DNA). Adicionalmente, se integran datos provenientes de sistemas aduaneros de otros países y de fuentes privadas de información.

Las referencias a las fuentes utilizadas en el informe indican si los datos han sido procesados analíticamente por el INALOG o si, en su defecto, se presentan como cifras originales divulgadas por las respectivas organizaciones emisoras.

² Herramientas utilizadas: Excel, Dbeaver y Saiku Analytics, Software R y Power BI.

1. PUERTA ABIERTA DEL CONO SUR AL MUNDO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y COYUNTURA 2024

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

En esta sección, se presentan datos estadísticos seleccionados sobre las importaciones regionales de interés.

1.1.1 Importaciones de otros países a través del CDR uruguayo

Los registros disponibles de los DUA-T constituyen una de las principales fuentes de información para analizar el funcionamiento del *Hub* Logístico uruguayo. Dado que los datos dentro de los DUA-T reflejan diferentes operativas, los movimientos registrados pueden clasificarse en distintas categorías, siendo las más habituales las siguientes:

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 se encuentran dentro de las mencionadas anteriormente.

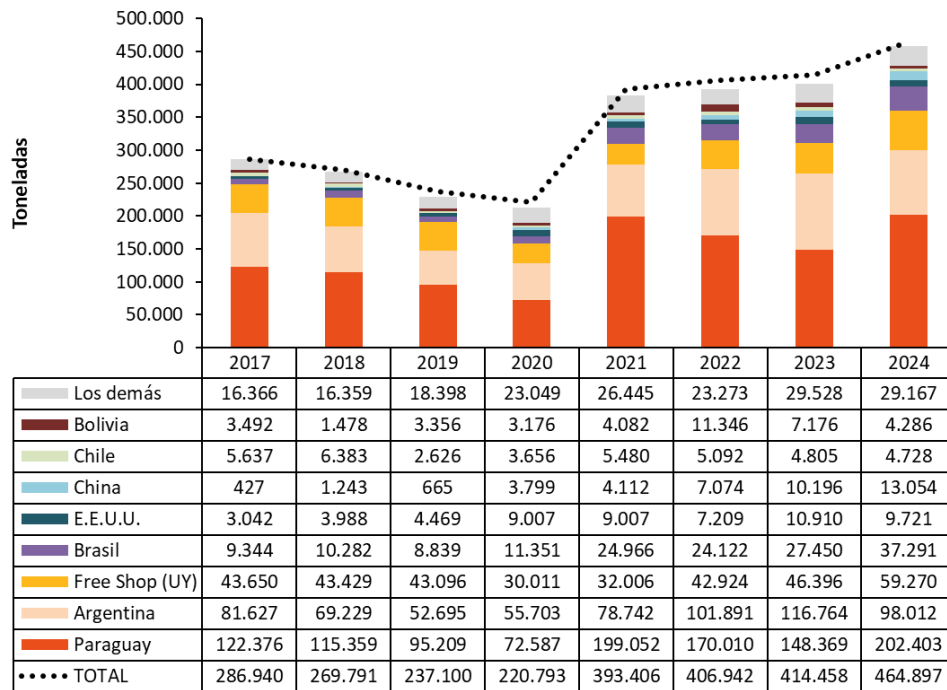
En esta sección nos centraremos en la primera categoría, es decir, en las mercaderías (productos definidos según NCM a cuatro dígitos) con origen extranjero que utilizan a nuestro país como CDR.

Entre 2017 y 2024, Paraguay y Argentina concentraron, en promedio, el 66%³ del volumen total de cargas que egresaron del territorio aduanero nacional, en tanto que Brasil registró una participación promedio significativamente menor, del 6%. Al comparar los datos de este último año con los de 2023, se observa un incremento del 12% en el total de movimientos. En relación con 2017, el crecimiento acumulado es del 62%, reflejando una evolución positiva sostenida a lo largo del período.

³ Participación promedio del período 2017-2024: Paraguay 42% y Argentina 24%.

DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO

Toneladas, proc. SIL INALOG de base de datos aduaneros



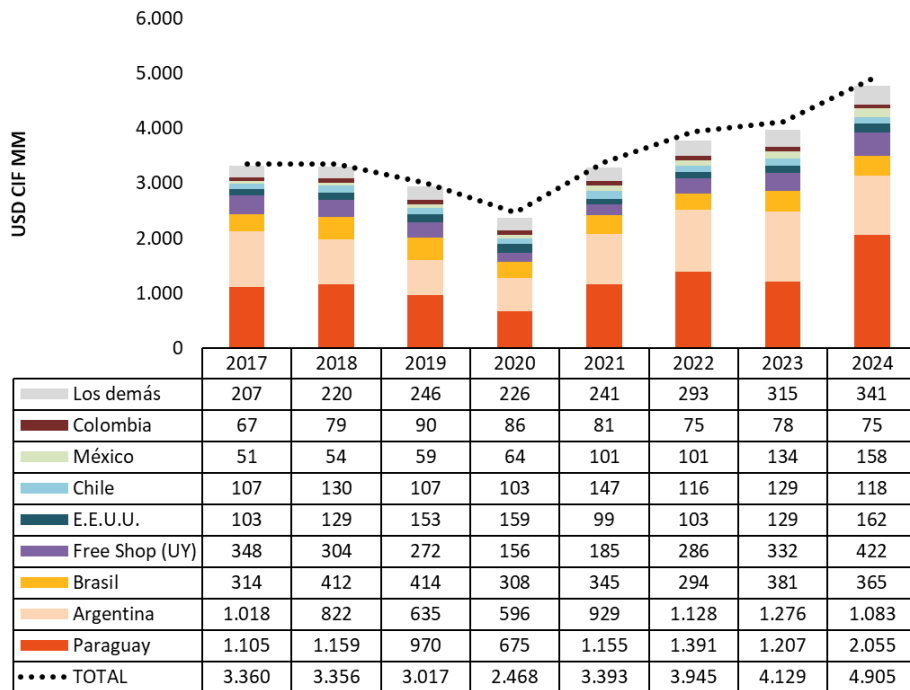
En términos de valor, durante el último año se registró un incremento del 19%, impulsado principalmente por el fuerte crecimiento de las cargas con destino a Paraguay, que aumentaron un 70%. Asimismo, se destaca un crecimiento significativo en los tránsitos dirigidos a países como Estados Unidos y México. Si bien estos destinos no representan de forma individual una participación relevante, al agruparse junto al destino Free Shop (UY) alcanzan en conjunto el 15% del total de tránsitos. Este grupo mostró un aumento del 71% en comparación con 2023.

