



Unión de
Exportadores
del Uruguay

Foco Exportador: Puerto de Montevideo



@uniondeexport

FOCO EXPORTADOR: PUERTO DE MONTEVIDEO

El Puerto de Montevideo constituye un activo estratégico para la inserción internacional de Uruguay. A través de él se canaliza una parte sustantiva del comercio exterior del país y se desarrollan, además, operaciones vinculadas a su función como plataforma logística regional.

Su competitividad depende del funcionamiento integral de los distintos componentes de la cadena logística y de su capacidad para ofrecer condiciones adecuadas a las cargas, los usuarios y los servicios marítimos.

En este marco, la recurrencia de interrupciones en la operativa portuaria afecta la previsibilidad de la cadena logística, la eficiencia de las operaciones y las condiciones de servicio que enfrentan todos los usuarios del comercio exterior.

Por otra parte, los datos disponibles muestran una señal que exige seguimiento: el movimiento de contenedores pasó de 1.125.754 TEUs¹ en 2023, su máximo histórico, a 857.491 TEUs en 2025, lo que representa una reducción cercana al 24% en dos años. La evolución del tráfico de contenedores resulta especialmente relevante porque la escala de estas operaciones contribuye a sostener la frecuencia y diversidad de los servicios marítimos. Una contracción persistente de estos movimientos puede afectar las condiciones de conectividad disponibles para el comercio exterior uruguayo.

El Puerto opera, además, en un mercado naviero internacional caracterizado por una creciente concentración y una reorganización frecuente de rutas y servicios. Esta dinámica incrementa las exigencias de eficiencia y confiabilidad para que Montevideo preserve su atractivo como escala y mantenga sus conexiones con los principales mercados.

Ante este panorama, la prioridad estratégica debería estar orientada a preservar y continuar fortaleciendo las condiciones que contribuyen a la competitividad y conectividad del Puerto: infraestructura y accesos adecuados —incluido el dragado necesario para el mantenimiento y la profundización del canal de acceso—, costos logísticos competitivos y previsibles, eficiencia operativa, digitalización e intercambio de información, capacidad de respuesta ante contingencias y una adecuada coordinación entre los distintos actores de la cadena logística.

CONTEXTO MUNDIAL Y REGIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADERÍAS

El transporte marítimo continúa siendo el soporte físico fundamental del comercio de bienes y moviliza más del 80% del volumen del comercio internacional de mercancías.

¹ TEU (Twenty-foot Equivalent Unit): unidad de medida equivalente a un contenedor de veinte pies. Las cifras expresadas en TEUs en este informe corresponden al movimiento de contenedores y no comprenden otras modalidades de carga movilizadas por el Puerto de Montevideo, como los graneles.

En la actualidad, el sector opera en un entorno caracterizado por una elevada incertidumbre, tensiones geopolíticas, reconfiguración de rutas y volatilidad en los costos de transporte.

Los datos más recientes muestran, al mismo tiempo, un comercio mundial que mantiene su dinamismo, pero enfrenta mayores riesgos. El volumen del comercio mundial de mercancías creció 4,6% en 2025. Para 2026, la OMC proyecta un crecimiento de 1,9% en su escenario base, que podría reducirse a 1,4% si persiste el shock energético asociado al conflicto en Medio Oriente.

Por su parte, UNCTAD advierte que las interrupciones en rutas marítimas estratégicas continúan generando presiones sobre el transporte y las cadenas logísticas. En este contexto, la fiabilidad de los itinerarios marítimos² se ubicó en 62,6% a nivel global en junio de 2026, según Sea-Intelligence, 4,7 puntos porcentuales por debajo de igual mes del año anterior. Las persistentes tensiones geopolíticas, los cambios en las rutas y la incertidumbre comercial continúan generando desvíos, ajustes operativos y reprogramaciones de servicios.

La reconfiguración de las rutas marítimas ha incrementado significativamente las distancias recorridas por las cargas. Según el último dato disponible de UNCTAD, las toneladas-milla³ crecieron 5,9% en 2024, casi tres veces más que el volumen transportado, como consecuencia de los desvíos y de la utilización de rutas alternativas más largas. Los episodios registrados en el Mar Rojo, el Canal de Panamá y otros pasos marítimos estratégicos muestran que los fletes, los tiempos de tránsito y la configuración de los servicios están cada vez más expuestos a factores externos al propio intercambio comercial.

América Latina y el Caribe no están al margen de estas transformaciones. La región se inserta en redes marítimas globales cuyas rutas, frecuencias y escalas se ajustan en función de las condiciones del comercio, las decisiones de las navieras y los cambios en los principales corredores internacionales, con efectos potencialmente significativos sobre la actividad de sus puertos.

El Informe portuario 2024-2025 de CEPAL señala que la evolución del movimiento portuario de contenedores no depende únicamente del comportamiento del comercio exterior, sino también de la participación de las cargas de tránsito⁴ y trasbordo⁵ y de la posición de cada

² Fiabilidad de los itinerarios marítimos (schedule reliability): porcentaje de arribos de buques que se producen dentro de un margen de ± 1 día calendario respecto de la fecha de llegada programada, de acuerdo con la metodología de Sea-Intelligence.

³ Toneladas-milla: indicador que combina el volumen de carga transportada y la distancia recorrida. Se calcula multiplicando las toneladas transportadas por las millas recorridas. Un aumento de las toneladas-milla puede reflejar tanto un mayor volumen de carga como mayores distancias de transporte.

⁴ A efectos de este informe, tránsito refiere a mercadería que utiliza el territorio o la infraestructura logística uruguaya como punto de paso hacia un destino final en otro país, sin estar destinada al mercado uruguayo.

⁵ A efectos de este informe, trasbordo refiere a la operación mediante la cual una carga es transferida de un buque a otro en el puerto, sin que Uruguay sea su origen o destino final.

puerto dentro de las redes marítimas. En este contexto, los cambios en la configuración de los servicios y en los itinerarios de las navieras pueden generar variaciones relevantes en el movimiento de contenedores y en las condiciones de conectividad de los puertos.

