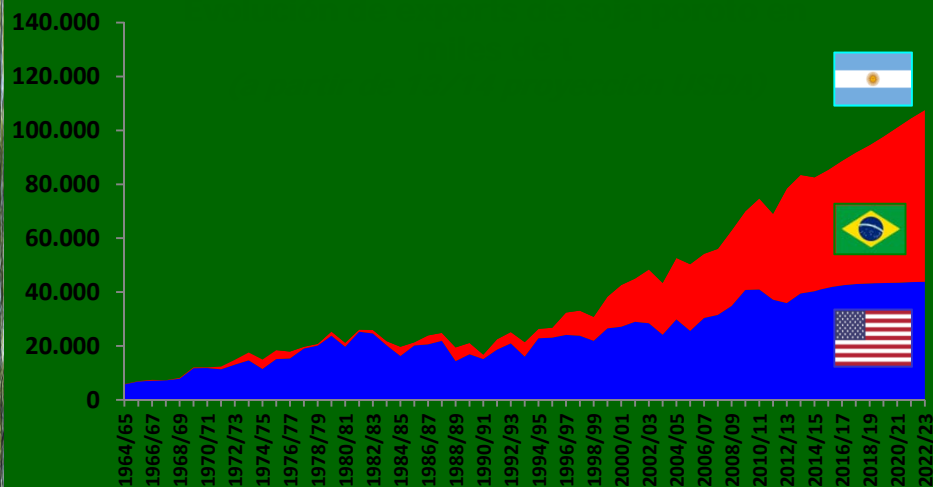




FEDERACION DE CENTROS Y ENTIDADES
GREMIALES DE ACOPIADORES DE CEREALES

Evolución de la oferta argentina

Buenos Aires, 19 de noviembre de 2013



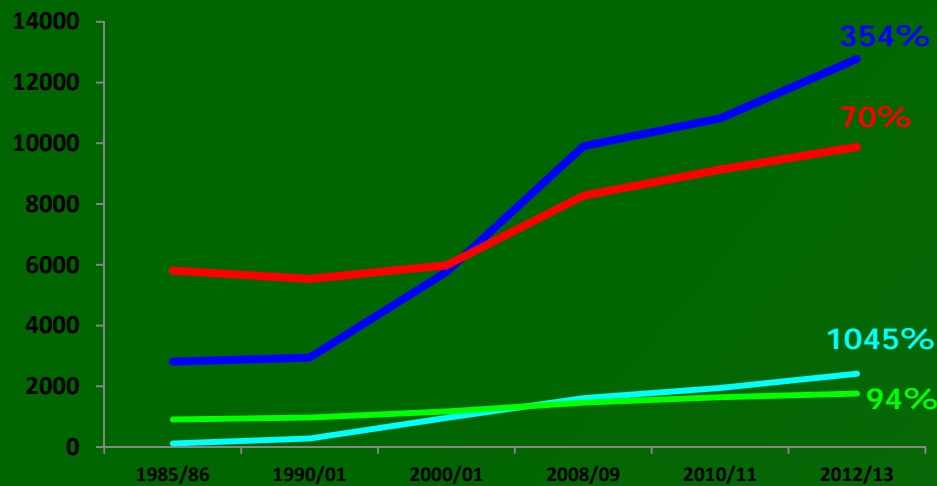
Fuente: BCR ■ US ■ Brasil ■ Argentina

1. **Aumento de las exports de soja poroto 13/14 - 22/23:**
Brasil: +45%
USA: +11%
Argentina: +82% (conserva más del 50% del mkt harina)

2. **Evolución de Partes de Mercado de soja poroto:**
Brasil: de 40,8% en 13/14 a 44% en 22/23
USA: de 36,5% en 13/14 a 30,4% en 22/23
Argentina: de 9% en 13/14 a 12% en 22/23

3. **Fuerte potencial de área en el Centro-Oeste y NE.**
Brasil posee 400 Mha de tierras cultivables sin contar territorios amazónicos. La mayor parte situadas en C. Oeste, de las cuales sólo se utiliza el 12%.

