

Disertación del Sr. Mario Baubeta
Presidente del CENTRO DE NAVEGACIÓN
“Seminario de Intereses Marítimos 2009”
Escuela de Guerra

VALORACION DEL ESPACIO MARITIMO 2008

1. PAGINA DEL EVENTO

Señor Director de la Escuela de Guerra,
Autoridades, Oficiales,
Comunidad Marítima y Portuaria

Es un honor para mí, para el Centro de Navegación, la Institución a la cual represento, estar nuevamente exponiendo en ésta casa.

Es un orgullo que la Escuela de Guerra me convoque nuevamente, para presentarles la actualización del estudio de Valoración Económica del Espacio Marítimo.

Agradezco al Capitán Daniel Martínez la amable invitación, la cual constituye un desafío y una responsabilidad, cumplir con las expectativas puestas en ésta presentación, lograr demostrar y cuantificar que estar frente al mar condiciona la economía, que ser un país costero paga doble.

Como integrante de la comunidad marítima y portuaria es una oportunidad más de predicar la conciencia marítima que está en las raíces de nuestra nación.

Todos nuestros conciudadanos deben tener conciencia de los beneficios que otorga a la sociedad el medio acuático: beneficios económicos, sociales y culturales, beneficios directos e indirectos, conocer la importancia de las actividades económicas que se desarrollan en la costa y a partir de ella.

El mar, como medio de transporte y fuente de explotación de recursos naturales y minerales, entre otros, tiene un papel relevante en la explicación de los niveles de desarrollo de los países y de las regiones.

Los países con acceso al mar tienen en promedio un ingreso por habitante muy superior al de aquellos países mediterráneos. Si Uruguay fuera una nación mediterránea el ingreso anual per cápita se desplomaría.

Por ello, todo lo que tiene que ver con las vías de mar, tiene que ser de interés y de responsabilidad nacional.

Esta presentación tiene como objetivo realizar una aproximación a una Valoración Económica del Espacio Marítimo, la estimación del producto generado por la presencia del mar sobre el PBI nacional del año 2008, ver la evolución que ha tenido desde 2004, y explorar nuevas posibilidades de desarrollo que nos brinda el medio acuático.

Cuando el Capitán Daniel Martínez me curso la invitación sobre el final del pasado año y me indicó, 30 de Marzo, pensé si tendríamos para esa fecha el PBI 2008.

Cuando consulte al Banco Central y me informaron que la publicación estaría disponible el 24 de Marzo de acuerdo a su calendario de difusión, sentí la tranquilidad de poder cumplir presentando las cifras finales con el apoyo de Price Waterhouse and Coopers, aunque no están disponibles aún, las aperturas en sub grupos de las distintas actividades económicas.

2. PBI NACIONAL 2008 MAS PBI ESPACIO MARITIMO

En pantalla la composición del PBI nacional 2008 expresado en millones de dólares.

Notarán a la derecha una columna, que hemos denominado PBI del Espacio Marítimo.

A medida que analicemos las distintas actividades que se cumplen en el medio fluvial, marítimo y lacustre, y cuantifiquemos los valores agregados brutos de cada una de ellas, iremos completando dicha columna.

La sumatoria determinará el aporte que el espacio marítimo vuelca a la economía nacional.

3. ESTADISTICA PBI EN PESOS Y GRAFICA DE COMPORTAMIENTO

En ésta imagen hemos tomado del Banco Central el resultado de sus estudios del Producto Bruto de los últimos 12 años, en pesos, y a precios constantes de 2005 para que Uds. vean su comportamiento.

En el año 2008 se batieron todos los récords de actividad económica del País.

El crecimiento de la economía fue un 8,9 % con respecto al año anterior.

Veán graficada la variación porcentual año a año.

Tomamos como punto de partida 1998 máximo registro a aquella fecha, luego el período de recesión por la crisis desde 1999 a 2002, y a partir del 2003 el crecimiento constante de la economía.

Disfrutemos el fuerte dinamismo que ha tenido en éstos últimos años, para ser pesimistas tenemos el 2009.

4. MAPA ESPACIO MARITIMO

Ingresando al estudio, la metodología será, primero, demarcar un ámbito físico donde se desarrollan los intereses nacionales marítimos y fluviales, conformado por el Río Uruguay y el Río de la Plata que compartimos con la República Argentina, el litoral atlántico y desde la zona costera hasta el margen continental.

A partir de allí, analizaremos las actividades de uso directo de recursos del medio acuático que hemos identificado: la generación hidroeléctrica, la pesca, el turismo, los

puertos comerciales y deportivos, las actividades logísticas y conexas, el transporte fluvial y marítimo, los seguros aplicados al sector y las expectativas económicas que el ambiente marino genera para futuras generaciones.

Nos referiremos a los beneficios, pero no nos olvidaremos de mencionar las responsabilidades que él determina, hacia nosotros mismos y hacia la comunidad regional e internacional.

5. MAPA SOHMA SUPERFICIE URUGUAY

El espacio acuático que analizaremos se extiende por el Río Uruguay desde el KM 499 y medio, el Río de la Plata, y el Océano Atlántico hasta la frontera con Brasil, con una longitud de costa de 1.180 kms. conformadas por 500 kms. sobre el Río Uruguay y 680 kms. sobre el Río de la Plata y el litoral atlántico, y la plataforma continental.