IMPPLICANCIAS PARA URUGUAY

Para una economía exportadora pequeña como la uruguaya, relativamente alejada de los principales centros de consumo globales, los cambios en el transporte marítimo tienen una incidencia especialmente relevante. La escala del mercado y la distancia hacen que la disponibilidad, frecuencia y regularidad de los servicios marítimos sean factores determinantes para acceder a los mercados en condiciones competitivas.

En este contexto, la infraestructura y la capacidad instalada son condiciones necesarias, pero deben estar acompañadas por servicios regulares y una operativa previsible. Alteraciones en las frecuencias, omisiones de escala, cambios de itinerario o menor disponibilidad de capacidad pueden traducirse en mayores tiempos de tránsito, reprogramaciones y costos adicionales para los operadores del comercio exterior.

La eficiencia de la operativa portuaria adquiere, por tanto, una dimensión estratégica. No depende únicamente de la productividad de muelle, sino también de la capacidad de adaptarse a contingencias y cambios en las redes marítimas, procurando minimizar sus efectos sobre la continuidad de los servicios y la previsibilidad de la cadena logística.

A estos desafíos se suman transformaciones de carácter estructural. La UNCTAD destaca que la renovación de la flota, las crecientes exigencias vinculadas a la descarbonización y el avance de la digitalización están incidiendo en las necesidades de inversión, los costos y la organización del transporte marítimo y de las operaciones portuarias. Asimismo, señala la importancia de herramientas como los sistemas de comunidad portuaria y el intercambio anticipado de información para mejorar la eficiencia y reducir tiempos y costos en la cadena logística.

URUGUAY COMO HUB LOGÍSTICO Y SU CONEXIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

Uruguay combina una localización estratégica en el Cono Sur con un conjunto de regímenes e instrumentos que facilitan la actividad logística y el comercio exterior, entre ellos los regímenes de puerto y aeropuerto libre, zonas francas y depósitos aduaneros. Estas condiciones favorecen su funcionamiento como plataforma logística regional, aunque no lo garantizan: el rol de hub depende de que las cargas encuentren rutas, tiempos, costos y condiciones de servicio que justifiquen utilizar a Uruguay como punto de entrada, salida, consolidación o distribución.

La conectividad marítima internacional es un componente central de ese modelo. El Puerto de Montevideo está integrado a una red de servicios regulares que lo vincula con mercados de Asia, Europa y América, además de conexiones regionales dentro del Cono Sur. Para un mercado de la escala de Uruguay, la complementariedad entre cargas nacionales y

regionales puede contribuir a generar masa crítica y favorecer la frecuencia y diversidad de los servicios marítimos.

La relevancia de la actividad regional dentro de la operativa de Montevideo es significativa. Según el INALOG, entre 2017 y 2024, en promedio, el 59% de los contenedores medidos en TEUs movilizados en el Puerto de Montevideo estuvo asociado a actividades de hub — trasbordo, reembarque y tránsito—, mientras que el 41% restante correspondió al comercio exterior uruguayo⁶.

Otra dimensión de este rol surge de los tránsitos vinculados al Centro de Distribución Regional (CDR), que alcanzaron un valor de US\$ 4.905 millones CIF en 2024⁷. En este caso, el indicador comprende mercaderías procedentes del exterior que transitan por territorio uruguayo con destino final en otro país y no incluye las operaciones de trasbordo y reembarque. El informe de INALOG muestra, además, la importancia de los mercados regionales: Paraguay y Argentina concentraron en promedio el 66% del volumen de las cargas CDR entre 2017 y 2024.

El avance de nuevos corredores bioceánicos en la región, como el Corredor Bioceánico de Capricornio⁸, incorpora nuevas alternativas para la circulación de cargas entre el Atlántico y el Pacífico. Para Uruguay, estos desarrollos representan un desafío competitivo y, al mismo tiempo, una oportunidad de mayor integración con las redes logísticas regionales.

⁶ INALOG, Sector Logístico 2024. Análisis y Estadísticas. Tomo I, agosto de 2025. Promedio correspondiente al período 2017-2024. INALOG considera como actividades de hub el trasbordo, reembarque y tránsito.

⁷ INALOG, Sector Logístico 2024. Análisis y Estadísticas. Tomo II, noviembre de 2025, pág. 5. El valor corresponde a tránsitos CDR expresados en millones de dólares CIF. Los tránsitos CDR considerados en el informe no incluyen trasbordos ni reembarques realizados en puertos o aeropuertos.

⁸ Corredor Bioceánico de Capricornio: corredor vial de aproximadamente 2.400 km que conecta el centro-oeste de Brasil con los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, atravesando Paraguay y el norte argentino. Su objetivo es mejorar la integración logística regional y facilitar el acceso a los mercados de Asia-Pacífico.

PUERTO DE MONTEVIDEO: INFRAESTRUCTURA Y CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD

La exportación por vía marítima comprende distintas etapas y requiere la intervención coordinada de múltiples actores. El funcionamiento de esta cadena incide en los costos, tiempos y previsibilidad de las operaciones de comercio exterior.

Principales etapas de una exportación vía marítima a través del Puerto de Montevideo



Nota: Esquema simplificado. Las etapas y actores intervinientes pueden variar según el tipo de carga, la operación y el mercado de destino.

Fuente: Elaboración propia con base en información institucional de la Administración Nacional de Puertos (ANP), Dirección Nacional de Aduanas, Uruguay XXI e Instituto Nacional de Logística (INALOG).

A partir de esta visión integral de la cadena, las secciones siguientes analizan los principales factores que condicionan la operativa portuaria y su aporte a la competitividad del comercio exterior, desde el posicionamiento y la infraestructura del puerto hasta los costos, la calidad de los servicios, la conectividad marítima y la previsibilidad de las operaciones.