4. **Pero con un hinterland promedio 5 veces mayor al hinterland "tradicional" argentino (300 km vs 1500 km)**

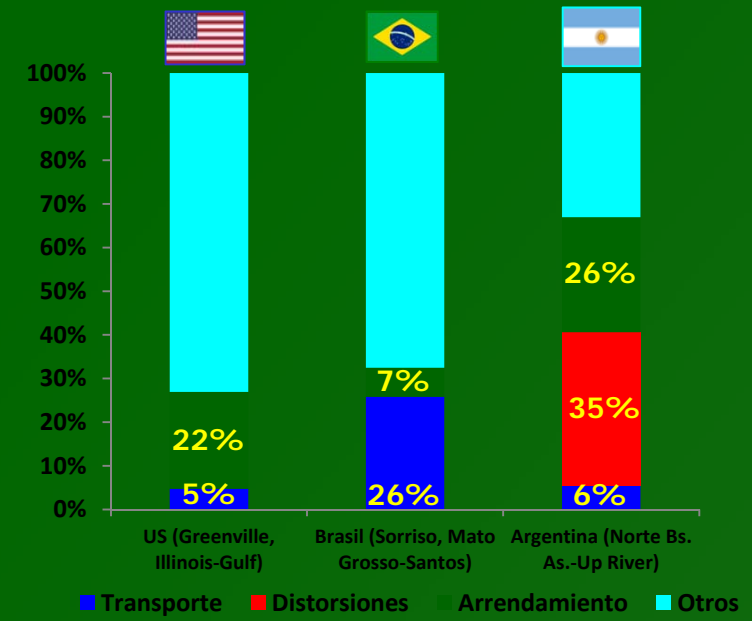
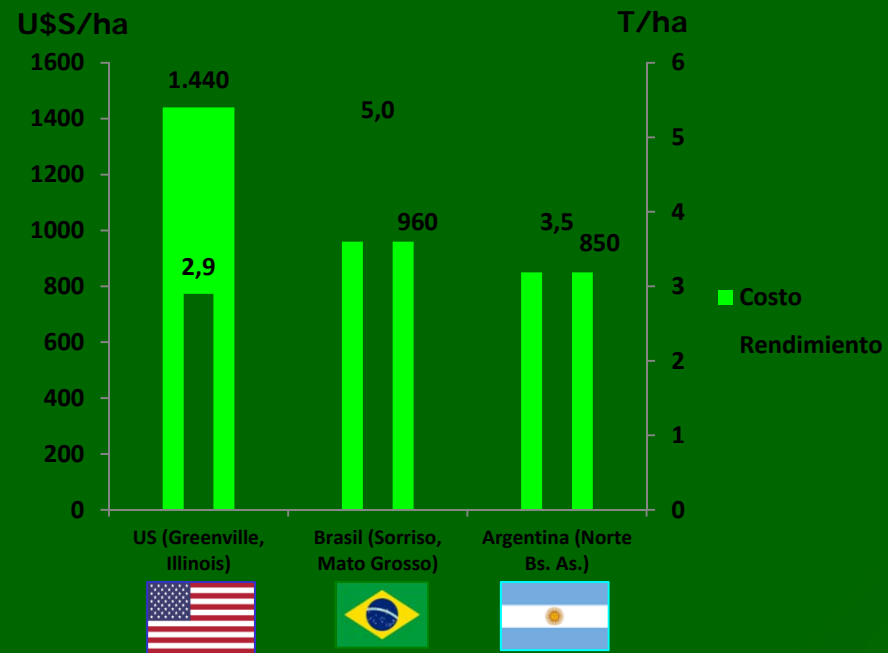


■ Centro-Oeste ■ Sur ■ Noreste ■ Sureste Fuente: CONAB



Fuente: IMEA

(y distorsiones)



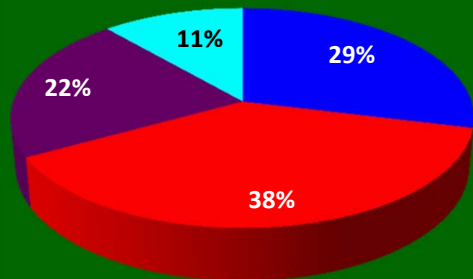
Fuente: Federación de Acopiadores * En U\$S oficial

