



Agricultura 25 de marzo de 2014

¿La logística constituyen mayor obstáculo que debe afrontar el Uruguay para su crecimiento?

En noviembre 2012 Christian Nolte realizó consideraciones sobre las características y la evolución del sistema logístico de granos en nuestro país. Pasado más de un año repasamos sus dichos para que el lector evalúe si hemos mejorado.

Paysandú/TodoElCampo - A fines de noviembre de 2012, en Paysandú, se llevaron a cabo las Cuartas Jornadas de Porteras Abiertas.

En la oportunidad el diario El Telégrafo entrevistó al entonces gerente comercial corporativo de El Tejar SA, Christian Nolte, quien expresó su punto de vista sobre las características y la evolución del sistema logístico de los granos en Uruguay, la región y en

Estados Unidos.

Dijo que comparados los costos internos de transporte y almacenaje de la producción agrícola con los de la región, nuestro país sale mal parado.

Un sistema dependiente del camión y una infraestructura portuaria que no ha progresado a la par del aumento de las cosechas marcan el cuello de botella que enfrenta el país en su camino hacia el crecimiento, agregó Nolte.

El artículo de El Telégrafo se titula "Problemas de logística constituyen mayor obstáculo que debe afrontar el Uruguay para su crecimiento" y es oportuno repasar los dichos del entrevistado para cotejar la realidad de entonces con la actual, dieciséis meses después, corroborar algún cambio positivo o negativo, o tal vez confirmar que todo sigue igual.

El siguiente es el artículo completo publicado por el matutino El Telégrafo de Paysandú, el 6 de noviembre de 2012.

"PROBLEMAS DE LOGÍSTICA CONSTITUYEN MAYOR OBSTÁCULO QUE DEBE AFRONTAR EL URUGUAY PARA SU CRECIMIENTO".

En el marco de las Cuartas Jornadas de Porteras Abiertas desarrolladas en Paysandú, el gerente comercial corporativo de El Tejar SA, Christian Nolte, se refirió a las características y la evolución del sistema logístico de los granos en Uruguay, así como en la región y en Estados Unidos. Uruguay sale mal parado si se comparan sus costos de transporte y almacenaje de la producción agrícola con los de la región. Un sistema dependiente del camión y una infraestructura portuaria que no ha progresado a la par del aumento de las cosechas marcan el cuello de botella que enfrenta el país en su camino hacia el crecimiento.

Nolte comenzó recordando que cuando hace unos años El Tejar llegó a Uruguay, el país era deficitario en trigo, se importaba mucho maíz y la producción de soja era muy poca. Las exportaciones en 2001/02 estaban en el entorno de las 700.000 toneladas y ahora son 4 millones. "El crecimiento de las exportaciones en los últimos diez años ha sido importantísimo". Entre las campañas 2001/02 y 2011/12, la producción aumentó un 376 % y las exportaciones lo hicieron en 606 %. En ese período, la cantidad de camiones en ruta prácticamente se duplicó. Hoy hay unos 6.000 camiones destinados al transporte de granos. También en ese tiempo la capacidad de almacenaje aumentó 75%. En el año 2000 era de 2.500.000 toneladas y ha pasado a cerca de 4.500.000 en 2011 (considerando al arroz, aunque la mayor parte del aumento se deba a los cultivos de secano). De esos prácticamente 2 millones más de capacidad, un millón están en Nueva Palmira, al lado del puerto. Si además se incluye el espacio del puerto --que también fue creciendo en capacidad de almacenaje--, cerca del 60 % de la capacidad de almacenaje de granos que incorporó Uruguay está en el puerto y no en la zona de producción. Si también se incluye la región cercana a Palmira --con Palmitas, Dolores y otras localidades-- se está en cerca del 70 % de la capacidad de almacenaje de Uruguay.

A su vez la logística del puerto de Palmira se ha visto complicada porque es, además, un puerto de paso de la hidrovía. Por allí pasa mucha mercadería, como prácticamente toda la exportación de granos procedente de Paraguay, que también pasó de 2 millones a cerca de 8 millones en dicho período.

ALMACENAJE.

En cuanto a la capacidad de almacenaje de los puertos uruguayos, el informe difundido por Conexión Tecnológica establece que ha ido creciendo (aumentó 178 % entre las campañas 2001 y 2011) por las inversiones de Corporación Navíos. Palmira tiene 70.000 toneladas constantes y el puerto de Fray Bentos tiene 20.000 toneladas de espacio permanente.

Además pueden considerarse también otros dos puertos, como los de Montevideo y Ontur, en los que con dos cintas se pueden cargar barcos. Uruguay multiplicó por seis la producción y la exportación, multiplicó por dos el número de camiones y la capacidad de almacenaje y en lo relativo a puertos creció solamente en tamaño.

Para dar una idea de las diferentes capacidades, Nolte explicó que una barcaza lleva lo mismo que 15 vagones de ferrocarril y 58 camiones y que un buque lleva igual cantidad de grano que 870 camiones.

REGIÓN.