En sentido contrario, se verificó una disminución en los tránsitos con destino a Argentina, con una caída del 15% interanual.

Considerando el período completo, el valor total de los tránsitos que atraviesan el territorio uruguayo presenta una variación positiva del 46% respecto a los niveles registrados en 2017.

DUA-T CDR: PAÍSES DE DESTINO

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



El siguiente cuadro muestra el incremento en valor de los transitos con destino a Paraguay (principal socio comercial de Uruguay) y a los Free Shop (UY). Este crecimiento compensa la disminución del valor de mercaderías dirigidas a Argentina y Brasil, considerando los valores en millones de dólares CIF.

En cuanto al peso, se observa también un aumento en las toneladas movilizadas hacia Paraguay (en menor medida que en valor)⁴, Brasil y Free Shop (UY), con variaciones del 36%, 36% y 28%, respectivamente. Argentina, en cambio, es el único destino que registró una caída en este indicador.

⁴ Esto se debe a que los productos comercializados tienen un mayor valor económico en relación con su peso en toneladas.

DUA - T CDR: PRINCIPALES DESTINOS

Variaciones % en 2024 vs. 2023

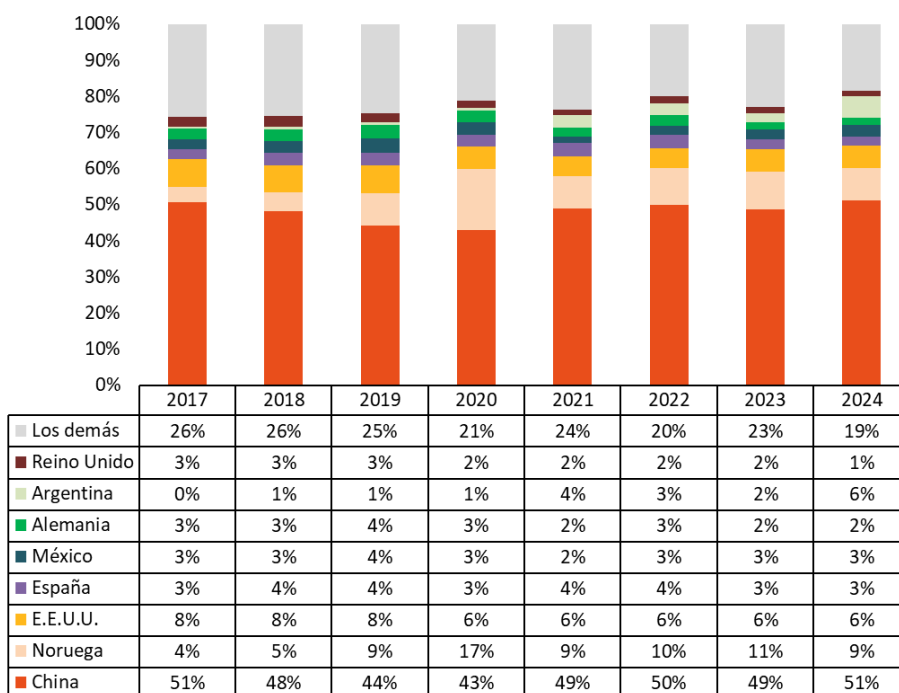
País destino	CIF MM	Toneladas
Paraguay	70%	36%
Argentina	-15%	-16%
Brasil	-4%	36%
Free Shop (UY)	27%	28%

Fuente: proc. Inalog de datos aduaneros

En lo que respecta a los principales países de origen de estas importaciones, se destaca la marcada concentración de China, que ha representado en promedio el 48% del total en toneladas durante los últimos ocho años.

DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN

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



En términos de valor, China concentró el 33% en promedio de los últimos ocho años, seguido por Estados Unidos con un 13%. Esto representa una leve disminución en la participación de China respecto al promedio anterior⁵ (35%), mientras que la participación de Estados Unidos muestra un leve aumento en comparación con su

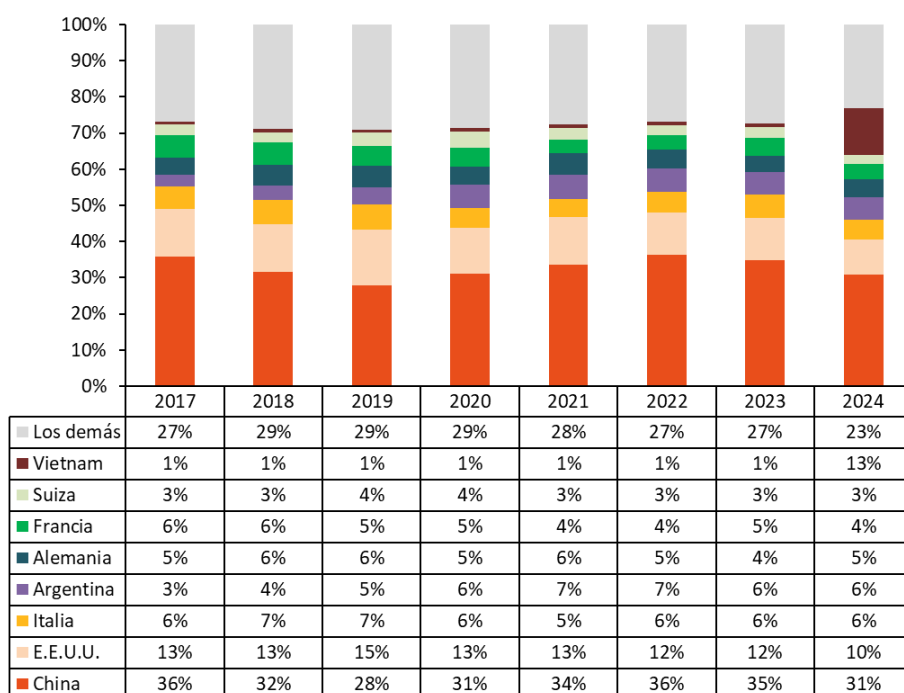
⁵ Tomando el período 2016-2023.

promedio previo (12%). En conjunto, ambos países representan en 2024 el 45% del total de los tránsitos CDR que circulan por nuestro territorio aduanero.