En pantalla mostramos el área total de nuestro territorio conformada por el área terrestre y el espacio acuático. El área terrestre tiene una superficie de 176.215 kms² y el espacio acuático 141.856 kms² totalizando una superficie de 318.413 kms².

Vemos en la carta un área delimitada que ingresa en el Océano Atlántico marcada "Plataforma".

Uruguay país signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar ha relevado la información científica para hacer uso de su derecho a extender la plataforma continental hasta el borde exterior del margen continental.

6. RELEVAMIENTO GEOFISICO

La Armada Nacional a través del SOHMA realizó el relevamiento hidrográfico de las aguas someras y plataforma continental.

Sobre dichos estudios, la Comisión Asesora del Poder Ejecutivo para el establecimiento del límite exterior de la plataforma continental, COALEP, ha remitido su informe para consideración del Poder Ejecutivo y elaborar la propuesta final de Uruguay a presentar ante el Comité de Límites de las Naciones Unidas.

El plazo de presentación vence en el próximo mes de Mayo (2009).

7. DESARROLLO DE LAS TAREAS

Esta imágenes fueron cedidas gentilmente por el C/N Francisco Caamaño de su presentación en la Liga Marítima.

La extensión de la plataforma continental es un factor de máxima relevancia para la República, ya que permitirá internarse hasta 350 millas mar adentro y anexar más de 100.000 km².

Uruguay en un futuro próximo ejercerá soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción sobre un espacio marítimo de 250.000 km².

El espacio marítimo superará la parte terrestre, constituyendo el 60 % de nuestro territorio.

Esta delimitación del espacio acuático no significa desconocer el aporte de los ríos interiores a la economía nacional por el uso directo e indirecto de recursos, fundamentalmente la Cuenca del Río Negro, que en parte analizaremos, la Cuenca del Río Santa Lucía y el potencial de la Cuenca de la Laguna Merín.

8. GENERACION HIDROELÉCTRICA

Comenzamos a analizar el primer factor de nuestro PBI espacio marítimo: la generación hidroeléctrica.

La generación hidráulica, la capacidad de producir energía eléctrica por la fuerza del agua, es la fuente tradicional de energía y de vital importancia para la economía del País.

Nuestro País cuenta con un Sistema Hidrotérmico donde los centros fundamentales son: las Centrales Hidráulicas Nacionales de Gabriel Terra (en Rincón del Bonete), Baygorria (en Rincón de Baygorria) y Constitución (en Palmar), y la central binacional de Salto Grande.

El sistema se complementa con la Central José Batlle y Ordóñez de generación térmica a vapor y las turbinas a gas de la Central Térmica Respaldo La Tablada y la nueva Central Térmica de Punta del Tigre situada en la localidad de Colonia Wilson.

Los centros de generación se conectan con los consumidores a través de las líneas de transmisión de alta tensión, luego los centros de transformación, y finalmente por las líneas de distribución.

Cuando cada uno de nosotros encendemos una luz, estamos activando el Sistema para generar esa energía que requiere el pico de luz, y la misma provendrá de la fuente que el administrador del Sistema determine.

La matriz energética depende en el orden del 87 % de los derivados del petróleo y de la electricidad, ésta última generada a través de las represas hidroeléctricas.

Esta estructura energética condiciona las posibilidades de crecimiento de la economía nacional, seguramente el consumo de energía eléctrica siga creciendo a tasas iguales o superiores al PBI.

Para satisfacer ésta demanda creciente, obliga a la sociedad uruguaya a tomar nuevas decisiones, apuntando al autoabastecimiento a largo plazo.

El autoabastecimiento nos dará soberanía y reducirá la dependencia de otros países para el suministro energético.

Recordemos la crisis energética sufrida el pasado año, la sequía, pérdidas por USD 400 millones, y los precios récord alcanzados por el petróleo rondando los USD 157 el barril.

La generación de energía hidroeléctrica a gran escala a través del aprovechamiento de nuestros principales cursos fluviales, está cerca de su máxima capacidad, y encender las centrales térmicas cuesta alrededor de USD 4: millones diarios.

La diversificación energética, el desarrollo de fuentes autóctonas, renovables y amigables con el medio ambiente, mitigando el calentamiento global, ya están instalados en nuestra economía.

El Gobierno apunta a contar con respaldo de energías alternativas, esperando alcanzar un 6 % en el presente año.

9. IMAGEN EOLICO, BIOMASA, ENERGIA UNDIMOTRIZ, BUQUE GASIFICADO, PLANTA NUCLEAR

La eólica continúa creciendo, al parque Nuevo Manantial en Rocha y al parque en Sierra de los Caracoles en Maldonado se suman varios proyectos a estudio de las autoridades.

Se encuentran en ejecución varios proyectos de generación a través de la biomasa, la quema de cáscara de arroz, bagazo de caña de azúcar y residuos forestales.

En la Unión Europea, principalmente, se están desarrollando estudios para generar energía hidráulica a través del movimiento de las olas del mar, energía undimotriz.

Pensando para los próximos cincuenta años en la independencia energética, y porque no en la exportación: Planta de re-gasificación en base a gas natural traído por barco, plantas de generación eléctrica en base al gas procesado, y el gran debate nacional: la instalación en el País de una planta nuclear para la generación eléctrica.

10. CUADRO ENERGIA GENERADA POR PRODUCCIÓN HIDRÁULICA

Volviendo a nuestro estudio, el consumo total de energía eléctrica en el Año 2008 fue de 8.781 gigas vatios hora.