Fuente: Federación de Acopiadores

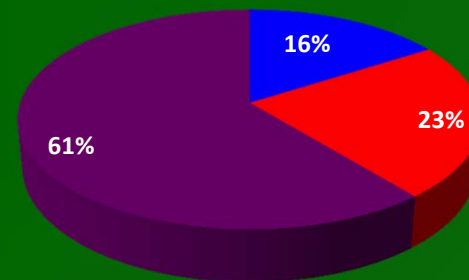
Cómo compensa el productor brasileño "el costo Brasil"?:

- Producción bastante tecnificada, con un nivel tecnológico homogéneo en los productores de todas las regiones.
- Excelente parque industrial de maquinaria, equipamientos y semillas, pero con una industria poco desarrollada de pesticidas y fertilizantes.
- Un centenar de variedades de semillas de soja adaptadas a los diversos micro-climas del país, disponibles por los sistemas públicos y privados de investigación agropecuaria.
- La soja brasileña está libre de impuestos federales (y estatales para la que se destina a la export).
- Acceso a créditos públicos a través del sistema financiero con intereses bajos.

Superficie:
9,827 M km2



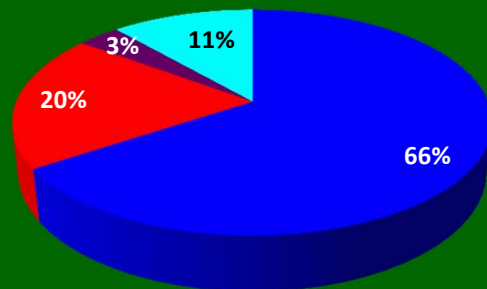
- Camión
- Tren
- Barcazas
- Avión



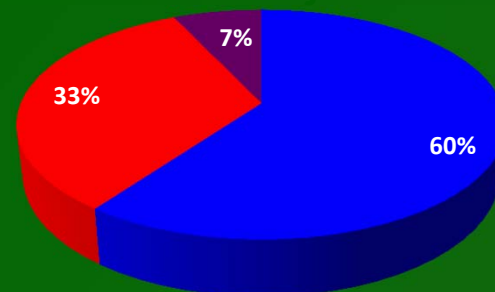
- Camión
- Tren
- Barcazas

Brasil: matriz logística
de soja

Superficie:
8,517 M km2



- Camión
- Tren
- Barcazas
- Avión

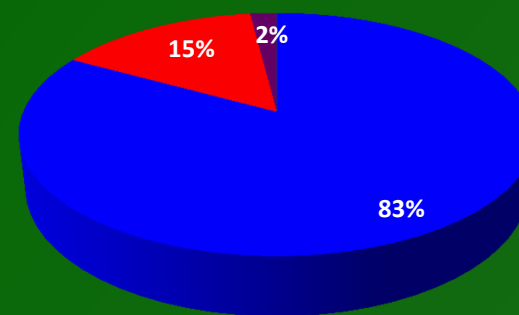


- Camión
- Tren
- Barcazas

Argentina: matriz logística de soja



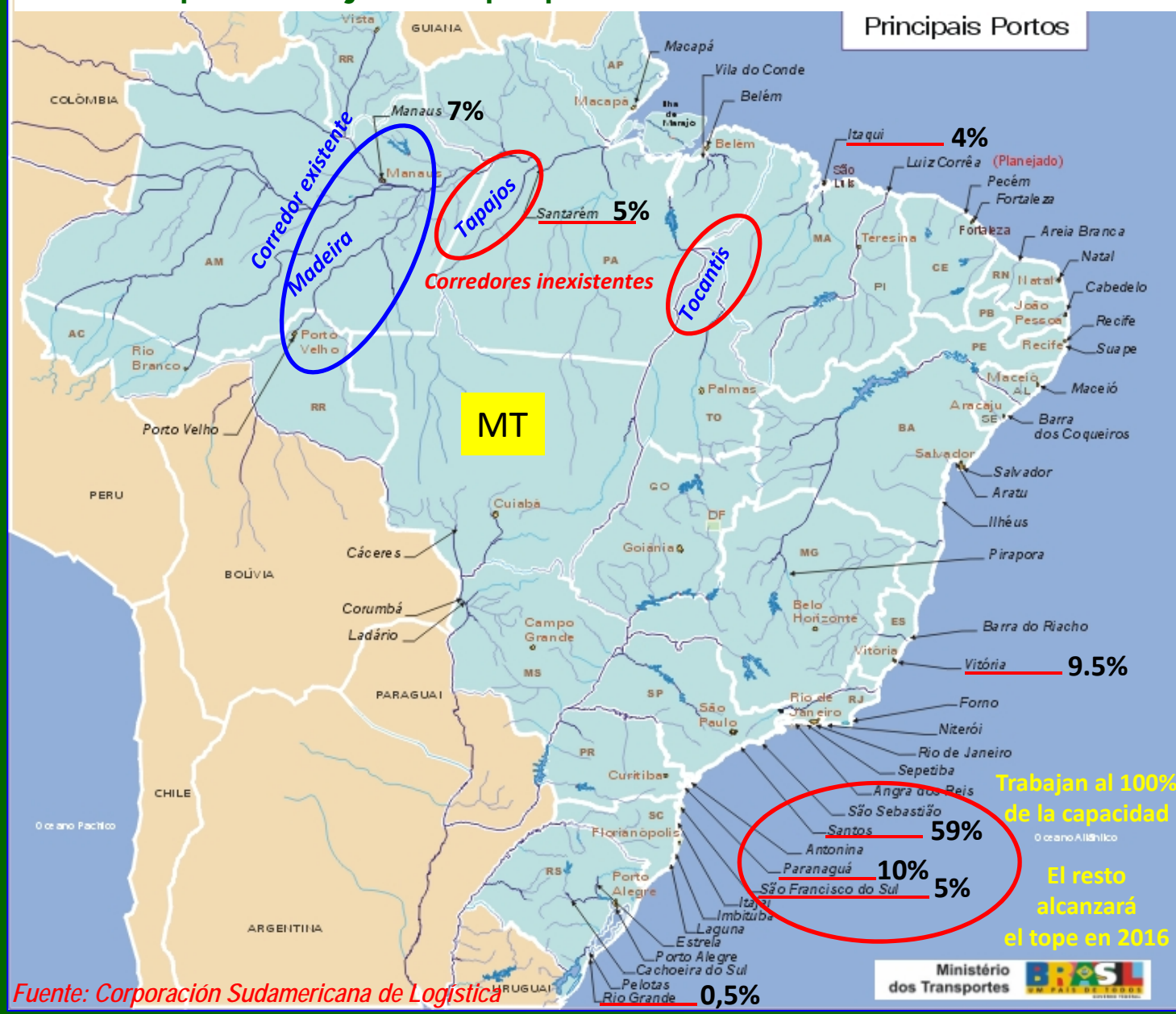
Superficie:
2,791 M km2



- Camión
- Tren
- Barcazas

Exportos de soja de MT por puerto del 01/01/13 al 30/09/13

Principais Portos



Fuente: Corporación Sudamericana de Logística



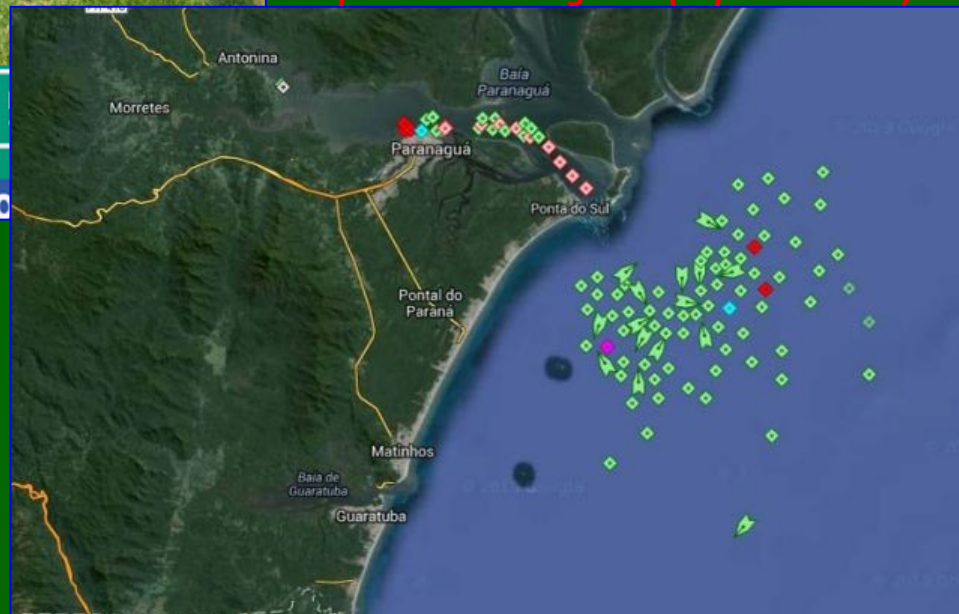