POSICIONAMIENTO Y DESEMPEÑO

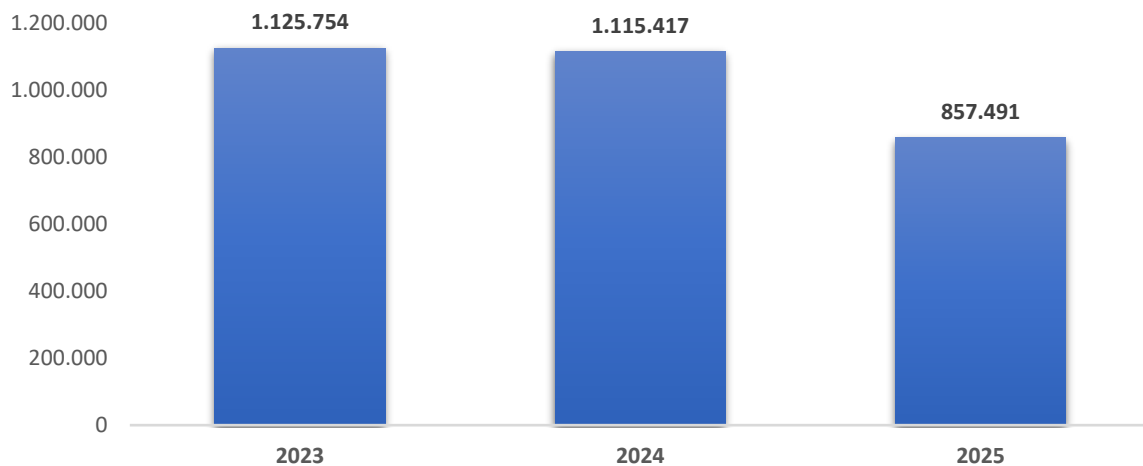
Montevideo integra un sistema marítimo regional en el que los puertos compiten por captar escalas de servicios regulares, operaciones de trasbordo y cargas nacionales y regionales. Su ubicación, el acceso al Río de la Plata, el régimen de puerto libre y su vinculación con los mercados del Mercosur constituyen activos relevantes. Sin embargo, su posicionamiento depende también de la capacidad de ofrecer condiciones competitivas para todos los usuarios de los servicios.

Esta competencia se desarrolla, además, en un contexto de importantes inversiones en puertos de la región. Entre ellas se destaca la expansión de la terminal de contenedores de Río Grande, que prevé incrementar significativamente su capacidad y fortalecer su

posicionamiento como hub del Cono Sur. Estos desarrollos refuerzan la necesidad de que Montevideo continúe fortaleciendo sus condiciones de competitividad para atraer servicios y cargas regionales.

Como se citó anteriormente, la evolución reciente del movimiento de contenedores muestra una reducción significativa en 2025. Luego de alcanzar 1.125.754 TEUs en 2023 y mantenerse en un nivel similar en 2024, con 1.115.417 TEUs, el movimiento descendió a 857.491 TEUs en 2025, lo que representó una caída de 23,1% respecto del año anterior⁹.

**Movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo (TEUs) -
2023 - 2025**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANP

Durante el primer semestre de 2026, el Puerto de Montevideo movilizó 439.464 TEUs, un 3,2% más que en igual período de 2025, de acuerdo con datos de la ANP. El registro de 2026 tiene carácter preliminar y muestra un leve aumento interanual del movimiento total de contenedores¹⁰.

La evolución del volumen resulta relevante para el posicionamiento del Puerto por su vínculo con la escala de las operaciones. No obstante, constituye solo uno de los factores que inciden en su competitividad y debe analizarse junto con la infraestructura y los accesos, el marco normativo, los costos, la conectividad marítima y la continuidad operativa. En particular, el dragado y el mantenimiento de las profundidades del canal de acceso adquieren especial relevancia, al incidir en las condiciones de navegación y en la capacidad de recibir buques de mayor porte.

⁹ ANP, estadísticas de contenedores del Puerto de Montevideo, años 2023-2025.

¹⁰ ANP, *Puerto de Montevideo – Contenedores. Enero-junio 2026*. Datos preliminares.

INFRAESTRUCTURA, ACCESO Y OPERADORES

La infraestructura portuaria y las condiciones de acceso constituyen componentes fundamentales para sostener y fortalecer el rol del Puerto de Montevideo como plataforma logística regional. La profundidad de los canales, las áreas de maniobra y los sitios de atraque inciden en la capacidad de los buques para operar con mayores niveles de carga y, por tanto, en las condiciones de competitividad del puerto.

En este sentido, la profundización y el mantenimiento del canal de acceso forman parte de las principales líneas de desarrollo de la infraestructura portuaria. La ANP ha señalado la importancia de continuar fortaleciendo las capacidades de dragado, mediante medios propios y de terceros, con el objetivo de mejorar las condiciones de navegación y operación del Puerto de Montevideo. Para los usuarios del comercio exterior, resulta particularmente relevante que estas condiciones puedan mantenerse de manera estable y previsible.

El Puerto de Montevideo combina terminales especializadas y muelles públicos multipropósito que permiten atender una diversidad de cargas. En materia de contenedores, la operativa se desarrolla tanto en la terminal especializada en contenedores, Terminal Cuenca del Plata (TCP), como en los muelles públicos, donde actúan operadores habilitados, entre ellos Montecon. A ello se suman la Terminal de Graneles Montevideo (TGM), la terminal especializada en celulosa e insumos químicos, la Terminal Pesquera de Capurro y otros muelles y áreas operativas bajo administración de la ANP.

La disponibilidad de infraestructura, sin embargo, no es suficiente por sí sola para asegurar un funcionamiento eficiente del puerto. El desempeño del puerto depende también de la coordinación entre terminales, operadores, muelles, accesos terrestres, Aduana, transportistas y demás prestadores que intervienen en la cadena logística. Desde la perspectiva del usuario, resulta importante el funcionamiento integral del proceso, desde el ingreso y retiro de la carga hasta su conexión con el servicio marítimo.

En esta línea, las iniciativas de automatización y mejora de los accesos pueden contribuir a reducir tiempos, facilitar el intercambio de información y mejorar la coordinación entre los distintos actores de la operativa.

PUERTO LIBRE Y MARCO NORMATIVO

La Ley N.º 16.246 y el Decreto N.º 455/994 constituyen la base del régimen de Puerto Libre. Bajo este marco, las mercaderías pueden permanecer y recibir distintas operaciones logísticas —entre ellas almacenamiento, fraccionamiento, consolidación, desconsolidación, clasificación, remarcado y reempaque— de acuerdo con las condiciones previstas por la normativa aduanera.