El valor agregado bruto del total de generación fue aproximadamente de U\$S 422: millones, contribuyendo con un 1,3 % al PBI nacional 2008.

En éste cuadro extraemos la generación hidráulica y la cuantificamos.

Lo más difícil de la presentación de éste punto, es asignarle un valor a la energía hidráulica.

El cálculo del COSTO MARGINAL HORARIO que UTE realiza mide el costo de generar el último MWh.

No es un valor contable, por el contrario, depende: de la demanda, de la cantidad de agua en los embalses, y las posibilidades que genera ésta disponibilidad de agua de prender las centrales térmicas.

11. CUADRO PBI INDICANDO 1ER COMPONENTE

Siguiendo los criterios utilizados en presentaciones anteriores, el valor agregado bruto (VAB) 2008 fue de U\$S 163: millones, siendo el primer componente de nuestra valorización del espacio marítimo.

12. SECTOR PESQUERO

Como en presentaciones anteriores quiero destacar el trabajo de investigación realizado por ECOPLATA, Contribución Económica de las Zonas Costeras del Uruguay que ha sido una guía invaluable para la realización de ésta presentación.

La situación geográfica, permite al sector pesquero, disponer de variadas áreas de pesca comercial, de superficie y de profundidad, en áreas fluviales y lacustres, en áreas costeras y en la plataforma continental.

La actividad pesquera en su conjunto conforma una compleja cadena productiva, se genera a través de las características de la costa, puertos y flotas destinadas a la captura y finaliza en instalaciones de procesamiento destinadas a la industrialización y comercialización.

La valoración del sector, se basa fundamentalmente en las actividades de tres puertos: Montevideo, La Paloma y Piriápolis, La actividad industrial está básicamente enfocada a la exportación, la actividad de los pesqueros artesanales al consumo interno, y se destaca la acuicultura como actividad productiva incipiente en expansión.

La pesca genera la ocupación directa de más de 6500 personas en todo el País y tiene efectos multiplicadores de prestación de servicios, tales como, reparaciones navales, artes de pesca, combustible, provisiones, servicios portuarios, transporte, comunicaciones, insumos para la producción, la industria y el comercio.

13. CUADRO DE EXPORTACIONES 2000/8

El sector pesquero es una actividad productiva y económicamente creciente que generó en el año 2008 U\$S 212: millones de divisas genuinas por la comercialización de 114.136 toneladas de productos pesqueros.

Motivó una movilización económica global en el País de unos U\$S 300: millones con el aporte de las exportaciones, importaciones, el consumo del mercado interno, y la acuicultura.

El consumo interno de productos pesqueros en Montevideo se estima en 10 kgs y medio por habitantes y por año, lo que equivaldría a 14.000 toneladas año. En el resto del País, el consumo interno rondaría las 7.000 toneladas año.

Totalizando la captura procesada fue del orden de las 135.000 toneladas en el año 2008.

14. CUADRO PAISES DE DESTINO EXPORTACIONES

La actividad ha diversificado los mercados exportadores.

Más de 80 mercados reciben nuestra producción, aunque seis países Brasil, Nigeria, Italia, China, EEUU, y España concentran el 69 % de nuestras exportaciones.

15. CUADRO PRINCIPALES ESPECIES EXPORTADAS

Mostramos un cuadro con las principales especies exportadas donde se destacan los valores FOB de la merluza, corvina, cazón o tiburón, calamar, merluza negra y el cangrejo rojo.

16. ACUICULTURA FOTO

La pesca tiene en la acuicultura una fuerte posibilidad de desarrollo como actividad productiva y de exportación.

El término acuicultura industrial engloba todas las actividades que tienen por objeto la investigación, producción, desarrollo y comercialización de organismos acuáticos o vegetales, de aguas dulces, salobres o saladas.

Implica el control de las diferentes etapas, desde huevo hasta la cosecha, proporcionando los medios adecuados para su crecimiento y engorde.

La acuicultura en Uruguay se encuentra en un estado incipiente de desarrollo, no obstante los esfuerzos esporádicos que se han venido desarrollando desde 1957.

En la actualidad existen tres empresas registradas en el sector acuícola que operan comercialmente: Esturiones del Río Negro, dedicadas al caviar de esturión cuya contribución al sector en volumen y valor es el 99 %, Acuicultura Punta Negra en Piriápolis que produce langosta de agua dulce, y la empresa ranícola Ña Ramona que produce ranas para el mercado de Montevideo.

17. CUADRO FLOTA PESQUERA

La flota pesquera nacional se compone por flota artesanal y flota industrial. La flota artesanal son aquellas embarcaciones de menos de 10 TRB.

En el año 2007 la flota industrial contaba con 104 buques y la flota artesanal con 1219 embarcaciones, con un total de 4500 tripulantes.

La mayor parte del recurso pesca, es compartido entre Uruguay y Argentina, que como tal, supone ciertas complicaciones en su gestión sostenible.

Dicha administración se ejerce a través de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo.

El estado biológico de la pesquería uruguaya no es enteramente saludable, hay explotación plena y algunas especies sobre-explotadas.

El control para asegurar la conservación de las poblaciones de peces se ha buscado por medio de licencias de acceso al recurso, cuotas de pesca y métodos indirectos

como estaciones y áreas de veda, reglamentaciones de redes, tallas mínimas de desembarque para diversas especies.