"Precisaríamos de seis novos terminais para o granel já", afirma Luiz Dividino, superintendente dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Ele identifica em uma falta de planejamento nas últimas décadas o principal fator para o gargalo. "Quando o Valor esteve no porto na semana do dia 12, havia 86 navios na barra à espera de vaga, e para entre 30 e 35 deles o problema era justamente a falta de capacidade de recepção no porto" (SEPTIEMBRE 13)



Cola de camiones en el puerto de Paranaguá esperando ser descargados, de hasta 25 km (60 km en Santos)

- ❑ En cuanto a Santos, según el Ministerio de Industria brasileño, la estadía promedio de un buque fue de 18,7 días en 2012
- ❑ Este año se llegó a alcanzar demoras de hasta 125 días

Barcos en rada en el puerto de Paranaguá a la espera de ser cargados (Septiembre 13)



Fuente: Gazeta do Povo

Revolución del transporte (con los Chicago)

1860 (49 288 km de red ferroviaria)

+324%

1890 (208 845 km de red ferroviaria)



1870

732 km

+2824%



1910

27.994 km

1860: 39 km
1870: 732 km
1890: 9432 km
1900: 16 553 km

Fuente: ECYT-AR

1. Conquista del Oeste en la primera mitad del siglo XIX con la expoliación de aborígenes.
2. Desarrollo del transporte ferroviario desde 1860: la depresión agrícola en Europa está ligada al arribo masivo particularmente de cereales provenientes de USA y Argentina.
3. Primeras líneas transcontinentales en 1869.
4. En 1862 en plena guerra de secesión, Lincoln firma el Homestead Act, que permite a cada familia que ocupa un terreno hace 5 años y vive allí hace 6 meses, de acceder a la propiedad privada por 1,25 U\$S por acre (los negros no acceden a esta ley).