Este régimen constituye uno de los instrumentos que favorecen el desarrollo de actividades logísticas y operaciones vinculadas a terceros países, al permitir diferir el destino de las

mercaderías, consolidar volúmenes y adaptar los embarques a las necesidades de las redes regionales.

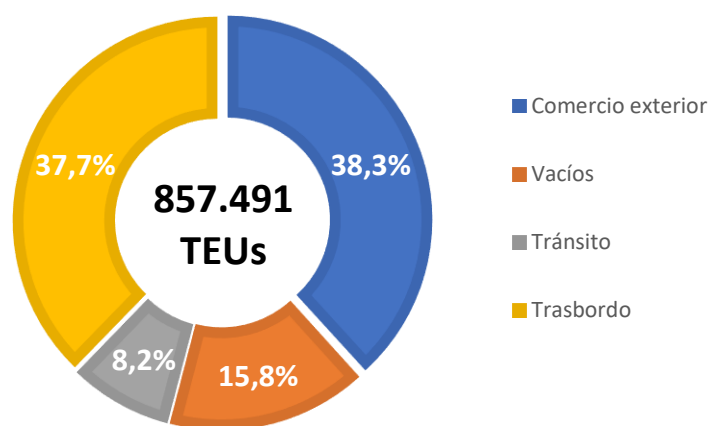
No obstante, las ventajas del marco normativo deben estar acompañadas por condiciones adecuadas de conectividad, costos, eficiencia y previsibilidad operativa. En este sentido, el régimen de Puerto Libre constituye un activo relevante para el posicionamiento de Montevideo, pero su aprovechamiento depende también del funcionamiento del conjunto de la cadena logística.

MOVIMIENTOS DE CARGA Y VÍNCULO CON EL COMERCIO EXTERIOR

El vínculo entre el Puerto de Montevideo y la base exportadora nacional es directo. Uruguay exportó bienes por US\$ 13.493 millones en 2025, 5% más que en 2024 y el mayor valor de la última década. Según estimaciones realizadas a partir de registros de Aduanas, el modo marítimo representó más del 70% del valor y del volumen físico exportado en 2025. A su vez, el Puerto de Montevideo concentró más del 60% del valor total de las exportaciones y más del 80% del correspondiente a las realizadas por vía marítima.

Desde una perspectiva complementaria, al observar cómo se compone el movimiento total de contenedores del puerto, en 2025 el comercio exterior uruguayo —exportaciones e importaciones— representó el 38,3% de los TEUs movilizados, mientras que el trasbordo explicó el 37,7%, los contenedores vacíos el 15,8% y el tránsito el 8,2%.

Participación de TEUs movilizados por categoría - año 2025



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANP / Comercio exterior incluye exportaciones e importaciones

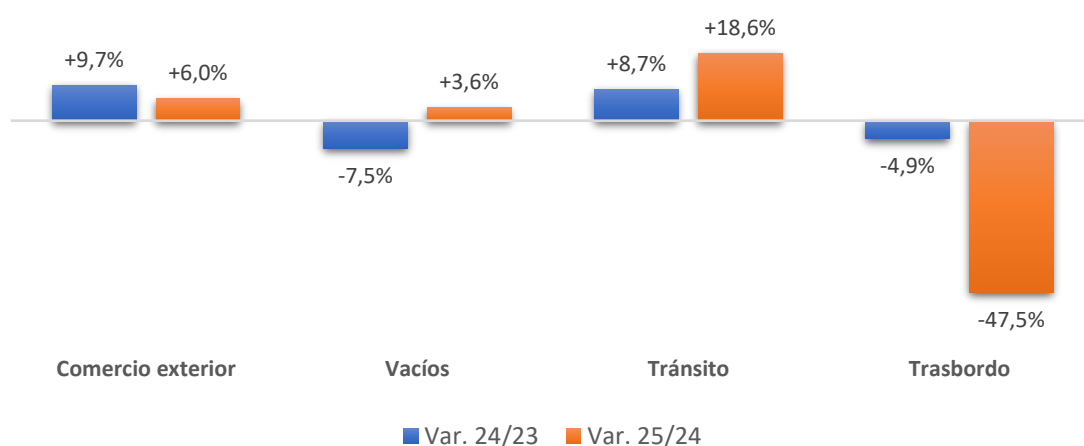
En conjunto, las operaciones de tránsito y trasbordo representaron aproximadamente el 46% de los TEUs movilizados en 2025, una participación superior a la correspondiente al comercio exterior uruguayo. Esta composición refleja las distintas funciones que cumple el Puerto de Montevideo y la relevancia que mantienen las operaciones vinculadas a su rol como plataforma logística regional. Si bien las operaciones de tránsito y trasbordo no corresponden directamente al comercio exterior uruguayo, constituyen un componente

relevante de la actividad portuaria y complementan los movimientos asociados a las exportaciones e importaciones nacionales.

En particular, las operaciones de tránsito reflejan también la inserción de Uruguay en corredores logísticos regionales, entre ellos los vinculados a la Hidrovía Paraná–Paraguay, a través de los cuales pueden canalizarse cargas de terceros países utilizando la infraestructura logística y portuaria uruguaya.

La evolución reciente muestra, además, diferencias importantes según el tipo de operación. En 2025, los TEUs asociados al comercio exterior aumentaron 6% respecto de 2024, los correspondientes a tránsito crecieron 18,6% y los de contenedores vacíos 3,6%. En contraste, los movimientos de trasbordo registraron una caída de 47,5%.

Variación interanual de TEUs por operación



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANP

La reducción del movimiento total de contenedores registrada en 2025 no fue, por tanto, generalizada entre los distintos tipos de operación, sino que estuvo particularmente asociada a la contracción del trasbordo. Dado el peso de este componente en el movimiento de contenedores de Montevideo, su evolución constituye un aspecto importante para la escala de la operativa y el posicionamiento del puerto como plataforma logística regional.

COSTOS LOGÍSTICOS Y SERVICIOS PORTUARIOS

Para las empresas exportadoras, la evolución de los costos asociados al movimiento de la carga —incluidos los fletes y gastos locales, servicios portuarios y terminales— tiene una incidencia directa sobre su competitividad, en la medida en que operan en mercados internacionales donde las posibilidades de trasladar aumentos de costos a los precios de venta son limitadas.