18. PBI AGREGANDO 2DO COMPONENTE

El valor neto de la actividad de U\$S 74: millones representando un 0,2 % del PBI nacional año 2008, siendo nuestro segundo componente para determinar la valorización del espacio marítimo.

19. RESERVA LOBERA

Dijimos en éste mismo ámbito que Uruguay tiene en su espacio marítimo, una de las mayores reservas loberas del mundo.

En el área de la Isla de Lobos e islotes, en las islas próximas a Cabo Polonio y desembocadura del Arroyo Valizas, de acuerdo a las últimas estimaciones de abundancia de ejemplares: machos, hembras y cachorros, habitan 400.000 ejemplares de Lobos Finos Sudamericanos (*Arctocephalus australis*) y 10.000 de león marino sudamericano (*otaria byronia*), en crecimiento exponencial protegido, no controlado en modalidad de quita o faena.

El lobo fino come en la zona pelágica en el entorno de las 100 millas del área de cría, y el león marino se alimenta en la plataforma costera. Consumen anchoita, merluza, corvina, pescadilla, calamar, camarón.

El peso del lobo fino se encuentra entre 180 kgs los machos y 50 kgs las hembras. Los machos de león marino pueden llegar a pesar 350 kgs. y las hembras alrededor de 180 kgs.

De acuerdo a las estimaciones internacionales comen por día entre el 5% y el 8 % de su peso.

Cualquier estimación que se realice del consumo anual, no contabilizando períodos de reproducción, lactancia, invierno, las cifras superan las 600.000 toneladas duplicando en exceso el total de las capturas brutas de nuestras pesquerías artesanales e industriales, que no superan las 280.000 toneladas.

20. CUADRO PBI CON EL 2DO. COMPONENTE

En un análisis estrictamente económico, nos atrevemos a decir que es uno de los mayores depredadores de nuestros recursos vivos en el espacio marítimo y constituyen un azote permanente a nuestras pesquerías artesanales.

En las presentaciones anteriores sugerimos que Uruguay debería reclamar ante las Naciones Unidas, que se considere la lobería como Patrimonio Común de la Humanidad y que nuestro País, reciba una compensación acorde al esfuerzo que realiza en la administración de los recursos, y en el manejo de la preservación y la conservación de éstos mamíferos marinos.

En amable entrevista que mantuvimos con el Lic. Alberto Ponce de León de DINARA para la actualización de la información, surgió la idea de ampliar la capacidad que la reserva tiene en materia de turismo y viabilizar visitas guiadas a la Isla de Lobos.

Para ello es necesaria la reconstrucción de muelle por parte de la DNH.

Los recursos económicos así obtenidos destinarlos a la investigación para lograr una administración razonable y sustentable de la reserva.

La DINARA abrió desde 2007 un espacio de intercambio con todos los actores del sector pesquero conformando la “Mesa de la Pesca”.

En las reuniones se asignó gran relevancia a la interacción entre el sector pesquero y las poblaciones de lobos marinos, las cuales comparten y compiten por los recursos.

Se identificaron diferentes puntos de interés entre empresarios, trabajadores y organizaciones ambientalistas que marcaron la necesidad de profundizar el conocimiento y desarrollar un plan de manejo de la lobería con sólidos criterios científicos.

Nuestro País, en teoría, está dejando de exportar U\$S 250: millones e impedido de generar alrededor de U\$S 120: millones de valor agregado por la actividad de la pesca, cerca de un 0,4 % del PBI del 2008, que significan fuentes de trabajo, contribuyendo a la solución de problemas sociales.

21. TURISMO

Ingresamos al capítulo Turismo. La industria turística del Uruguay se caracteriza por ser un sector dinámico y en crecimiento, generador de divisas y de empleos directos e indirectos desde el personal altamente calificado hasta el personal menos calificado. Se estima en más de 10.000 el personal ocupado en la actividad.

En temporada estival, la costa oceánica de 220 kms, la costa del Río de la Plata de aproximadamente 460 kms, y la costa del Río Uruguay, representan un recurso de gran valía, por la alta diversidad de atractivos turísticos favorable para la concentración del turismo nacional e internacional.

22. CUADRO VISITANTES INGRESADOS A URUGUAY 2005 A 2008

Los visitantes ingresados a Uruguay en 2008 rondaron los 2: millones. Tuvo un incremento de 10 % con relación al año anterior, y el 85 % de los visitantes eligieron como destino la costa sur.

Esta estadística elaborada por el Ministerio de Turismo no incluye los visitantes de cruceros.

Como dato ilustrativo, la temporada de cruceros 2008 – 2009 se cumplirán 99 escalas en el Puerto de Punta del Este y 76 escalas en el Puerto de Montevideo.

Esta temporada marca el récord de 175 escalas estimándose en 250.000 pasajeros.

23. CUADRO GASTO EN U\$S CORRIENTES

Estos cuadros muestran que el ingreso estimado de divisas por Turismo, en el año 2008, fue más de U\$S 1.028 millones correspondiéndole el 46% a Punta del Este, 34 % a Montevideo, y 15 % a otras zonas costeras, totalizando un 95 % aplicado a la zona costera.

Es de resaltar el crecimiento registrado del gasto de los visitantes, un incremento de 30 % con relación al año anterior y 74 % de incremento en dos años.

Este cuadro no incluye los visitantes de cruceros.