5. Globalmente, en 1869 se construye el canal de Suez que une el Mediterráneo con el mar Rojo (en 1914 el canal de Panamá) y los buques a vapor comienzan a reemplazar la vela en 1890.
6. El desarrollo del transporte se acompañó de una fuerte mecanización a tracción animal en la segunda mitad del siglo XIX.
7. La conquista del Oeste permite triplicar la producción agrícola americana y aumentar el número de agricultores. El vigor de la industrialización de USA de la segunda mitad de XIX, responde a la falta cruel de mano de obra, por ello la fuerte mecanización de la agricultura.
8. Luego se produce el aumento demográfico que permite llevar a cabo la industrialización, generando a su vez un sólido mercado interno y excedentes exportables.
9. Contrariamente a USA, Francia y Alemania sí poseían mucha mano de obra, básicamente rural. Se tuvo que lograr primero la revolución agrícola para aumentar la productividad y así liberar mano de obra para la industria, es por ello que allí la industrialización fue más tardía.
10. Boom del transporte automotor luego de la segunda guerra mundial.
11. Fuerte desarrollo en los 80' del transporte fluvial
12. En estos últimos diez años se realizaron fuertes inversiones en las represas del Mississippi en St. Louis, a fin de permitir el pasaje de barcazas más voluminosas y así bajar aún más el costo del flete.