En Brasil el 61 % de la producción es transportada en rutas, 21 % por el sistema ferroviario, 14 % por las hidrovías y 4 % por otros medios. Si bien el transporte en camiones es muy importante, el sistema está más diversificado que en Uruguay. El costo de logística, por ejemplo en Mato Grosso, con 2.100 kilómetros de distancia al puerto de Paranaguá o al de Santos, y considerando además del flete el costo de fobbing y de acondicionamiento al pasar por una planta, es de US\$ 130 por tonelada.

Bolivia, que logísticamente es el país peor ubicado, transporta la mayoría de su producción por la hidrovía de 2.600 kilómetros y tiene 600 kilómetros por ruta desde la zona de producción hacia puerto Suárez. Son 3.200 kilómetros en total y gasta en logística US\$ 75 por tonelada. Si bien está tan mal ubicada, abarata muchísimo los costos gracias a la hidrovía. Argentina tiene mucho para mejorar en eficiencia logística. Los costos son similares a los de Uruguay, siendo el camión el de mayor costo; US\$ 0,07 por kilómetro por tonelada, 0,04 el tren y 0,01 la barcaza. A pesar de eso maneja el 84 % del transporte por camiones, 14 % por tren y 2 % en barcasas por la hidrovía.

URUGUAY.

Uruguay tiene 8.780 kilómetros de rutas nacionales y una red departamental de 49.788 kilómetros, de los cuales se estima que el 54 % está en estado regular o malo. Además, en el sistema ferroviario actual no hay vías que apunten a los puertos que hoy se están utilizando para los granos.

El Tejar SA tiene en promedio 220 kilómetros de flete, a lo que hay que agregar una entrada y salida a una planta de US\$ 5 por tonelada y un costo de flete corto de US\$ 3 por tonelada --porque no siempre el puerto tiene espacio y la mercadería puede no entrar a puerto-- y un costo fobbing del entorno de los US\$ 10 por tonelada. El costo total de logística es, entonces, de US\$ 48 por tonelada. Si se divide el costo por tonelada, entre la distancia que hay que recorrer, en Brasil el costo por kilómetro es de 0,06, en Bolivia 0,02 (si además del costo logístico, se consideraran otros costos por coyunturas políticas y de mercado particulares, igual no llegaría a 0,03), en Argentina 0,07 o 0,14 según la zona, en Estados Unidos con su sistema de barcazas 0,03 y en Uruguay el costo es de 0,22 US\$/kilómetro.

SOBRECOSTOS.

Nolte destacó que hay mucho por hacer y que los sobrecostos de estructura observados responden a: Puertos hacia afuera: tiempos de espera (15 días), calado de 32 pies, doble puerto de carga --porque el calado de Palmira no permite que el barco salga completo y tiene que ir a completar a otro lugar, encareciendo los costos--.

Todo esto implica US\$ 12 por tonelada que se pierden, que no se los queda nadie, sino que Uruguay los pierde. Puertos hacia adentro: doble entrada y salida --porque los puertos uruguayos no tienen acondicionamiento y la mercadería tiene que ir primero a un centro de acopio para ser acondicionada--, flete corto al puerto, y pérdidas por manipuleo de la mercadería. Factores que se estiman en US\$ 9 por tonelada. Uruguay exporta 4 millones de toneladas por año, o sea que deja en logística 84 millones de dólares por año.

QUÉ HACER.

En resumen, para mejorar el sistema logístico en Uruguay habría que, entre otros aspectos, mejorar los puertos en cantidad y en eficiencia, pues son básicamente el cuello de botella en Uruguay. Ir hacia el río con la mercadería, controlar más la hidrovía.

El 70 % de la producción de Uruguay está a 100 o menos kilómetros del río y Tafilar SA (El Tejar) está pagando en promedio por 220 kilómetros de ruta para llegar a Palmira. Distribuir el almacenaje más cerca del origen, en lugar de que esté concentrado en Palmira. De esa forma se disminuye además el número de camiones necesarios para mover la misma cantidad de mercadería (más viajes, más cortos durante la cosecha). Además, mejorar el calado de los ríos; mejoras de rutas y caminos. Finalmente Nolte señaló que el crecimiento "alocado" que ha tenido la producción agrícola de Uruguay no ha dado tiempo para planificar, "pero es hora de parar a reflexionar y ver qué se puede hacer para adelante con lo que hoy se tiene".

Comentá esta noticia

Últimas noticias

28 de octubre de 2016

La problemática en la producción ovina dista de ser genética o tecnológica, dijo Ciappesoni

Ovinos

28 de octubre de 2016

INIA difundió herramientas disponibles para la selección de toros

Vacunos

28 de octubre de 2016

Urchitano remata hoy en Colonia Valdense

Lechería

28 de octubre de 2016

Valdez hizo un remate redondo en Don Tito

Vacunos

Más de Agricultura

28 de octubre de 2016

Vuelven a subir los granos en Chicago

Agricultura

27 de octubre de 2016

INIA alerta sobre nueva raza de roya de la hoja de trigo (*Puccinia triticina*)

Agricultura

27 de octubre de 2016

Ayer subieron los granos en Chicago

Agricultura

26 de octubre de 2016

El trigo y el maíz subieron levemente en Chicago

Agricultura

24 de octubre de 2016

MGAP intervino ante denuncias por fumigación en San José y Soriano

Agricultura



Todos los derechos reservados **Todo el Campo** © 2014

Sitio web desarrollado por **Salero**

Compartir en:  