24. DIVERSIFICACION DIVISAS INGRESADAS POR TURISMO

Como muestra la pantalla hay un mayor grado de diversificación de las divisas ingresadas por turismo.

Al incremento de ingreso le sumamos el incremento de visitantes extra Mercosur.

25. CUADRO PBI AGREGANDO EL 3ER. COMPONENTE

Si al gasto total le restamos los insumos que el sector toma de otras actividades, y si el Turismo vinculado a la costa de nuestro País es del orden del 95 %, podemos estimar en U\$S 889: millones de dólares, un 2,8 % del PBI nacional del año 2008, nuestro tercer componente que incorporamos al PBI del espacio marítimo.

26. ACTIVIDADES PORTUARIAS

Analizaremos a continuación el cuarto componente, el sector transporte que incluye los servicios portuarios, marítimos, servicios conexos y almacenamiento, que conforman la industria logística internacional.

En la exposición anterior decíamos que las posibilidades de expansión económica de nuestro País están fuertemente vinculadas al grado de desarrollo de las actividades portuarias y logísticas.

27. PROYECCIONES DE NIVEL DE ACTIVIDAD

Dichas predicciones se cumplieron en extremo en el año 2008.

El Ministro de Economía y Finanzas, Cr. Álvaro García presentó ésta lámina en su conferencia de ACDE en el mes de diciembre pasado.

En el año 2008, el sector Transporte y Comunicaciones tuvo un incremento excepcional del orden del 33 %, lo sigue la industria con un 16 %, el comercio con un 7 % y Agropecuaria con un 6 %.

Observen que el sector Transporte lidera los crecimientos sectoriales desde el 2005, inclusive la proyección 2009, valores éstos que están en permanente análisis y revisión debido al impacto en nuestra economía de la crisis global.

28. ESTADISTICAS DE ESCALA DE BUQUES 2003 - 2008

El cuadro muestra las escalas de buques en los últimos seis años y su evolución. En el año 2008 se registraron 2.275 escalas contabilizando buques de ultramar, cabotaje y pesqueros.

Los buques de ultramar cumplieron 1298 escalas, el cabotaje viene en descenso en los últimos dos años y los pesqueros de terceras banderas mantienen su regularidad, utilizando de base al puerto de Montevideo.

29. MOVIMIENTO DE MERCADERIAS 2003- 2008

Este cuadro muestra el crecimiento constante del total de las cargas movilizadas, tonelajes divididos en carga generales, refrigerada, graneles, madera, vehículos, animales vivos y cargas contenerizadas.

En el año 2008 se alcanzó el récord de tonelaje movilizado, 9:214.667 toneladas, cifra que no incluye la Terminal de ANCAP en LA TEJA.

El incremento de volumen en el período fue del 107 % se duplicó el volumen de mercadería movilizadas en cinco años.

30. MOVIMIENTO DE CONTENEDORES 2003 – 2008

Mostramos el movimientos de contenedores de importación, exportación y tránsito, llenos y vacíos, en cajas y en TEU.

En el año 2008 se han alcanzado las cifras récord de: 400.993 cajas equivalentes a 673.906 TEU, incremento de 13,8 % con respecto al año anterior.

El tránsito representa el 53 % del movimiento de contenedores llenos. El tránsito sustenta la actividad creciente del Puerto de Montevideo.

31. PRINCIPALES PUERTO DE LA REGION

Este cuadro muestra la evolución de los principales puertos de la región: Buenos Aires, Río Grande y Santos.

Las operativas de los puertos vienen en alza, Santos 3:098.614 TEU, Buenos Aires 1:794.763 TEU y Río Grande 681.330 TEU.

32. PARTICIPACIÓN EN SU HINTERLAND

El Puerto de Montevideo opera un 7,5 % del total de su hinterland, desde Santos a Ushuaia, un escenario de más de 9 millones de TEU.

Si comparamos el total de contenedores en tránsito en dicho escenario, el puerto de Montevideo, como puerto de ingreso de cargas al MERCOSUR, capta tan solo un 2,7 % con un marco de altísima competitividad.

Uruguay como País logístico tiene el desafío de continuar captando cargas regionales.

33. TRANSITO 1992 A 2008

El tránsito ha sido el motor del crecimiento. La actividad del Puerto de Montevideo creció un 461% en el período 1992 a 2008.

Mientras que el tránsito en el mismo período, creció un 1136 %, producto de una legislación de primer mundo, consagrada en la Ley de Puertos:

“el régimen de puerto libre, libre circulación de mercaderías en los puertos” de los cuales todos somos responsables de cuidar, autoridades y usuarios.

34. PUERTO DE NUEVA PALMIRA

Cumplido el análisis del Puerto de Montevideo y su hinterland, pasaremos a exponer sobre las principales terminales de nuestro sistema portuario nacional.

El puerto de Nueva Palmira movilizó 5:276.509 tons. En los últimos cinco años cerrados al 2008, aumentó un 70 % los tonelajes movilizados.

El muelle oficial operó 903.770 toneladas, Corporación Navíos 2:468.108 toneladas y la Terminal de Ontur 1.904.631 toneladas.

Soja, cebada, trigo, maíz, mineral de hierro, girasol, fertilizantes, piedra caliza, celulosa y cítricos constituyen los principales productos operados en las distintas terminales.