Adicionalmente, se observa como Vietnam, origen que en años anteriores registraba una participación prácticamente nula, alcanza en el último año un 13% del valor total de los tránsitos CDR. Este crecimiento se explica por el aumento en el tránsito de productos como calzado y prendas de vestir de diversos tipos, cuyo principal destino es Paraguay.

DUA-T CDR: PAÍSES DE ORIGEN

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



A partir de estos datos, se presenta en el cuadro siguiente la participación de las distintas plataformas en la salida de mercaderías del territorio aduanero nacional (*fin del tránsito*) y, para cada una de ellas, la participación de las plataformas de origen (*inicio del tránsito*). Esta información permite estudiar la complementariedad entre plataformas desde una perspectiva de cadenas logísticas.

Los Pasos de Fronteras se consolidan como la principal plataforma de egreso de tránsitos CDR, concentrando el 72% del total en toneladas y el 68% en valor. En cuanto a su origen⁶, la mayoría de las cargas provienen desde la plataforma Puerto, tanto en términos de peso como de valor. Las Zonas Francas también presentan una participación destacada como punto de partida, representando el 23% del volumen y el 20% del valor.

⁶ Considerando solo los movimientos que tienen como egresos los Pasos de Fronteras.

La siguiente plataforma en relevancia es el Aeropuerto que muestra una mayor relevancia en términos de valor, con un 14% de participación, mientras que su peso relativo en toneladas es mínimo (0,5%). La casi totalidad de estas cargas provienen de Zona Franca, lo que indica que se trata de mercaderías de alto valor y bajo volumen, como los medicamentos.

En contraste, la plataforma Puerto presenta una participación más significativa en términos de toneladas (16%) que en valor (10%). Las cargas que utilizan como egreso esta plataforma tienen orígenes diversos en valor: principalmente desde Zonas Francas (57%), pero también desde Depósitos Aduaneros Particulares (20%), Aeropuerto (10%), Paso de Frontera (8%) y desde la propia plataforma Puerto (5%).

Tal como se mencionó, Argentina y Paraguay continúan siendo los principales destinos de los tránsitos CDR, lo cual explica la importancia estratégica que han adquirido los Pasos de Fronteras en el esquema logístico nacional.

Participación de plataforma: DUA-T-CDR 2024

Mayúscula: fin del tránsito (salida del territorio aduanero)

Minúscula: inicio del tránsito (plataforma anterior)

Plataformas	%USD CIF MM	%Toneladas
PASO FRONTERA	68,1%	71,5%
Puerto	71,8%	70,8%
Zona Franca	20,3%	23,0%
Aeropuerto	4,7%	0,2%
Depósito Aduanero Particular	3,2%	5,9%
AEROPUERTO	13,7%	0,5%
Zona Franca	96,8%	89,1%
Puerto	2,9%	10,4%
Depósito Aduanero Particular	0,2%	0,4%
PUERTO	9,8%	15,5%
Zona Franca	56,7%	14,1%
Depósito Aduanero Particular	20,3%	50,2%
Aeropuerto	9,7%	1,1%
Paso Frontera	8,1%	7,0%
Puerto	5,2%	27,5%
DEP FISCAL ÚNICO	8,4%	12,5%
Zona Franca	71,9%	56,0%
Puerto	22,2%	37,7%
Depósito Aduanero Particular	3,0%	4,0%
Paso Frontera	1,9%	2,1%
Aeropuerto	1,0%	0,1%
Total general	100,0%	100,0%

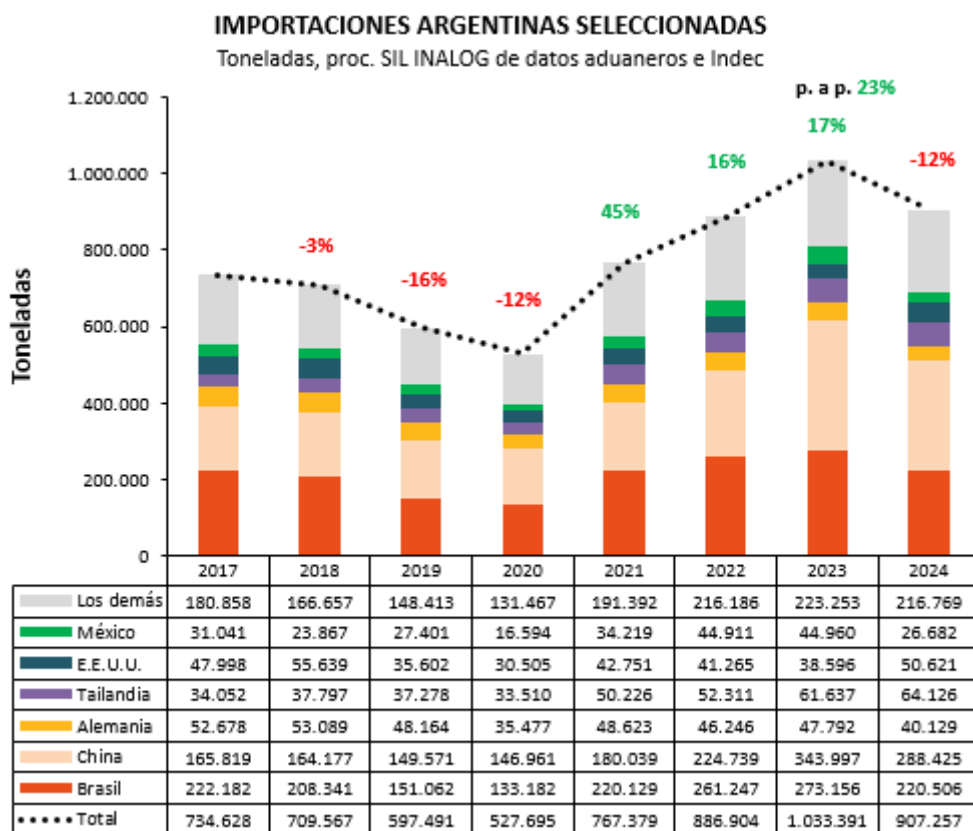
Fuente: proc. SIL INALOG de datos aduaneros