La competitividad logística depende de múltiples componentes; es fundamental procurar condiciones competitivas en cada uno de ellos. En este marco, los costos asociados a los

servicios terminales y portuarios constituyen un componente significativo para los usuarios del comercio exterior y justifican un seguimiento constante de su nivel y evolución.

La previsibilidad y transparencia de los costos resultan especialmente relevantes para las empresas, ya que una estructura clara y suficientemente estable facilita la presupuestación de las operaciones, la elaboración de cotizaciones, la negociación de condiciones comerciales y la evaluación de alternativas logísticas.

La eficiencia y la calidad de los servicios constituyen dimensiones fundamentales de la competitividad portuaria, sin que ello reste importancia al nivel y evolución de los costos que enfrentan los usuarios del comercio exterior.

Asimismo, cuando el aumento de la escala permite generar ganancias de eficiencia, resulta necesario que estas puedan reflejarse también en los costos que enfrentan los usuarios del comercio exterior.

La preocupación por la evolución de estos costos no es reciente. La Unión de Exportadores (UEU) ha señalado que determinados conceptos facturados por las terminales registraron, entre 2013 y 2018, aumentos superiores al 300% en dólares¹¹. Este antecedente forma parte de una preocupación sostenida por la competitividad de los costos terminales.

La comparación con otros puertos, tanto de la región como extra regionales, donde se embarcan las mercaderías que compiten con las nuestras en los mercados externos, también es una referencia importante para analizar la posición competitiva de Montevideo.

En este contexto, desde la UEU se ha señalado en distintas oportunidades la importancia de contar con mecanismos adecuados de monitoreo y control de los costos portuarios, sobre la base de criterios objetivos y comparables, que permitan conocer su evolución y contribuir a preservar condiciones competitivas para los usuarios del comercio exterior.

El objetivo debe ser que cada componente de la operativa contribuya, desde su ámbito, a una cadena logística eficiente, competitiva y previsible.

CONECTIVIDAD MARÍTIMA

La conectividad marítima —entendida como la disponibilidad, frecuencia y regularidad de los servicios— es un factor clave para la colocación de las exportaciones uruguayas en los mercados internacionales.

Su evolución requiere un seguimiento periódico que permita identificar cambios en las condiciones de acceso marítimo del país. Para ello, resulta relevante observar variables como la cantidad y frecuencia de los servicios, las conexiones y destinos disponibles, las omisiones de escala y la estabilidad de los itinerarios, entre otros indicadores de conectividad.

¹¹ Agenda de prioridades para el desarrollo exportador de la UEU, mayo de 2024.

Actualmente, se ve afectada tanto por factores externos como internos. Entre los factores externos se destacan las interrupciones a nivel global, la saturación de los puertos, el aumento de las omisiones de escala y la competencia de otros puertos de la región por captar servicios y cargas.

En cuanto a los factores internos, inciden los costos y la eficiencia de la operativa, las interrupciones de actividades, los tiempos de acceso y atención, y la infraestructura y profundidad del puerto. Estos factores pueden afectar su atractivo para las cargas y los servicios marítimos y traducirse, entre otros efectos, en pérdida de trasbordos, omisiones de escala o suspensión de servicios directos.

Para mejorar la conectividad marítima de Uruguay resulta trascendente sostener y ampliar servicios regulares, con capacidad disponible y conexiones hacia distintas regiones del mundo. Para ello, el puerto debe estar operativo, disponible y funcionar de manera eficiente.

Asimismo, es fundamental mantener un volumen adecuado de movimiento de contenedores, así como retener y recuperar cargas regionales.

DISRUPCIONES OPERATIVAS: IMPACTOS Y RESPUESTA

La acumulación de interrupciones en la operativa portuaria constituye una situación de especial gravedad por sus efectos sobre la previsibilidad, la eficiencia logística y las condiciones de competitividad del comercio exterior uruguayo.

Las interrupciones registradas en los últimos años responden a causas diversas. Predominan los conflictos vinculados a la negociación colectiva y las condiciones laborales —incluyendo salarios, convenios, ingreso de personal, carrera funcional y otras situaciones coyunturales—, a los que se suman procesos de cambio organizativo y tecnológico, cuestiones de seguridad laboral y otras medidas sectoriales. En consecuencia, las interrupciones no pueden atribuirse a un único factor, sino que reflejan una combinación de situaciones laborales, institucionales y operativas.

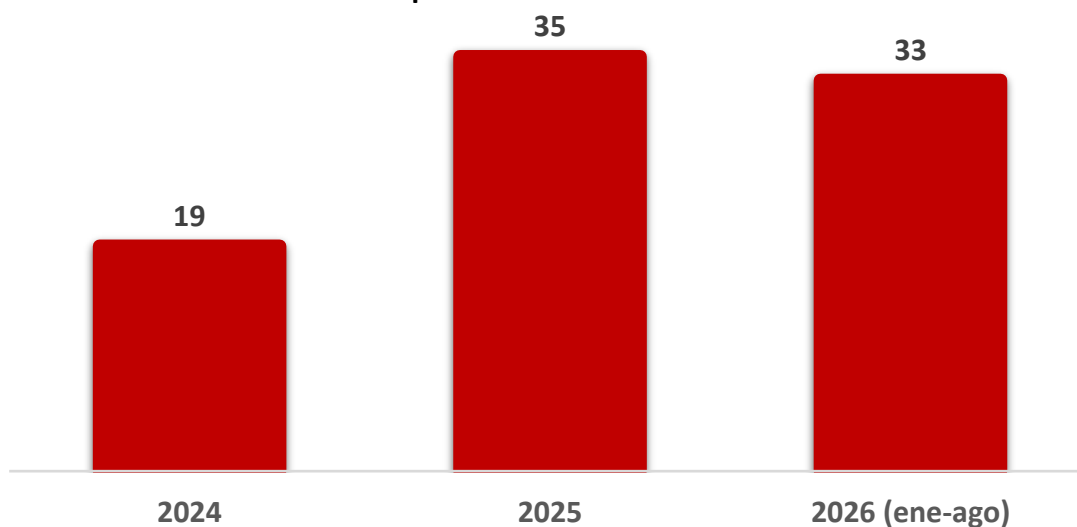
Según el relevamiento de la UEU, durante 2025 se registraron 35 días con episodios de interrupción total o parcial de actividades vinculadas a la operativa portuaria. En 2026, al 14 de agosto, se habían contabilizado 33 días con episodios¹². El relevamiento incluye afectaciones de distinta extensión y alcance, por lo que estos registros deben interpretarse como una aproximación a la recurrencia de las interrupciones y no como días completos de paralización del puerto.