35. PUERTO DE FRAY BENTOS

El Puerto de Fray Bentos ha bajado su actividad. Su principal actividad era los embarques de madera en rollos que hoy utiliza Botnia en su proceso productivo de celulosa.

Se cargaron un total de 97.607 toneladas básicamente cebada a granel.

36. PUERTO DE JUAN LACAZE

En el Puerto de Juan Lacaze se destaca la actividad del buque ro-ro Platense. Realizó 254 escalas durante el año 2008 transportando 11.860 vehículos. El tonelaje total movilizado fue de 216.506 toneladas.

37. PUERTO DE COLONIA

En el 2008 el Puerto de Colonia registró las marcas récord de más de 2: millones de pasajeros entrados y salidos, 154.647 vehículos y movilizó 165.452 toneladas de mercaderías.

38. PUERTO DE PAYSANDU

El Puerto de Paysandú recibió ocho convoyes con 28.760 toneladas de azúcar cruda provenientes de Brasil.

PBI PORTUARIO

Descripta la actividad de los principales puertos comerciales, comenzaremos a valorar las actividades de cada uno de los puertos nacionales.

39. CUADRO DEL VAB PUERTO DE MONTEVIDEO

La valoración de las actividades portuarias que expondré a continuación tiene como base la matriz de los estudios del Proyecto Evolución de los Impactos del Puerto de Montevideo sobre la economía del Uruguay realizado como parte del Convenio Universidad de la República con la Administración Nacional de Puertos en el año 2000.

Las actividades portuarias tienen incidencia en tres rubros del PBI nacional:

- El rubro Marítimo lo constituyen las actividades portuarias,
- El rubro Servicios Conexos y almacenaje incluye Avituallamiento, suministro de combustibles, almacenaje, despachantes de aduana, y
- el tercer rubro, Carga por Carretera corresponde al transporte desde y hacia los puertos.

Dentro de éstos tres rubros se desagregaron todas las actividades que se cumplen en los puertos.

La matriz del año 2000, había cuantificado para ese año cual era el porcentaje que se aplicaba sobre el Valor Bruto de Producción, a los efectos de restar los insumos intermedios que cada actividad utiliza en la generación de su producto final.

El resultado es el Valor Agregado Bruto, el aporte genuino de cada actividad al PBI nacional.

Como ejemplo, estimamos que la Administración Nacional de Puertos percibió por ingresos de explotación U\$S 74 millones por el año 2008, Valor Bruto de Producción.

Con el criterio del año 2000, que establecía que el Valor Agregado Bruto genuino era del 78 %, podemos estimar para nuestra valoración U\$S 57.720.000

Se deduce que la ANP, utilizó insumos de otros sectores por valor de U\$S 16.280.000

Esta metodología la repetimos en todas las actividades y para cada puerto que analizamos.

El valor agregado bruto del Puerto de Montevideo se estima en U\$S 421: millones.

40. CUADRO VAB DE LOS PUERTOS NACIONALES

En este cuadro sumamos la contribución genuina de cada puerto al PBI nacional.

Volcamos las cifras del Puerto de Montevideo que ya analizamos.

Nueva Palmira incluye las actividades portuarias y de Zona Franca considerando por lo tanto las estimaciones de Corporación Navíos, Frigofrut, TGU y Ontur. El VAB de Nueva Palmira es un 13% del Puerto de Montevideo. Aunque los volúmenes no difieren tanto, la generación de valor agregado es completamente diferente por las modalidades operativas y los commodities que opera uno y otro puerto.

Mostramos los valores de Fray Bentos.

M'Bopicuá atendió 14 escalas para carga de 216.000 tons. de chips.

Colonia genera su valor agregado fundamentalmente por los servicios al pasaje e incluimos la estimación de la incidencia de la zona franca en las actividades del puerto.

Juan Lacaze básicamente con las actividades generadas por el buque Platense.

La Boya Petrolera de José Ignacio con 16 escalas.

Seguidamente, el Puerto de Punta del Este en la atención de cruceros, pesqueros de terceras banderas en relevos de tripulación, inspecciones subacuáticas de casco de buques y servicios de lanchas al turismo.

La Paloma atendiendo a la actividad pesquera.

Finalmente los puertos deportivos donde Punta del Este genera el 85 % del valor agregado producto de la venta de 79.425 amarras por parte de la DNH, con la correspondiente multiplicación de servicios.

41. PBI CON EL CUARTO COMPONENTE

De este análisis concluimos que las actividades portuarias contribuyen al PBI nacional en U\$S 514: representando el 1,6 % siendo el cuarto componente de nuestro PBI del espacio marítimo.

**TRANSPORTE FLUVIAL Y MARITIMO
MARINA MERCANTE NACIONAL**

42. MARINA MERCANTE NACIONAL

Ingresamos al quinto componente de nuestro estudio, el transporte marítimo y nuestra Marina Mercante Nacional.

El transporte acuático desplaza la mayor parte de los bienes intercambiados por el Uruguay con el exterior.

Como valor de aproximación, podemos afirmar que nuestro comercio exterior moviliza el 55 % de su intercambio a través de la vía fluvial y marítima.

Nuestra Marina Mercante participa en el tráfico fluvial y de cabotaje y transporte de pasajeros y no participa en el tráfico de ultramar.

Mostramos en el cuadro la composición de nuestra Marina Mercante.

Todos somos concientes de la difícil situación que atraviesa nuestra Marina Mercante Nacional, inmersa en un país de economía pequeña, dependiente y trabada por regulaciones de países vecinos.