1.1.2 El caso argentino: importaciones seleccionadas (30 productos)

En esta sección se examina la evolución de las importaciones argentinas correspondientes a los 30 principales productos que, según los registros DUA-T de Uruguay, tienen como destino final Argentina, independientemente de su país de origen o de la cadena logística empleada.

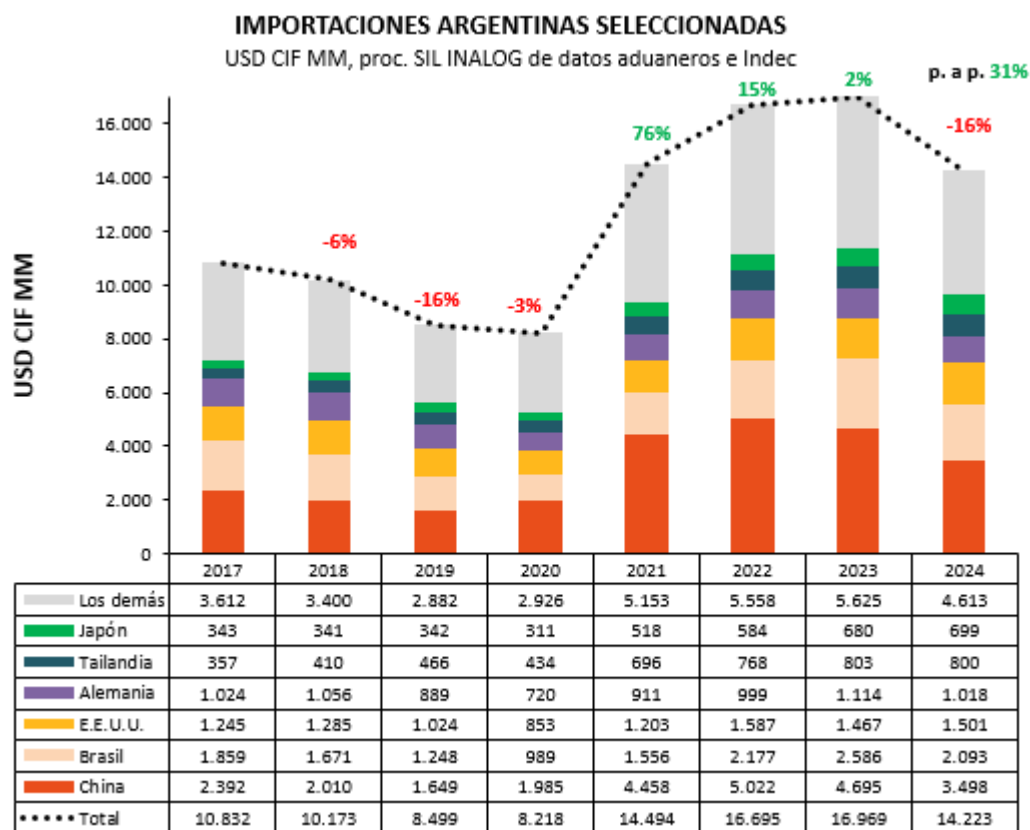
Entre 2018 y 2020, se observa una caída sostenida tanto en valor como en volumen de estas importaciones en tránsito por Uruguay. En 2021, se registra una recuperación significativa: un aumento del 76% en valor y del 45% en toneladas. En 2022, la tendencia positiva continuó, aunque con menor intensidad, con una variación interanual del 15% en valor y del 16% en volumen respecto al año anterior. Para 2023, las toneladas volvieron a crecer un 17%, destacándose el incremento de los productos procedentes de China, con un alza del 53% en volumen. No obstante, el crecimiento en valor fue más moderado pero igualmente en términos positivos, con una variación del 2%.

En 2024, se produjo una contracción del 12% en términos de peso. Sin embargo, al comparar el volumen total con el registrado en 2017, se mantiene una variación positiva acumulada del 23%.



En términos de valor, medido en millones de dólares, se registró una caída interanual del 16% en 2024. Este descenso se explica principalmente por la disminución en las importaciones argentinas desde China (su principal socio comercial), que retrocedieron un 25%, y desde Brasil, que mostraron una baja del 19% respecto al año anterior.

No obstante, al comparar con el año 2017, la variación acumulada continúa siendo positiva, alcanzando un incremento del 31% en millones de dólares.



Al analizar el promedio de los últimos ocho años, se observa que Brasil se posiciona como el principal país de origen de estos productos en términos de peso, representando el 27,4% del total importado. Le sigue cercanamente China, con una participación del 27%, y en tercer lugar Alemania, pero con un 6%.

Si consideramos el valor en millones de dólares, el orden varía: China lidera con una participación promedio del 26%, seguida por Brasil con un 14%, y Estados Unidos en tercera posición, con un 10%.