Logística
El desafío que
enfrentamos en la actualidad



- ❑ Brasil invierte menos del 3% de su PBI en infraestructura mientras que la demanda crece al 8% anual
- ❑ Según estudios de la *Associação Brasileira de Logística (Abralog)*, el “costo Brasil” es del orden del 3% del PBI
- ❑ La mitad de la red vial (sólo 11,5% pavimentada) está en mal estado. Acceso ferroviario limitado en las terminales portuarias. Red ferroviaria en 1961: 37 000 km, hoy: 31 000 km. Ausencia de dragado de principales ríos
- ❑ **ES POR ELLO QUE NACE EN 2012 LA PAC: “primera iniciativa estructurada para dotar al país de un sistema de transporte adecuado, después de décadas de baja inversión”**

Restablecer la capacidad de planificación integrada del sistema de transporte



Integración entre el transporte automotor, ferroviario, aeroportuario y portuario



Articulación con las cadenas productivas



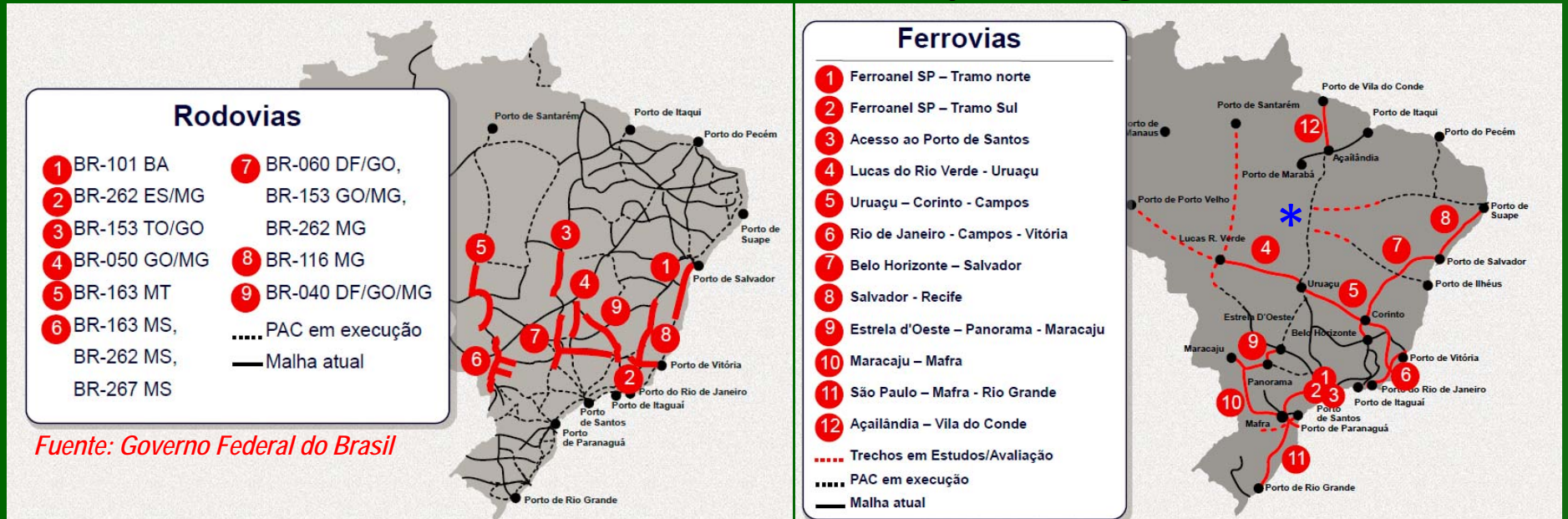
EMPRESA DE PLANIFICACION Y LOGISTICA (EPL)

Declaración del 30/10/2013, de la Senadora Kátia Abreu, Presidenta da *Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)*: *“a necessidade de investimento logístico é apartidária. Todas as confederações estão unidas para que as concessões deem certo, não pelo sucesso político do governo, mas pelo sucesso econômico dos nossos setores. Por isso estamos juntando as forças”*

Autopistas: 42 000 MO R\$, un poco más de la mitad en 5 años, y el resto en 20 años