Argentina trata nuestros buques como de tercera bandera, cuando Uruguay otorga los mayores beneficios.

Argentina y Paraguay de hecho traban la Navegación en el Río Paraguay y Paraná, existen diferentes criterios de excepción de practicaje entre Argentina, Paraguay y nuestro país, el acuerdo bilateral de navegación entre Argentina y Brasil, la vigencia en la región de los regímenes de cabotaje.

Estas restricciones de acceso y proteccionismo limitan el crecimiento de la bandera uruguaya, siendo que el país posee un régimen de inversión más atractivo que el resto.

No es fácil encontrar las posibilidades ciertas de competencia, Igualmente, la defensa de nuestra Marina Mercante es soberanía.

43. CUADRO DE COMERCIO EXTERIOR

El sistema portuario nacional movilizó 17:827.000 toneladas en el año 2008.

Estimamos que nuestro comercio exterior movilizó alrededor de 5:950.000 toneladas de exportación, 2:400.000 toneladas de importación, se descargaron 16: millones de barriles de crudo, y se operaron más de 6:050.000 toneladas de mercadería en tránsito que operaron en los puertos de Montevideo y Nueva Palmira fundamentalmente.

Nuestro comercio exterior generó en el año 2008 un total estimado de U\$S 1:250 millones de fletes marítimos que pagó a terceras banderas, que corresponden U\$S 900: millones a exportaciones y U\$S 300 millones de importaciones, y U\$S 50: millones a transporte de crudo.

Estos valores de fletes representan un 3,4 % sobre nuestras importaciones de U\$S 8.932: millones de dólares, valor CIF, y un 15 % sobre nuestras exportaciones de U\$S 5.949: millones de dólares, valor FOB.

La contribución a la economía nacional por la Marina Mercante se contabiliza en las cuentas nacionales:

La flota pesquera en la pesca, que ya analizamos,
Las embarcaciones de tráfico se incluyen en las actividades portuarias
y nos queda por contabilizar el aporte del transporte de pasajeros, cabotaje y dragas.

El valor agregado bruto que estimamos en U\$S 150: millones está representado básicamente por el transporte de pasajeros, representa un 0,5 % del PBI nacional, es nuestro quinto componente de nuestro análisis del PBI del espacio marítimo.

44. CUADRO DEL PBI CON EL QUINTO COMPONENTE

SEGUROS APLICADOS A LA ACTIVIDAD MARITIMA PORTUARIA

Hemos analizado para ésta presentación los seguros aplicados al espacio marítimo.

La cobertura de seguros no tiene una presencia fuerte en la generación de valor agregado para nuestra economía, dado que las compañías de seguros locales tienen limitada su área de servicios, en tanto, mayoritariamente las exportaciones se negocian FOB y las importaciones CIF, además de competir con seguros internacionales en varias carteras.

En éste rubro la seguridad de navegación en nuestra área de jurisdicción exclusiva es vital para nuestra economía. Un cambio de status, determinaría un incremento de primas que harían peligrar nuestra competitividad en el comercio mundial.

Debido a la dispersión de riesgos que pueden estar asociados a las actividades que se cumplen, y a la falta de datos oficiales, hemos realizado una estimación para que ésta importante actividad este incluida en el análisis.

Considerando, entre otras, las coberturas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales aplicadas a los sectores analizados, las coberturas de responsabilidad civil de los diferentes operadores, la cartera de transportes: embarcaciones y mercaderías transportadas por vía marítima, y otras carteras asociadas a la actividad, se podría estimar en U\$S 15: el valor agregado que el espacio marítimo aporta al PBI nacional.

45. CUADRO DEL PBI CON EL SEXTO COMPONENTE

De acuerdo a nuestro trabajo podemos concluir que la aproximación a la valoración del espacio marítimo puede ser cuantificada en U\$S 1:805 millones que representó el 6 % del PBI nacional del año 2008.

46. CUADRO PBI 2008 PORCENTUAL

Para finalizar la valoración del espacio marítimo ubicamos en éste cuadro las distintas actividades que componen nuestra economía nacional, desagregadas con el componente Espacio Marítimo.

47. CUADRO PBI NACIONAL 2004, 2005 y 2008 PORCENTUAL

La incidencia del espacio marítimo en el PBI no tuvo variación, 6 %.

Las tres presentaciones realizadas abarcan 5 años de actividad en un marco de estabilidad económica creciente.

Cinco años es poco tiempo para que se produzcan variaciones en la estructura productiva de un País en un escenario de estabilidad.

La comprobación de la importancia del mar para Uruguay se mide también por la capacidad de generación de empleo.

La cuantificación del empleo en las actividades analizadas se puede estimar en grandes números en 50.000 puestos de trabajo directos, 20 % en el área pública, 80 % en el área privada.

Los 50.000 puestos de trabajo directos de actividades vinculadas al mar, que ha su vez son multiplicadores de fuentes de trabajo, representan un 5,76 % del total del personal ocupado en el Año 2008 que INE situó en 868.204 personas.

Hasta ahora hemos valorado económicamente las actividades cumplidas en el espacio marítimo.

Antes de finalizar nuestra exposición debemos hablar brevemente del futuro.