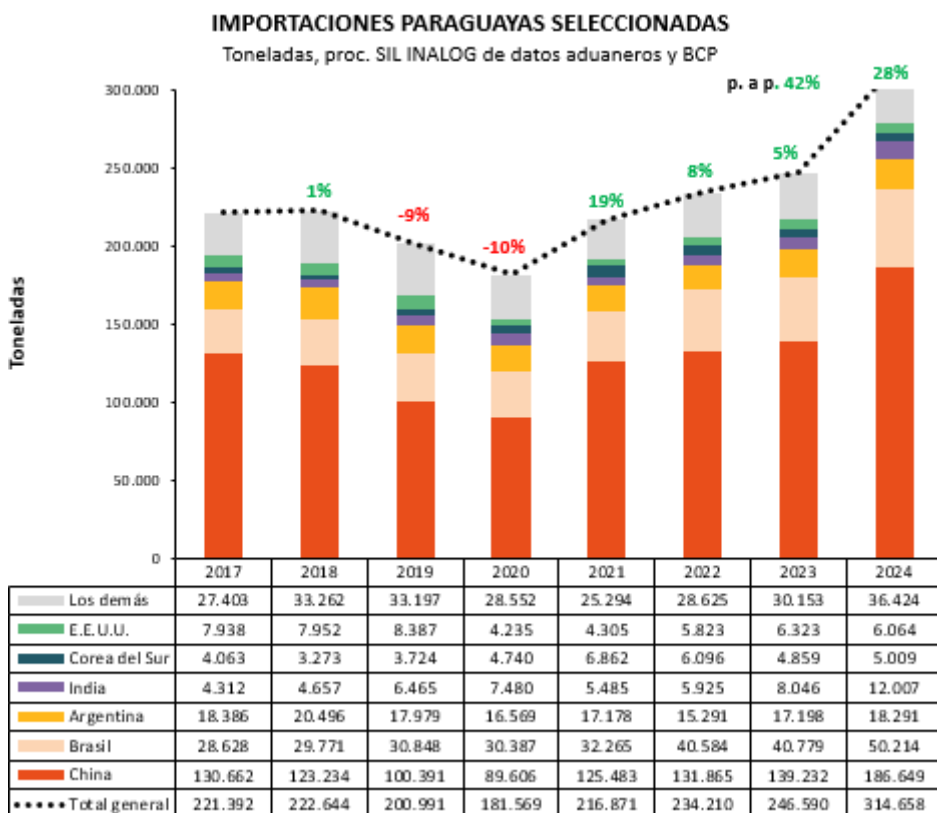
1.1.3 El caso paraguayo: importaciones seleccionadas (30 productos)

Siguiendo el mismo enfoque aplicado al análisis de las importaciones paraguayas que transitan por Uruguay, se observa que, en términos de peso, estas registraron una disminución continua entre 2018 y 2020⁷. Posteriormente, para los años 2021-2023, se registraron incrementos; para el 2021 aumentó un 19% interanual, en 2022 alcanzó un

⁷ Mismo recorrido que Argentina.

8% y, por último, para 2023 se registró un crecimiento del 5% en comparación al año anterior. En el último año considerado, se evidenció un crecimiento del 28% en toneladas.

En este sentido, la variación acumulada desde 2017 muestra un crecimiento del 42%. Cabe señalar que este aumento total se explica, en gran medida, por el incremento de las importaciones provenientes de China (país que concentra el 59% de participación en el 2024) con una suba interanual del 34%.

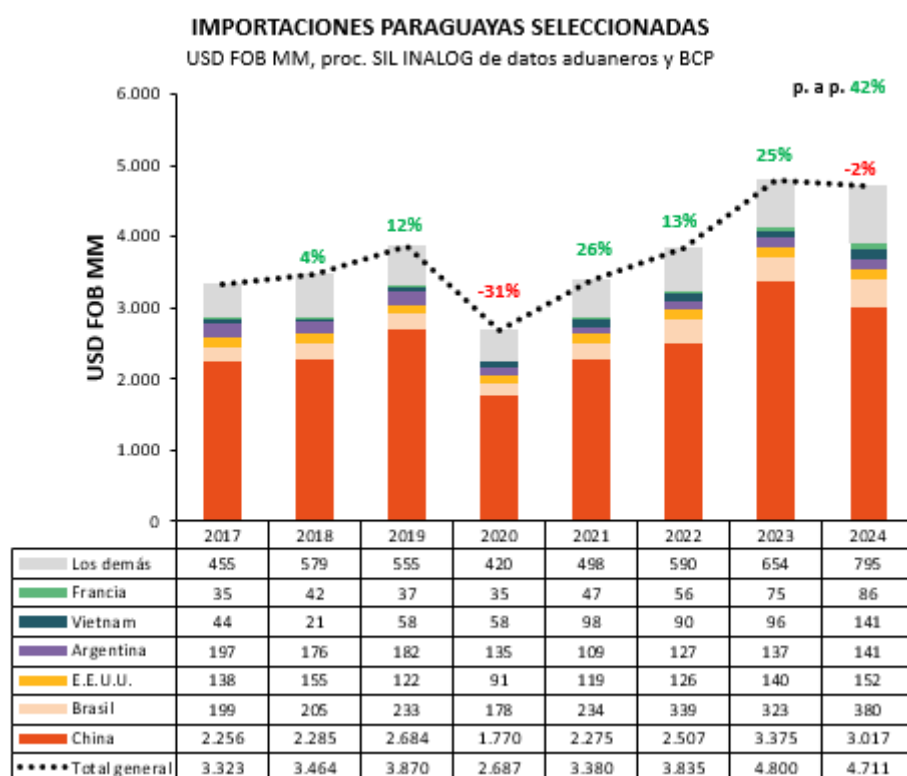


En términos de valor, las importaciones paraguayas que transitan por Uruguay mostraron un crecimiento continuo entre 2017 y 2019. No obstante, en 2020 se produjo una fuerte caída, probablemente como consecuencia de los efectos de la pandemia. Posteriormente, los años 2021 y 2022 marcaron una fase de recuperación, alcanzando en este último un incremento interanual del 13%, impulsado principalmente por mayores cantidades de productos procedentes de China y Brasil, los cuales representaron en conjunto el 74% del total importado por Paraguay a través de nuestro país.

Durante 2023, esta tendencia al alza continuó, con un aumento en el total de importaciones del 25% en términos de millones de dólares. Sin embargo, en 2024 se observó una leve contracción del 2% interanual. China se mantuvo como el principal origen de las importaciones, aunque registró una caída del 11%, representando el 64%

del total. Por su parte, Brasil ocupó nuevamente el segundo lugar, con una participación de solamente el 8% pero con un crecimiento del 17% en comparación con el año anterior.

