

El Gerente General de la Cámara Mercantil de Productos del País, Cr. Gonzalo González Piedras, integró un panel el miércoles 7 de marzo de 2018 en la EXPOACTIVA, relacionada con el siguiente tema:

PRINCIPALES FACTORES DE COMPETITIVIDAD, EN PARTICULAR, LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCUTRA.

En la apertura del panel, participó el Ing. Naval. Alberto Díaz, Presidente de la Administración Nacional de Puertos, quien se refirió al Sistema Nacional de Puertos, perspectivas e inversiones.

Al finalizar el panel disertó el Ing. Agr. Carlos Faroppa, Presidente de la Sociedad de Productores Forestales, quien se refirió a las demandas en materia de logística que plantea un país con vocación agroexportadora, como es el caso del Uruguay, con un enfoque particular en función de las demandas que surgen del movimiento de cargas, actual y futuro, de los productos forestales.

Seguidamente, la presentación del Cr. Gonzalo González Piedras-.

1. Introducción.

Un especial agradecimiento a la Asociación Rural de Soriano por la invitación y una vez más presentar nuestras felicitaciones por esta nueva edición número 23 (la primera EXPOACTIVA, se realizó en el año 1992,

precisamente cuando la entidad organizadora cumplía sus primeros 100 años de vida).

Comentábamos hoy que la Cámara Mercantil de Productos del País se fundó en el año 1891, en tanto la Asociación Rural de Soriano se fundó en el año 1892, vaya si han contribuido ambas instituciones al desarrollo económico nacional...!

En este evento está representado el sector agropecuario, el cual tiene una participación cercana al 80% en las exportaciones de bienes del país, siendo el sector con mayor efecto multiplicador en términos de producción, renta y empleo.

El país cuenta con 16,4 millones de hectáreas aptas para el uso agropecuario, que representan más del 90% de su superficie.

2. Factores de competitividad.

El tema que nos convoca es muy oportuno teniendo en cuenta los problemas de competitividad que están afectando a los productores agropecuarios y que son comunes al comercio, la agroindustria y la exportación de productos agropecuarios y agroindustriales.

Basta analizar las presentaciones realizadas el 23 de enero en Durazno, así como los Editoriales presentados por la CMPP durante los años 2016 y 2017 para

encontrarnos con grandes coincidencias en la identificación de problemas tales como:

2.1) El peso de los impuestos, o más ampliamente los tributos, así como las complejidades crecientes en su liquidación.

2.2) Las tarifas públicas, en particular las de UTE, utilizadas para recaudar. Si bien asistimos a un entorno de revolución energética registrado en el país a partir de fuentes diversificadas: hidroelectricidad, eólica, solar, fueloil, gasoil, gas natural y residuos biomasa, aún así sus frutos “no llegan al cliente”.

2.3) Estos factores adversos y otros que se comentarán seguidamente, han afectado negativamente el valor de la tierra y de sus rentas. Pero es incuestionable que “la baja de estos precios constituye una mala señal” desde el punto de vista productivo para el futuro del país.

2.4) También deben mencionarse las dificultades derivadas de la inflación en dólares así como por no contar con un acceso preferencial para nuestros productos de exportación. El crecimiento que está teniendo el Uruguay en sus exportaciones es “a pulmón del sector privado”. Se cuenta con una oferta exportable de alta calidad que abre mercados, pero debemos ser competitivos para mantenerlos. Se observa una alta concentración por producto de exportación; en los últimos seis años más del 60% de la oferta exportable

nacional –sin incluir las zonas francas – se concentra en cinco productos de origen primario: carne, soja, madera, lácteos y cereales. A su vez, dicha concentración muestra una evolución creciente en cuanto a los mercados de destino.

Más del 40% de las exportaciones uruguayas ingresan a los diversos mercados de destino sin preferencias arancelarias, en tanto que, en el caso de Nueva Zelanda, dicho porcentaje es del 85%, en Perú supera el 90% y en Chile es cercano al 100%.

Un acuerdo comercial elimina barreras de acceso al mercado, estimula la inversión extranjera y facilita la reasignación de recursos hacia actividades más productivas con creciente valor agregado.