Aun cuando una interrupción sea parcial o de duración limitada, sus efectos se extienden más allá del período de la medida, debido a la necesidad de reprogramar operaciones,

¹² Unión de Exportadores del Uruguay, Relevamiento de medidas sindicales en Puerto de Montevideo, 1°/1/2024 a 14/8/2026. El relevamiento suma interrupciones parciales y totales con el objetivo de proporcionar un orden de magnitud y comprende afectaciones correspondientes a terminales, depósitos, ANP y otros actores vinculados a la operativa portuaria.

atender acumulaciones de carga y normalizar posteriormente los distintos eslabones de la cadena logística. Las interrupciones también pueden afectar el retiro, devolución y reposicionamiento de contenedores vacíos, generando desajustes adicionales en la operativa logística.

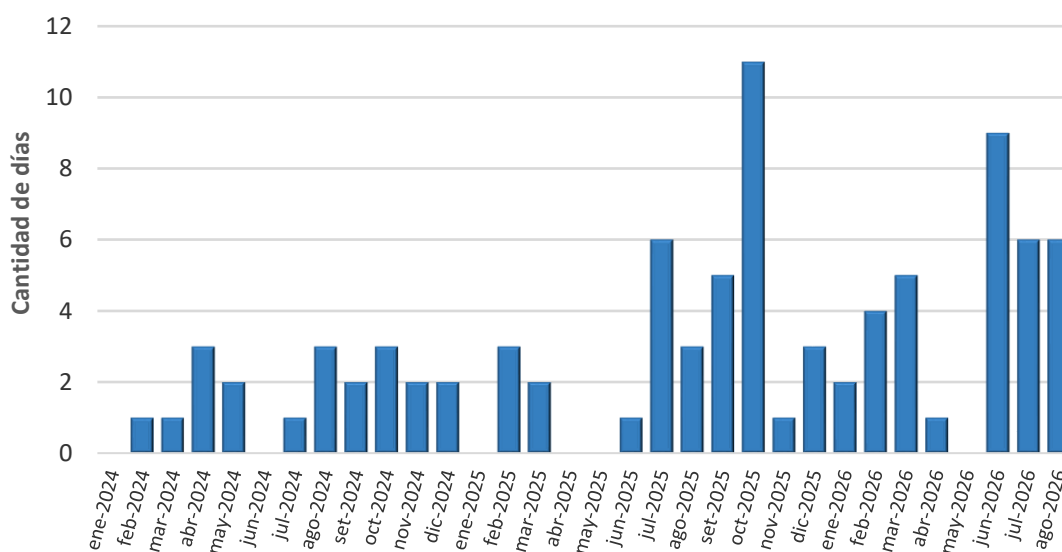
Cantidad de días con episodios de interrupción en la operativa portuaria - 2024 a 2026



Nota: se contabilizan días calendario con al menos un episodio de interrupción total o parcial. La ocurrencia de más de un episodio en una misma fecha no incrementa el número de días contabilizados.

Fuente: elaboración propia a partir de relevamiento de la Unión de Exportadores del Uruguay.

Días con episodios de interrupción en la operativa portuaria, por mes — ene. 2024 - ago. 2026



Nota: se contabilizan días calendario con al menos un episodio de interrupción total o parcial. La ocurrencia de más de un episodio en una misma fecha no incrementa el número de días contabilizados.

Fuente: elaboración propia a partir del relevamiento de la Unión de Exportadores del Uruguay.

Los efectos de estas situaciones trascienden al puerto y alcanzan a toda la cadena de suministro, generando costos adicionales para exportadores, importadores, transportistas, depósitos, operadores logísticos y navieras, con repercusiones sobre la actividad productiva del país.

En el caso de las exportaciones, las demoras pueden implicar mayores costos logísticos y, particularmente para las mercaderías perecederas, una reducción de su vida útil y de su valor comercial. También pueden dificultar el cumplimiento de compromisos con clientes del exterior y aumentar el riesgo de sustitución por proveedores que ofrezcan mayor previsibilidad.

En el caso de las importaciones, las interrupciones pueden generar demoras en la llegada de insumos necesarios para la producción y de bienes de consumo, obligando a las empresas a reprogramar procesos y asumir costos adicionales que pueden trasladarse al consumidor final.

A estos efectos se suman impactos de más largo plazo, difíciles de cuantificar, pero igualmente relevantes. La reiteración de interrupciones deteriora la imagen del Puerto de Montevideo y afecta la percepción de Uruguay como proveedor confiable, con consecuencias que pueden reflejarse en pérdida de credibilidad, confianza y oportunidades comerciales.

Este aspecto adquiere especial relevancia ante nuevas oportunidades de acceso a mercados, como las asociadas al Acuerdo Mercosur-Unión Europea. Para aprovechar plenamente mejores condiciones de acceso no alcanza con contar con preferencias comerciales: también es necesario poder cumplir los compromisos asumidos y colocar los productos en destino en tiempo y forma.

Esto resulta particularmente relevante para los productos sujetos a cuotas de acceso, donde las demoras o la falta de previsibilidad pueden traducirse no solo en mayores costos, sino también en la pérdida efectiva de oportunidades de exportación.

En este contexto, resulta importante contar con planes de contingencia y mecanismos de coordinación previamente definidos que contribuyan a prevenir y mitigar los efectos de las disrupciones, preservar la previsibilidad de los atraques y facilitar una rápida normalización de la operativa. Estos mecanismos deberían favorecer el intercambio de información, la reorganización de las operaciones y de las ventanas de atención y, cuando corresponda, la priorización de cargas especialmente sensibles, procurando minimizar los impactos sobre exportadores, importadores y el resto de la cadena logística.

Preservar la reputación y la confiabilidad del Puerto de Montevideo es fundamental para sostener su competitividad y su posicionamiento como nodo logístico regional.