Trenes: 91 000 MO R\$, el 60% en 5 años, y el resto en 20 años

“Unir el SE desarrollado con el Centro-Oeste y NE emergentes”



Fuente: Governo Federal do Brasil

☐ 5) BR-163: en ejecución MT-PA. Previsto: unión MS-MT

☐ 3) Previsto: unir Anápolis (GO) con Palmas (TO)

☐ * En ejecución: Uruaçu (GO) a Açailândia (MA), con muchos problemas de descarrilamiento

❑ Diagnóstico: los dos principales puertos Paranagúa y Santos están hoy saturados, y el resto lo estará en 2016. El Bndes no se puede hacer cargo él solo del financiamiento **(SE ESTIMA QUE EL 90% DE LOS PROYECTOS LOGISTICOS SE REALIZARAN BAJO COOPERACION PUBLICO-PRIVADA: APP o PPP en inglés)**

❑ ES POR ELLO QUE A la extensión de concesiones privadas en rutas y trenes, le sigue un cambio significativo que modifica el marco jurídico de 1993: apertura de los puertos estatales a las inversiones privadas y eliminación de restricciones sobre la construcción de nuevos puertos

❑ Inversión de 28 000 M U\$S de aquí al 2016

❑ No queda claro el alcance “de esta suerte de privatización portuaria” ya que en la mayor parte de los puertos, el Estado sigue gestionando el movimiento portuario

❑ Especialistas destacan en Brasil que el Estado debería desligarse de las operaciones de embarque, dejándole este rol a los privados, como sucede en Tegran (MA), en donde un pool de empresas privadas hace toda la operación

❑ Más de 5 Mt de movimiento portuario con sólo 50000 t de capacidad de almacenaje.

❑ Cuarto puerto europeo, primer puerto mundial de cacao, de refinamiento de petróleo y Segundo de carbón y de poroto de soja (a nivel europeo luego de Rotterdam).

❑ Pequeñas barcazas distribuidas sobre todo el territorio europeo gracias a la sofisticada logística (buen diálogo a su vez con los sindicatos).

❑ Fuerte competencia con el puerto de Rotterdam: de un estatuto jurídico “público” a “público limitado” (*public limited company*).

❑ Es decir una entidad pública gobernada bajo leyes privadas (el capital social está detenido integralmente por la Municipalidad de Amsterdam).

❑ El cambio de estatuto jurídico no estuvo motivado por el hecho de captar fondos privados, sino más bien para operar comercialmente con más fluidez estableciendo nuevos partnerships con privados (BEHALA Terminal)



Taman grain terminal

Terminal de 192 000 t de capacidad inaugurada en 2012 (6 Mt de exports)

Costo: 3 600 M. U\$S

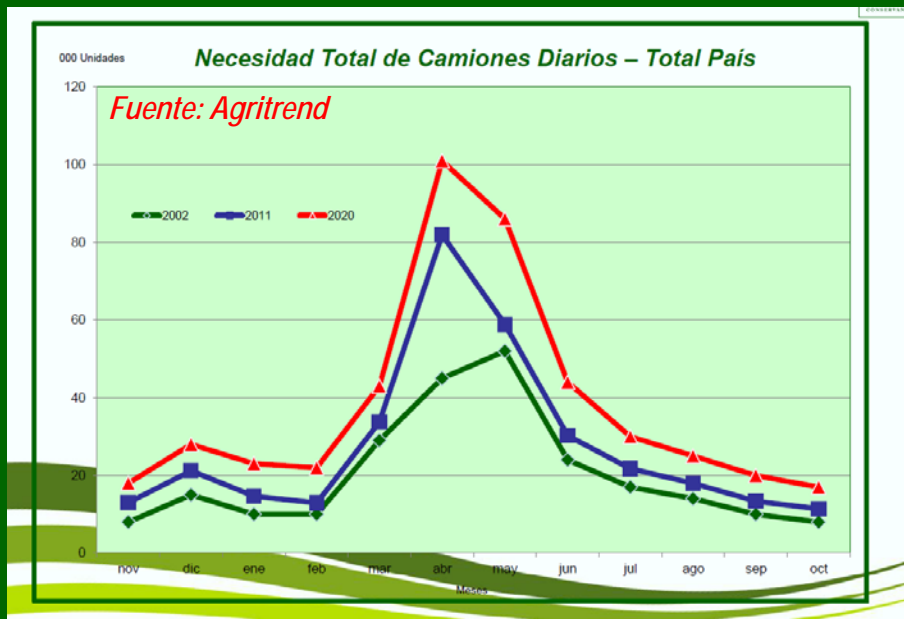
Y no se previó inicialmente acceso ferroviario...