Considerando los 12 principales mercados de destino de las exportaciones uruguayas, se pagaron en el año 2016, 250 millones de dólares en concepto de aranceles, promediando una tasa del 6%. La totalidad corresponde a productos de origen agropecuario; la carne representa el 70% de dicho monto. Es innegable que los aranceles determinan el precio final de un producto a la hora de ingresar a un mercado.

Resulta imprescindible no solo atacar los costos logísticos “antes de los puertos y en los puertos”, que es el tema planteado para hoy, sino en forma concomitante, atacar los elementos antes mencionados que están afectando

gravemente la competitividad de las empresas uruguayas en el mercado internacional.

Como se expresó en un reciente Editorial de la Cámara Mercantil, una cadena productiva resultará tan débil como su eslabón más débil, ante lo cual se impone trabajar en forma sistemática en todos los factores de competitividad que afectan a la producción, al transporte, al acopio y a las operaciones portuarias.

3. Necesidades de infraestructura.

Entrando concretamente al tema planteado, el gobierno uruguayo estableció como prioridad la inversión en infraestructura para asegurar la sostenibilidad del crecimiento y los niveles de productividad de la economía uruguaya. Por su parte, la Cámara Mercantil de Productos del País, comprometida formalmente con esta problemática, integra el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Logística, persona de derecho público no estatal, ámbito que coordina y realiza el seguimiento vinculado a los requerimientos y posibles soluciones que pueden evaluarse para el sector logístico.

Un reciente estudio de la Asociación Latinoamericana de Logística acerca de los indicadores de costos, realizado en 8 de los 10 países de la región ubica a Uruguay en clara desventaja competitiva respecto al resto de los países. En

particular, se ubica primero en cuanto al costo del transporte de larga distancia.

El plan de infraestructura para el período 2015 – 2019 era de 12 mil millones de dólares, un tercio bajo modalidad PPP.

2.360 millones de dólares para reconstrucción, rehabilitación y puesta a punto de rutas nacionales.

550 millones de dólares para muelles, dragados y terminales portuarias.

360 millones de dólares en vías y material rodante.

Se entiende por contratos de participación pública – privada (PPP) a aquellos en los que la Administración Pública encarga a un privado, por un período determinado, el diseño, la construcción y la operación de infraestructura o alguna de dichas prestaciones, además de la financiación. La Ley 18.786 y los Decretos 17/012, 280/012 y 251/015, establecen el marco regulatorio aplicable al régimen de Contratos de Participación Público-Privada (PPP).

Dichos contratos podrán celebrarse para el desarrollo de infraestructura en los siguientes sectores de actividad:

- Obras viales, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias
- Obras de infraestructura energética
- Obras de disposición y tratamiento de residuos
- Obras de infraestructura social, incluyendo cárceles, centros de salud, centros educativos, viviendas de interés social, complejos deportivos y obras de mejoramiento, equipamiento y desarrollo urbano

El Ministro de Economía y Finanzas, Cr. Danilo Astori, en la reciente Cumbre CHINA – LAC, realizada en Punta del Este, señaló que “los principales objetivos en esta materia refieren a la energía, a las comunicaciones, a los transportes, a los servicios portuarios y a lo que podríamos llamar la infraestructura dedicada a las condiciones sociales de vida, por ejemplo, la infraestructura de salud, la de educación, la tendiente a cuidar y preservar los aspectos ambientales mientras se mitigan los efectos del cambio climático”.

Las necesidades crecientes en materia de infraestructura están asociadas a que Uruguay produce alimentos para 28 millones de habitantes, más el transporte de madera y de otro tipo de productos hacia los centros de industrialización o de acopio, para luego salir al mundo. Entre 2011 y 2017 la evolución en las cargas de productos primarios pasó de 17,4 a 22,1 millones de toneladas, o sea, un incremento del 27%.

En el caso de los procesos logísticos asociados a la madera se incluyen fundamentalmente los traslados de los rolos desde los lugares de corte a los puntos de procesamiento. Las dos plantas elaboradoras de celulosa también realizan un proceso de acopio intermedio de madera para pulpa que permite regular el flujo de materia prima hacia las dos plantas.

En esta cadena el transporte fluvial cumple un importante papel logístico; para Montes del Plata representa el traslado de la mitad de la madera desde Fray Bentos a Punta Pereira y, para UPM, significa el traslado de la celulosa elaborada en Fray Bentos hasta Nueva Palmira para su exportación.