SÍNTESIS

La competitividad del Puerto de Montevideo depende de la interacción entre infraestructura y accesos adecuados, disponibilidad y continuidad operativa, volumen de cargas, costos portuarios competitivos y previsibles, conectividad marítima y coordinación entre los distintos actores de la cadena.

Desde la perspectiva del exportador, estos factores están estrechamente vinculados: una pérdida de escala, una interrupción de la operativa o una modificación de los servicios marítimos puede traducirse en mayores tiempos, costos y dificultades de acceso a los mercados.

En este marco, el desafío es fortalecer las condiciones que permitan a Montevideo sostener y mejorar su conectividad, preservar su confiabilidad y seguir siendo una opción atractiva para las cargas nacionales y regionales.

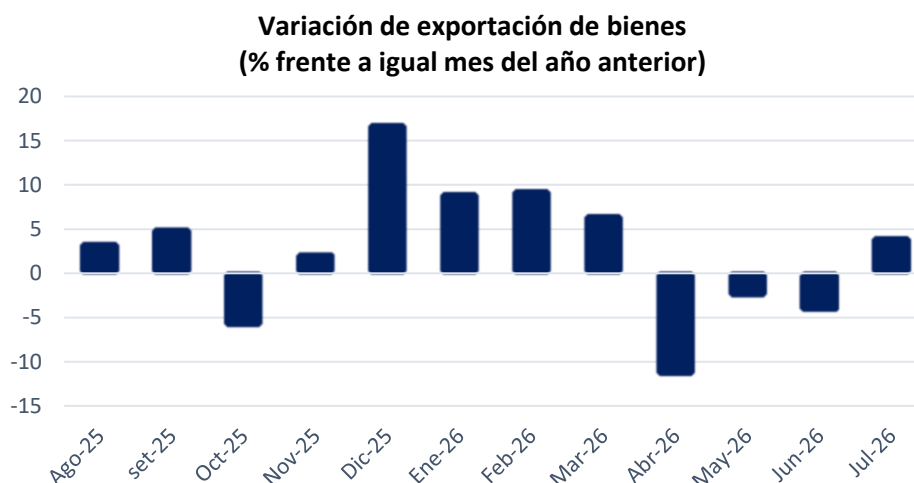
El seguimiento periódico de estos factores resulta fundamental para identificar cambios que puedan afectar la competitividad del puerto y orientar acciones de mejora de manera oportuna.

La priorización de la conectividad, disponibilidad y competitividad de nuestro puerto debe ser un pilar fundamental para el desarrollo exportador y de la economía del país.

LAS SOLICITUDES DE EXPORTACIÓN DE BIENES AUMENTARON 3,6% EN JULIO Y ACUMULARON UN INCREMENTO DE 2,0% AL CIERRE DEL SÉPTIMO MES DEL AÑO

Las exportaciones uruguayas de bienes alcanzaron US\$ 1.219 millones en julio de 2026, un 3,6% más que en julio de 2025. La carne bovina se mantuvo como el principal producto exportado, con US\$ 280 millones (23% del total) y un crecimiento interanual de 25%, seguida por la celulosa (US\$ 143 mill.) y un 12,6% de participación. La principal caída del mes correspondió a la soja, cuyas ventas alcanzaron US\$ 86 millones (-56,8% con respecto a julio 2025).

China se mantuvo como el principal destino en julio, con US\$235 millones (19,3% del total), pese a una caída interanual de 35,1%. Le siguió Brasil, con US\$ 190 millones (15,6%), y la Unión Europea, con US\$ 174 millones (14,3%), el socio más dinámico entre los principales, con un incremento de 41,5%. Estados Unidos completó el podio de destinos, con US\$ 134 millones (11%) y un alza de 34%.



Fuente: Elaboración propia en base a Uruguay XXI, incluye zonas francas.

En el acumulado enero-julio, las exportaciones uruguayas totalizaron US\$ 7.819 millones, un 2,0% más que en igual período de 2025. La carne bovina se consolidó como el principal producto, con US\$ 1.576 millones (20,2% del total) y un crecimiento interanual de 4,2%, seguida por la celulosa (17%) y los productos lácteos (6,5%). La soja registró la mayor retracción, con US\$ 457 millones exportados (-35,9% interanual).

Entre los destinos, China lideró el ranking acumulado con US\$ 1.559 millones (19,9% de participación), aunque con una caída interanual de 18,6%. Brasil se ubicó en segundo lugar, con US\$ 1.184 millones (15,1%), seguido por la Unión Europea, con US\$ 1.124 millones (14,4%). Estados Unidos completó el podio, con US\$ 901 millones (11,5%).

En tanto, en los 12 meses finalizados en julio, las ventas al exterior de bienes alcanzaron los US\$ 13.769,6 millones, lo que representó un crecimiento de 3,4% respecto de igual período del año anterior.

ANEXO 1: EXPORTACIÓN DE BIENES TOTALES

**Cuadro 1: Solicitudes de exportación de bienes en el mes
por destino en millones de dólares**

Rank.	País	jul/25	jul/26	Variación (mill. USD)	Var. %	Peso en el total (%)
1	China	362	235	-127,0	-35,1	19,3
2	Brasil	168	190	22,0	13,1	15,6
3	Unión Europea	123	174	51,0	41,5	14,3
4	Estados Unidos	100	134	34,0	34,0	11,0
5	Turquía	40	64	24,0	60,0	5,3
6	México	43	59	16,0	37,2	4,8
7	Argentina	41	44	3,0	7,3	3,6
8	Israel	25	36	11,0	44,0	3,0
9	Argelia	23	34	11,0	47,8	2,8
10	Guatemala	21	20	-1,0	-4,8	1,6
subtotal		946	990	44,0	4,7	81,2
Total		1.177	1.219	42,0	3,6	100,0