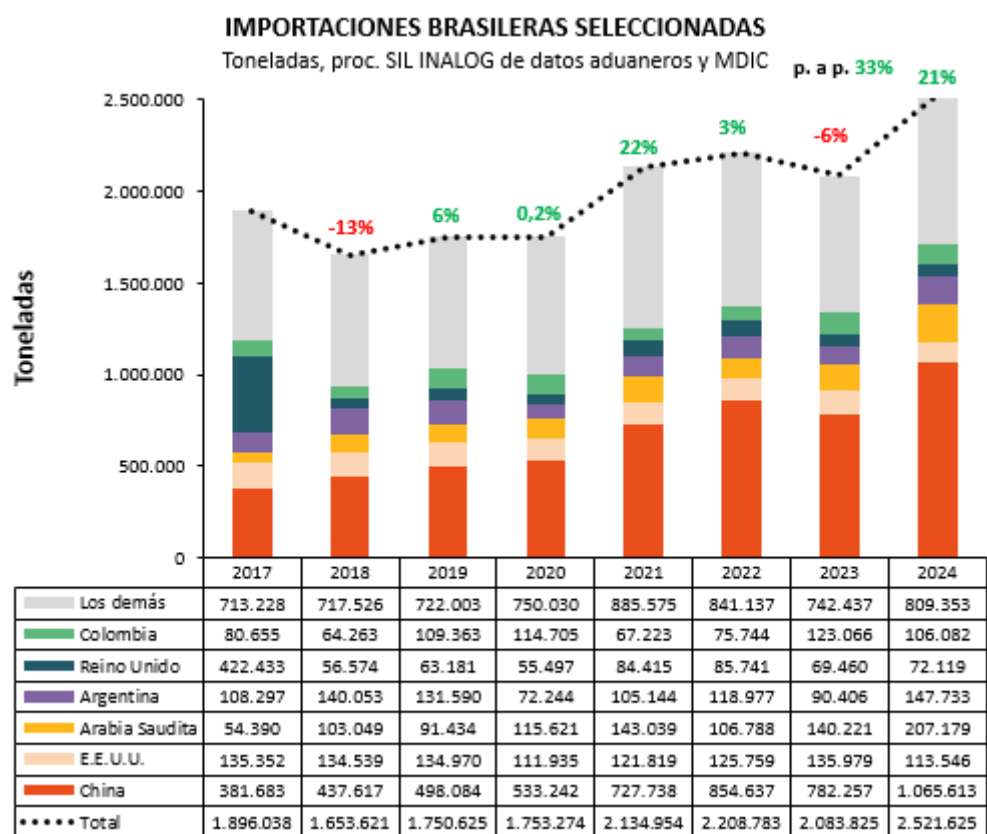
Considerando el período comprendido desde 2017, la variación acumulada presenta un aumento del 42% en valor, es decir mismo crecimiento que en volumen.



1.1.4 El caso brasileiro: importaciones seleccionadas (30 productos)

En el caso de Brasil, si tomamos los 30 productos (NCM a cuatro dígitos) que registraron más movimientos en las importaciones que transitan por el Uruguay, se puede observar que en términos de toneladas el año 2022 se produjo un bajo aumento del 3% (explicado por el aumento de importaciones con origen China). Para el año 2023, se observó una caída del 6% respecto al año anterior.

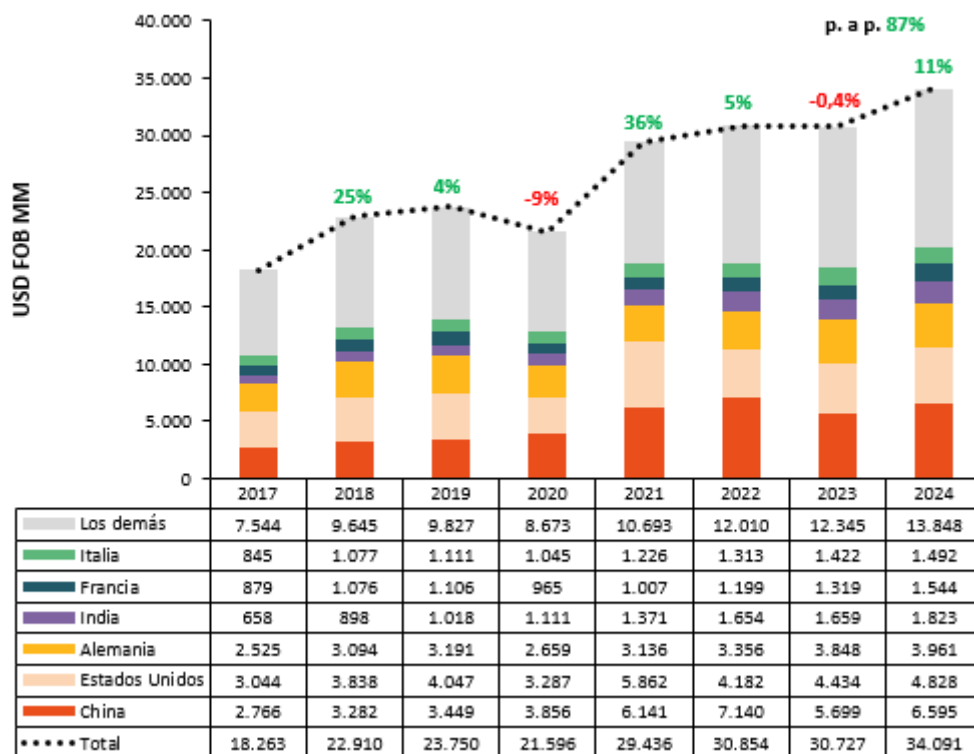
Para el año 2024, tornó el crecimiento con una variación interanual del 21% en peso. Vale la pena destacar que este registro fue un máximo histórico para el periodo (2.521.625 toneladas) superando en más de 300.000 toneladas respecto al máximo del año 2022. La variación punta a punta fue del 33% respecto al 2017.