Por otra parte, los procesos logísticos asociados a la producción de granos incluyen traslados directos desde los lugares de producción a los destinos finales o lugares de acopio. Las instalaciones de acopio son 344 plantas, que reúnen una capacidad estática total de casi 7 millones de toneladas. Desde las plantas los productos se trasladan para su exportación, o bien a plantas donde son elaborados (molinos de trigo y arroz, malterías, aceiteras, plantas de elaboración de raciones balanceadas y plantas para obtener semillas); de estos lugares llegan al punto final de la cadena, que puede ser el mercado local o la exportación de productos diversos (harina de trigo, malta de cebada y arroz elaborado).

La oferta agrícola tiene una estacionalidad marcada resultante de la dinámica intra-anual de los ciclos de producción de los cultivos de invierno y de verano; el 77% del ingreso de las cosechas se concentra en el

cuatrimestre marzo-junio; y en igual cuatrimestre se realiza el 56% de las exportaciones de granos.

Cuatro cadenas movilizaron algo más de 24 millones de toneladas de productos agroindustriales: entre la forestación y los granos se mueve el 76% de las cargas (51% de la cadena forestal y 25% de la cadena agrícola), 14% de las cargas son de la cadena cárnica y 10% de la cadena láctea.

El traslado de las cargas a lo largo del país equivale a 4.794 millones de t-km; el 62% corresponde a la cadena forestal, el 25% a la agrícola, el 10% a la cárnica y el 3% restante a la láctea. La distancia media global de las cuatro cadenas agroindustriales fue de 200 km/t de producto; la mayor distancia media corresponde a la cadena forestal (243 km/t), le sigue la agrícola (201 km/t), luego la de carne vacuna (149 km/t) y finalmente la leche (48 km/t).

Los crecientes volúmenes generados en los sectores agropecuarios requieren otra infraestructura, tanto en cantidad como en calidad, para lo cual las inversiones son urgentes para adecuarse a la eficiencia que requiere la cadena logística para ser competitivos en términos internacionales.

Camiones:

Se dispone de nueve mil kilómetros de carreteras y puentes. Los principales inductores de costos son los combustibles, cubiertas, mano de obra, mantenimiento,

costos financieros, amortización, seguros. Tres de cada 4 toneladas transportadas son madera, ganado y granos. El departamento de Rivera es el que muestra mayor intensidad en materia de caminería rural.

Aunque no es un tema del ámbito de competencia de la ANP, vale la pena mencionar la importancia de mejorar la infraestructura de acceso con camiones al Puerto de Nueva Palmira. Se presenta un mal estado de las calles y una falta de adecuación al flujo diario de vehículos cargados que circulan.

Trenes:

Existen 2.961 kilómetros de red ferroviaria, de los cuales solo 1.673 kilómetros se encuentran en condiciones.

Crear oportunidades de negocios a partir de una conexión con el Puerto de Montevideo moderna, eficiente, con altos estándares técnicos y acceso a operadores públicos y privados.

Se encuentra en proceso aún en sus primeras etapas formales, el proyecto Ferrocarril Central, que según se ha anunciado ha postergado para el 29 de mayo de 2018 la presentación de las ofertas y el acto de apertura.

Puertos:

La alta concentración de las operaciones comerciales y de embarque de granos, genera una estacionalidad difícil de modificar, restricción que hace conveniente una ampliación de la infraestructura para la gestión operativa, permitiendo al sector empresarial privado adecuar el ritmo de sus despachos en función de la dinámica de los precios en el mercado internacional.

Los puertos de Montevideo y Nueva Palmira representan casi el 100% del total de la carga movilizada a través de puertos comerciales uruguayos, mediante tres modalidades: contenedores, graneles y mercadería general.

Existen 15 puertos, ocho comerciales y todos ellos bajo el régimen de “puerto libre”.

Recientemente recibimos al Presidente de la ANP en el Consejo Directivo de la CMPP y se intercambiaron conceptos sobre diversos temas; destacamos la importancia de reconocer, a la hora de decidir inversiones por parte de la autoridad portuaria, que una mejora en las condiciones en que se prestan los servicios al sector exportador, repercutirá en mejores ingresos para el país en su conjunto, a partir de una eficiente negociación del precio de los fletes dada una mayor carga (barcos que pasarían de salir con 58.000 toneladas de carga, a 64.000 o 66.000 toneladas). Ahorros de costos, que finalmente

se transferirían al sector empresarial privado, hacia atrás, a lo largo de toda la cadena.