**Cuadro 2: Solicitudes de exportación de bienes en el mes
por producto en millones de dólares**

Rank.	Producto	jul/25	jul/26	Variación (mill. USD)	Variación %	Peso en el total (%)
1	Carne bovina	224	280	56,0	25,0	23,0
2	Celulosa	127	143	16,0	12,6	11,7
3	Productos lácteos	73	95	22,0	30,1	7,8
4	Soja	199	86	-113,0	-56,8	7,1
5	Concentrado de bebidas	73	86	13,0	17,8	7,1
6	Arroz	66	61	-5,0	-7,6	5,0
7	Ganado en pie	54	60	6,0	11,1	4,9
8	Madera y productos de madera	42	46	4,0	9,5	3,8
9	Subproductos cárnicos	35	45	10,0	28,6	3,7
10	Vehículos	50	42	-8,0	-16,0	3,4
subtotal		943	944	1,0	0,1	77,4
Total		1.177	1.219	42,0	3,6	100,0

**Cuadro 3: Solicitudes de exportación de bienes
acumuladas en el año por destino en millones de dólares**

Rank.	País	ene - jul/25	ene - jul/26	Var. (mill USD)	Var. %	Peso en el total (%)
1	China	1.916	1.559	-357,0	-18,6	19,9
2	Brasil	1.194	1.184	-10,0	-0,8	15,1
3	Unión Europea	1.055	1.124	69,0	6,5	14,4
4	Estados Unidos	892	901	9,0	1,0	11,5
5	Argentina	303	322	19,0	6,3	4,1
6	México	230	289	59,0	25,7	3,7
7	Turquía	239	288	49,0	20,5	3,7
8	Israel	95	198	103,0	108,4	2,5
9	Argelia	179	179	0,0	0,0	2,3
10	Corea del Sur	38	170	132,0	347,4	2,2
subtotal		6.141	6.214	73,0	1,2	79,5
Total		7.667	7.819	152,0	2,0	100,0

**Cuadro 4: Solicitudes de exportación de bienes
acumuladas en el año por producto en millones de dólares**

Rank.	Producto	ene - jul/25	ene - jul/26	Var. (mill USD)	Var. %	Peso en el total (%)
1	Carne bovina	1.513	1.576	63,0	4,2	20,2
2	Celulosa	1.340	1.330	-10,0	-0,7	17,0
3	Productos lácteos	479	511	32,0	6,7	6,5
4	Concentrado de bebidas	461	492	31,0	6,7	6,3
5	Soja	713	457	-256,0	-35,9	5,8
6	Subproductos cárnicos	265	288	23,0	8,7	3,7
7	Madera y productos de madera	252	285	33,0	13,1	3,6
8	Ganado en pie	221	280	59,0	26,7	3,6
9	Vehículos	275	275	0,0	0,0	3,5
10	Arroz	321	267	-54,0	-16,8	3,4
subtotal		5.840	5.761	-79,0	-1,4	73,7
Total		7.667	7.819	152,0	2,0	100,0

Fuente para todos los cuadros del anexo: Uruguay XXI, incluye zonas francas.

FUENTES

- **Administración Nacional de Puertos (ANP).** (2023). [Contenedores y TEUs movilizados: enero-diciembre 2023. Puerto de Montevideo](#). Estadísticas del Puerto de Montevideo.
- **Administración Nacional de Puertos (ANP).** (2024). [Contenedores y TEUs movilizados: enero-diciembre 2024. Puerto de Montevideo](#). Estadísticas del Puerto de Montevideo.
- **Administración Nacional de Puertos (ANP).** (2025). [Puerto de Montevideo – Contenedores. Enero-diciembre 2025](#). Estadísticas del Puerto de Montevideo.
- **Administración Nacional de Puertos (ANP).** (2026). [Puerto de Montevideo – Contenedores. Enero-junio 2026](#). Datos preliminares. La ANP mantiene además una [página consolidada de estadísticas de contenedores](#) con las publicaciones anuales.
- **Administración Nacional de Puertos (ANP).** [Puerto de Montevideo – Infraestructura](#).
- **Administración Nacional de Puertos (ANP).** (2026). [ANP presentó los principales atributos de los puertos del Uruguay en INTERMODAL 2026](#). 20 de abril de 2026.
- **CEPAL.** Saade Hazin, M. (2026). [Informe portuario 2024-2025: cómo navegar en una nueva etapa de globalización e interdependencia económica](#). Boletín FAL, 30 de abril de 2026.
- **Corredor Bioceánico de Capricornio.** (s. f.). [Sitio oficial del Corredor Bioceánico de Capricornio](#).
- **GZH.** (2026). [Empresa anuncia investimento de R\\$ 1,1 bilhão para ampliar terminal em Rio Grande](#). 18 de mayo de 2026.
- **IMPO.** [Ley N.º 16.246 – Ley de Puertos](#). Promulgada el 8 de abril de 1992.
- **IMPO.** [Decreto N.º 455/994 – Reglamento de los Puertos Libres Uruguayos y de su relación con los órganos de control del Estado](#).
- **INALOG.** (2025). [Sector Logístico 2024. Análisis y Estadísticas. Tomo I](#). Agosto de 2025.
- **INALOG.** (2025). [Sector Logístico 2024. Análisis y Estadísticas. Tomo II](#). Noviembre de 2025.
- **Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).** [Puerto Libre](#).
- **Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).** [Zonas Francas](#).
- **Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).** [Régimen de Depósito Aduanero](#).
- **Organización Mundial del Comercio (OMC).** (2026). [Global Trade Outlook and Statistics – March 2026](#). Ginebra: OMC.
- **Sea-Intelligence.** (2026). [Global Schedule Reliability drops to 62.6% in June 2026](#). Comunicado de prensa, 27 de julio de 2026.
- **Terminal Cuenca del Plata (TCP).** (2026). [TCP Montevideo: tarifas y condiciones para terceros – efectivas al 1.º de febrero de 2026](#).
- **United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD).** (2025). [Review of Maritime Transport 2025: Staying the course in turbulent waters](#). Ginebra: UN Trade and Development, 24 de septiembre de 2025.
- **UEU.** (2024). [Agenda de prioridades para el desarrollo exportador](#). Mayo de 2024.
- **UEU.** (2026). Relevamiento de interrupciones en la operativa del Puerto de Montevideo, 15 de junio de 2023–14 de agosto de 2026. Documento de trabajo interno.
- **Uruguay XXI.** (2026). [Informe Anual de Comercio Exterior de Uruguay – 2025](#).
- **Uruguay XXI.** (2026). [Informe mensual de comercio exterior – julio de 2026](#).