Aplicando el mismo enfoque en términos de valor, se observa que en 2022 las importaciones brasileñas que transitan por Uruguay experimentaron un crecimiento del 5%. En 2023, se registró una leve disminución del 0,4%, lo que indica que los valores en millones de dólares se mantuvieron prácticamente estables respecto al año anterior. En el último año analizado, se produjo un incremento del 11%. De esta manera, la variación acumulada desde 2017 refleja un aumento del 87% en términos de valor.

IMPORTACIONES BRASILENAS SELECCIONADAS

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



1.1.5 El caso brasileiro: importaciones de medicamentos

En este apartado se analiza la evolución de las importaciones brasileñas según tipo de mercadería. En los últimos años, los productos farmacéuticos (caracterizados por su alto valor por tonelada) han representado una proporción significativa dentro del total.

Al observar los datos de tránsitos CDR con destino a Brasil desagregados por partida (NCM a cuatro dígitos), se evidencia que las mercaderías vinculadas al sector farmacéutico incrementaron su participación de forma sostenida hasta 2019. En 2020 se registró una leve disminución, seguida de una recuperación en 2021. Sin embargo, en los años siguientes (2022, 2023 y 2024) la tendencia volvió a ser descendente. En particular, para el año 2024 se destaca una caída interanual del 28%.

TRÁNSITOS DEL CDR CON DESTINO BRASIL (PARTICIPACIÓN POR PARTIDA EN VALOR)								
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA								
Mercadería	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Medicamentos	45%	55%	63%	56%	58%	46%	38%	28%
Sangre humana	12%	12%	13%	9%	7%	9%	14%	20%
Máquinas y aparatos de imprenta	13%	10%	8%	5%	5%	7%	4%	5%
Polímeros de propileno (Plásticos)	0%	0%	0%	0%	6%	6%	2%	7%
Artículos de grifería	0%	0%	0%	0%	1%	3%	3%	5%
Los demás	29%	22%	16%	29%	24%	31%	38%	36%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

La información analizada adquiriría gran relevancia en años anteriores, dado que se vinculaba a una corriente significativa de tránsito de productos farmacéuticos a través de Uruguay con destino final a Brasil. Asimismo, esta dinámica representaba una parte relevante de las operaciones logísticas del país. Sin embargo, se ha observado en la actualidad que ha perdido peso dentro del conjunto de tránsitos registrados. En este contexto, el siguiente cuadro detalla las plataformas logísticas nacionales que intervienen en el tramo final de la cadena, es decir, en la salida del territorio aduanero.

El desglose permite visualizar, por un lado, la participación de cada plataforma como punto de salida de la mercadería farmacéutica (*fin del tránsito*), y por otro, el origen de dichas cargas (*inicio del tránsito*).

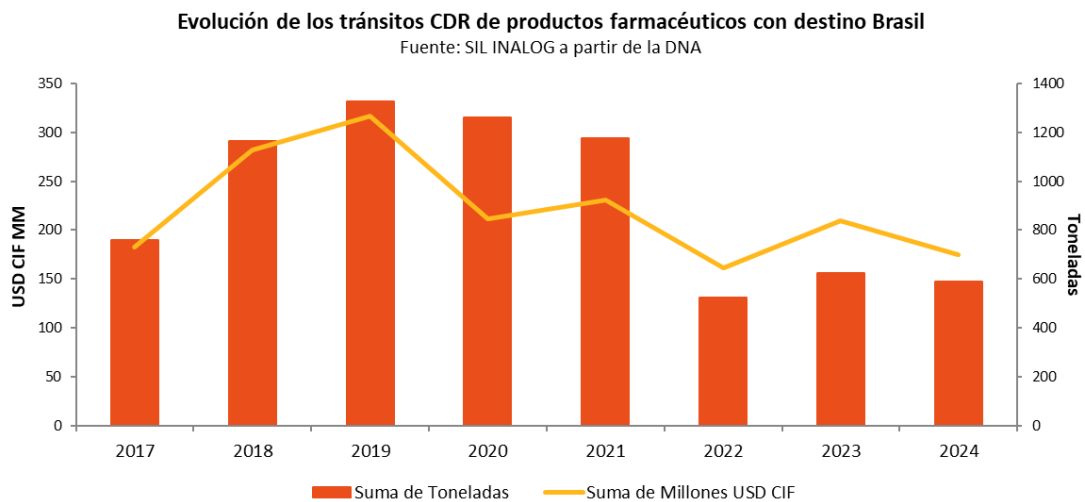
Los Pasos de Fronteras se posicionan como la principal plataforma utilizada, concentrando el 70% del total en términos de peso y el 34% en términos de valor. Le sigue la plataforma Puerto, que representa el 23% del peso y el 33% del valor del total movilizado. En tercer lugar, se encuentra la plataforma Aeropuerto, que si bien tiene una participación menor en peso (7%), adquiere gran relevancia en valor, también con una participación del 33%, lo cual refleja la alta concentración de medicamentos de elevado valor por tonelada movilizados por vía aérea en esta etapa final del tránsito.

PARTICIPACIÓN POR PLATAFORMA: DUA-T CDR 2024		
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
PASO FRONTERA	34%	70%
Zona Franca	64%	62%
Aeropuerto	36%	38%
PUERTO	33%	23%
Zona Franca	51%	36%
Aeropuerto	49%	64%
Aeropuerto	33%	7%
Zona Franca	100%	100%
Total	100%	100%
Fuente: SIL INALOG a partir de la DNA		

El análisis de la gráfica muestra que los movimientos de productos asociados al sector farmacéutico presentaron un crecimiento sostenido en términos de peso y valor entre 2017 y 2019. En 2020, ambas métricas registraron una caída, seguida por una leve recuperación en valor durante 2021, aunque con una nueva disminución en peso. En 2022, se observó un nuevo retroceso en ambas variables. En 2023, los datos reflejan una recuperación respecto al año anterior, aunque sin alcanzar los niveles registrados entre 2018 y 2021. Finalmente, en 2024 se produjo una nueva caída, con una variación negativa del -17% en valor y -6% en peso, en comparación con el año anterior.