En el Puerto de Montevideo las tarifas impactan sobre las exportaciones en contenedores, como consecuencia de los diferentes cargos existentes, que resultan de la sumatoria de la ANP, los proventos, la terminal de carga y las agencias marítimas. En 150 metros se generan costos aún mayores que el flete del mismo contenedor con destino a los puertos de Shanghai en China, o Bremen en Alemania.

Si bien los barcos no están teniendo dificultades para la carga en Nueva Palmira, al salir con 34 pies de profundidad, tienen que salir por el Canal Mitre en lugar del Canal Martín García, lo cual implica sobrecostos.

En cuanto al dragado y mantenimiento del Canal de acceso al Puerto de Montevideo, hay que continuar con su profundización y la meta deben ser los 13 metros al cero, para tener la certeza que los buques que se carguen no tendrán problemas al salir; existen unos pasos aún rocosos (según la versión de algunos Prácticos) que hacen dudar en alcanzar la carga máxima, en el marco de las profundidades disponibles.

Extensión del Canal de acceso al Puerto de Montevideo 10 kilómetros más. En los últimos años existieron problemas de arrastre en el canal de acceso, especialmente entre el kilómetro 4 y el kilómetro 8 que

llevaron la profundidad a 12,60 metros. Ante ello, resultan claves las tareas de mantenimiento, tal cual están funcionando hoy adecuadamente.

Importancia que Montevideo sea considerado un “puerto de aguas profundas”, en un país con vocación agroexportadora. Cuenta con más de 3.000 escalas anuales.

Canal sobre el Martín García, tendiendo a que se igualen las profundidades con el Canal Mitre. La Comisión Administradora del Río de la Plata ha informado que se suscribió el contrato para el dragado de este Canal, que durante al año 2018 se profundizará a 34 pies en fondos blandos y a 38 pies en fondos duros. Se deben contemplar en este proyecto, las necesidades que plantean los nuevos barcos (post Panamax) en materia de ancho de canal.

Actualmente los barcos con madera salen de Nueva Palmira con 50% de su carga por limitantes en el Canal Martín García, para luego completar en puertos del sur de Brasil. Quizás en el futuro, a partir de la adecuación de los procesos logísticos, puedan completar en Montevideo. Como en otros rubros, sería muy importante para Uruguay contar con independencia logística.

El movimiento de contenedores en Montevideo y de graneles por Nueva Palmira presenta una gran

dependencia respecto a las medidas que en la materia puedan adoptar Argentina y Paraguay.

Una consulta que nos permitimos plantear en este foro al Presidente de la ANMP, Ing. Naval Alberto Díaz, es conocer en profundidad el plan previsto para el desarrollo de los puertos de río, en particular Fray Bentos, Salto, Juan Lacaze y Paysandú. Y en dicho contexto, la incorporación de amarraderos para barcazas en el Río Uruguay.

Concluyendo:

Se debe adecuar el marco de infraestructura disponible a las nuevas e impostergables necesidades de las cadenas productivas, que se derivan del crecimiento en la capacidad de los buques portacontenedores, así como de los camiones semirremolques de 48 toneladas, los bitrenes de 57 metros, los tritrenes de 74 metros y hasta 30 metros de longitud y el pentatren que ya existe en Brasil con un tractor que arrastra a cinco tráileres.

En definitiva, lo que el Estado no haga en materia de inversiones o reinversiones, deriva en costos adicionales al sector privado, limitando sus posibilidades de competencia y afectando el nivel de crecimiento nacional. Pensando en la sostenibilidad del crecimiento de la economía resulta fundamental recuperar el ritmo de las

inversiones. La puesta en marcha de la tercera planta de celulosa puede resultar una oportunidad para estimular una mejora en las condiciones de infraestructura disponibles, también para las empresas ya instaladas en el país, contribuyendo con la eficiencia de sus procesos productivos. En particular, nos referimos a la infraestructura de acceso al Puerto de Montevideo.

La inversión es el motor de crecimiento más genuino, profundo y estructural y es la que presenta la mayor vinculación con el empleo.