48. TCP AMPLIACION DE MUELLE Y RETROAREA

Como introducción mostrarles ésta espléndida foto de la obra en curso de TCP cedida por el Ing. Rodolfo Laporta, construcción de 350 metros de muelle y 15 hás. y media de nueva explanada cumpliendo en exceso con los términos de la concesión, para satisfacer la demanda creciente de servicios.

Ese incremento notable de actividad que ha tenido Uruguay como País Logístico, el congestionamiento del Puerto de Montevideo, ha determinado la elaboración de planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo.

Quiero presentarles una visión del Puerto de Montevideo y el Puerto de Aguas Profundas en la Zona Este de nuestro País para la década a partir del 2020.

49. PROPUESTA DE NUEVAS TERMINALES

El Puerto de Montevideo con un canal de acceso dragado a 14 metros, un mínimo de cinco sitios de atraque fundados a – 14 metros con el acceso a los muelles que acompañan dicha profundidad y sus respectivas retroáreas, distribuidos: tres muelles especializados en contenedores, uno en graneles y un muelle multipropósito, conectados por un “túnel aduanero virtual” con puertos secos para almacenamiento.

50. EVOLUCION TAMAÑO DE BUQUES

El Puerto de Montevideo atendiendo buques hasta séptima generación:
Porta contenedores de 10.000 TEU de 350 metros de eslora y 14 metros de calado.

A partir de la octava generación clases Suez Max de 400 mts. de eslora, Malaca Max de 470 mts. de eslora, ambos con 16 mts. de calado, el Puerto de Montevideo no tendrá una performance económicamente eficiente para la atención de escala de estos tipos de buques.

51. ALTERNATIVA DEL SISTEMA DE PUERTOS

Visualizamos un gran puerto hub de aguas profundas en la costa oceánica complementario del Puerto de Montevideo y que acompañe la tendencia de construcción de buques a calados de – 20 mts. con las siguientes características:

Sitios de atraque y accesos marítimos a – 20 mts

Retroárea entre 100 y 500 has

Instalación de superestructura adecuada

Mano de obra especializada

Adecuados accesos viales y ferroviarios

Localización a optimizar en función de rocas y profundidades de - 20 mts, preservando la naturaleza y el medio ambiente.

Ubicado en la zona estratégica donde se encuentra el mayor aporte esperado del Espacio Marítimo: gas y petróleo.

Con motivo de la primera exposición sobre PBI Marítimo realizada el 1o. de Junio 2005, dimos en éste ámbito la primicia de la detección de acumulaciones de hidrocarburos recogiendo información recibida del Dr. en Geología Héctor de Santa Ana y el Ing, Nelson Ucha del Departamento de Geología de ANCAP.

Ambos técnicos culminaban en esos días los estudios preliminares sobre el procesamiento e interpretación de las anomalías en los registros sísmicos realizados por el SOHMA en nuestra Plataforma.

52. ANCAP CUENCAS SEDIMENTARIAS

Dichos estudios sumados a las cuencas sedimentarias off-shore de Punta del Este y Pelotas, a los resultados de las perforaciones de los pozos Lobo y Gaviotín, determinaron indicios incuestionables de la presencia de petróleo y gas.

53. RELEVAMIENTOS RECIENTES

ANCAP contrató a la Empresa Noruega Wavefield para el relevamiento sísmico de alta resolución, Sísmica 2 D, y se realizaron 7.000 kms. lineales de perfiles en 2007 y 2800 kms en 2008 entre los límites laterales marítimos con Argentina y Brasil.

Procesada la información se detectan yacimientos de hidrocarburos.

Hay lugares muy medidos con reservas de gas. Un solo lugar podría tener una reserva de gas de 12 millones de m3 día.

El Poder Ejecutivo decidió el llamado para la exploración y explotación de hidrocarburos en nuestro subsuelo.

54. AREAS DE CONTRATO

La llamada Ronda Uruguay 2009, es un ambicioso proyecto mediante el cual se licitará once áreas para la exploración y explotación de petróleo y gas en aguas profundas.

El País ya está incluido en los mapas petroleros del mundo y las autoridades realizaron la promoción del Proyecto en los principales centro petroleros clásicos, Houston y Londres.

Se expuso en Brasil, China, y se realizará en otros países, para interiorizar a empresas con la capacidad técnica-económica para asumir proyectos de ésta envergadura, e invitarlos a participar de la licitación que se dirimirá en Julio de 2009.

Nuestras posibilidades para una explotación plena de estos recursos -según los expertos-, demandarán más de 10 años.

Encontrar acumulaciones para la explotación comercial de estos recursos naturales en nuestro sub suelo, será el factor determinante para superar definitivamente el déficit energético y lograr una mejora sustentable de la economía de nuestro País.

55. IMAGEN DE MEDIO AMBIENTE

Estimada audiencia, repetimos hoy, que no debemos olvidarnos que la conciencia marítima debe necesariamente incluir el interés por el medio ambiente, por la conservación de los recursos vivos, de la biosfera y el combate a la polución y la contaminación.

Debemos cumplir con la responsabilidad de defender, preservar y mejorar nuestro patrimonio hídrico, para nosotros y las futuras generaciones.

Debemos trabajar para bajar los niveles contaminación, crear líneas de acción y las herramientas más útiles en la defensa del medio ambiente, y transformar los conflictos que genera el desarrollo en proyectos productivos y dinámicos, buscando el bienestar y calidad de vida de nuestro pueblo.

Por un País de cara al mar.

Muchas Gracias.

56. PAGINA DEL EVENTO