El desglose por partidas evidencia una disminución significativa en los tránsitos correspondientes a la partida 3004 (medicamentos), la cual históricamente ha concentrado la mayor proporción de los productos farmacéuticos en tránsito hacia Brasil. En 2024, esta partida representó el 28% del total en valor, una cifra aún relevante, pero inferior a la registrada en años como 2020 y 2021, cuando alcanzó el 56% y 57%, respectivamente.

En contraste, se destaca el crecimiento en los tránsitos de la partida 3002 (sangre humana), que aumentó su valor de 55 millones de dólares en 2023 a 71 millones en 2024. Este incremento elevó su participación dentro del total de tránsitos CDR hacia Brasil del 14% al 20%, consolidándose como una de las principales partidas dentro del sector farmacéutico en este tipo de operación.



2. EL SECTOR LOGÍSTICO URUGUAYO EN CIFRAS

2.1. Tránsitos del Centro de Distribución Regional (CDR)

Como se ha señalado tanto en el “Tomo I” como en este “Tomo II”, Uruguay cumple el rol de plataforma logística de intermediación hacia otros mercados. En esta sección, se abordará en detalle el funcionamiento del país como centro de distribución regional mirando como influyen las Zonas Francas. El análisis contempla tanto los puntos desde los cuales se origina el movimiento de cargas como aquellos por los que estas salen del territorio nacional.

La información proveniente de los tránsitos aduaneros⁸ resulta fundamental para describir los servicios logísticos prestados a la mercadería desde Uruguay. Una distinción clave, tanto desde el punto de vista metodológico como conceptual, radica en identificar si la mercadería transitó por Zonas Francas u otros depósitos intermedios, o si, por el contrario, realizó un tránsito directo entre fronteras sin utilizar dichas infraestructuras.

El siguiente cuadro presenta los flujos de mercadería a través del territorio uruguayo en el marco de actividades vinculadas al centro de distribución regional.

Durante el período comprendido entre 2017 y 2024, Uruguay intermedió un promedio anual de 3.287 millones de dólares en mercadería. De ese total, el 43% (equivalente a 1.403 millones de dólares) fue canalizado a través de Zonas Francas.

Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio anual 2017-2024 (millones de USD).

	Origen \ Destino	AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
Sin intervencion de Zonas Francas	AEROPUERTO	0,09	116	14	129
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR	1	70	70	141
	PASO FRONTERA	1	0,06	21	23
	PUERTO	15	1.561	16	1.591
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO	460	37	27	524
	PASO FRONTERA	109	54	30	194
	PUERTO	64	395	128	586
	OTRO-S/I	24	35	41	99
	TOTAL	674	2.266	347	3.287

Los flujos logísticos se presentan a continuación ordenados según su participación en el total intermediado por Uruguay: la principal circulación corresponde al movimiento Puerto–Paso de Frontera (1.561 millones de USD), seguido por el flujo Aeropuerto–Aeropuerto con uso de depósito en Zona Franca (460 millones de USD), luego el flujo Puerto–Paso de Frontera intermediado por Zona Franca (395 millones de USD), Puerto–Puerto con depósito en Zona Franca (128 millones de USD) y, finalmente, Aeropuerto–Paso de Frontera (116 millones de USD).

⁸ DUAs de Tránsito.

El siguiente cuadro presenta estos flujos con sus respectivos valores promedios anuales para el período 2017–2024 (en millones de USD), así como su participación relativa sobre el total intermediado a través de nuestro país. Tal como se observa, casi la mitad de las operaciones vinculadas al Centro de Distribución Regional (CDR) se concentran en el flujo directo desde el puerto hacia un paso de frontera, sin intervención de una Zona Franca.

Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional Promedio anual 2017-2024		
Flujo	Mill USD	Part.
(1) Puerto - Frontera	1561	47%
(2) Aeropuerto - ZF- Aeropuerto	460	14%
(3) Puerto - ZF- Frontera	395	12%
(4) Puerto - ZF - Puerto	128	4%
(5) Aeropuerto - Frontera	116	4%
Resto	628	19%

En lo que respecta al volumen físico, Uruguay intermedió un promedio anual de 294.632 toneladas durante el período analizado. De ese total, únicamente el 18% (equivalente a 53.601 toneladas) correspondió a mercaderías que transitaban por Zonas Francas.

Centro de Distribución Regional de mercadería que ingresa a Territorio Aduanero.
Plataforma de Entrada y Salida. Promedio anual 2017-2024 (Toneladas).

	Destino		AEROPUERTO	PASO FRONTERA	PUERTO	TOTAL
	Origen					
Sin intervención de Zonas Francas	AEROPUERTO		0	1.087	262	1.350
	DEPOSITO ADUANERO PARTICULAR		6	11.126	28.292	39.424
	PASO FRONTERA		19	2	2.680	2.701
	PUERTO		200	183.868	13.488	197.556
Intervenida por Zonas Francas	AEROPUERTO		602	386	166	1.154
	PASO FRONTERA		664	9.891	1.147	11.703
	PUERTO		833	26.012	6.259	33.104
	OTRO-S/I		215	4.266	3.160	7.640
	TOTAL		2.540	236.639	55.453	294.632

El análisis revela una fuerte concentración del volumen de tránsito en el eje Puerto–Paso de Frontera, que con un promedio anual de 183.868 toneladas supera ampliamente al resto de los flujos. Como fue mencionado anteriormente, esta ruta domina claramente la operativa logística, manteniéndose como el principal flujo tanto en los tránsitos directos como en aquellos intermediados por Zonas Francas. Además, se trata de un patrón que se ha sostenido a lo largo de los años, reflejando su relevancia dentro del sistema logístico. Seguidamente se muestra esquemáticamente un cuadro con los principales flujos de la mercadería del CDR.

Principales flujos de la mercadería del Centro de Distribución Regional Promedio anual 2017-2024		
Flujo	Toneladas	Part.
(1) Puerto - Frontera	183.868	62%
(2) DAP - Puerto	28.292	10%
(3) Puerto - ZF- Frontera	26.012	9%
(4) Puerto - Puerto	13.488	5%
(5) DAP - Frontera	11.126	4%
Resto	31.846	11%