¿Por qué?



- ❑ El “hinterland tradicional” de los puertos argentinos abarca una proporción cercana al 80/85% de la producción total
- ❑ Pero en la actualidad se ha extendido el concepto de hinterland a zonas tan alejadas como el norte argentino
- ❑ La expansión de la frontera agropecuaria (NOA/NEA) no ha sido acompañada de mejoras en la infraestructura (se destina menos del 2% del PBI). Estas regiones dependen de la exportación; el flete de Salta a Rosario puede rozar el 50% del precio del maíz
- ❑ 85% de los granos se trasladan por camión. En 1927 el ferrocarril representaba más del 75% del transporte. Hoy por hoy sólo representa el 15%. Vía fluvial: 2% teniendo el Paraná...
- ❑ Rutas únicamente pavimentadas en un 30% del total de la red, y en mal estado
- ❑ La red troncal de rutas nacionales tiene una extensión de 15 000 km, de los que sólo 1500 son autopistas y autovías
- ❑ En esas rutas, se incorporaron en estos últimos tres años 850 000 autos por año, y sólo se construye por año 29 km de autopista. Según Fundación Metas Siglo XXI, la construcción de una autopista inteligente cuesta en promedio 2 Mo. U\$D. **Ello significa que si quisiéramos transformar el conjunto de la red en autopista, la inversión sería de 27 000 Mo. U\$D**



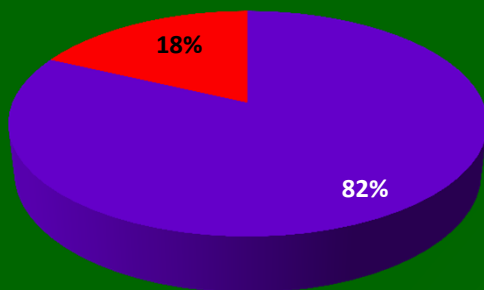
Un estudio de Agritrend llevado a cabo en junio de 2012 subraya la fuerte estacionalidad de los granos argentinos

Y que el promedio de antigüedad de los camiones es de 22 años mientras que el límite de obsolescencia es de 20 años (en Brasil existen 1,5 M de camiones en actividad, los cuales más de la mitad tienen más de 20 años)

Este problema no sólo está presente en los países emergentes:

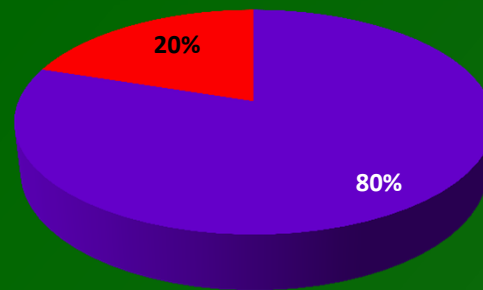
Brasil: antigüedad de camiones (70% en el Sur por camión, pero el potencial ...)

Rusia: antigüedad de vagones (70% en el Sur por camión, pero el potencial ...)



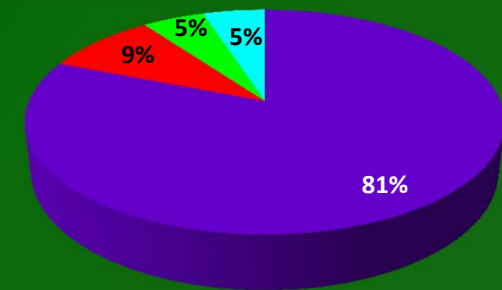
Fuente: Transportation Consultants Co.

■ <25 años ■ >25 años



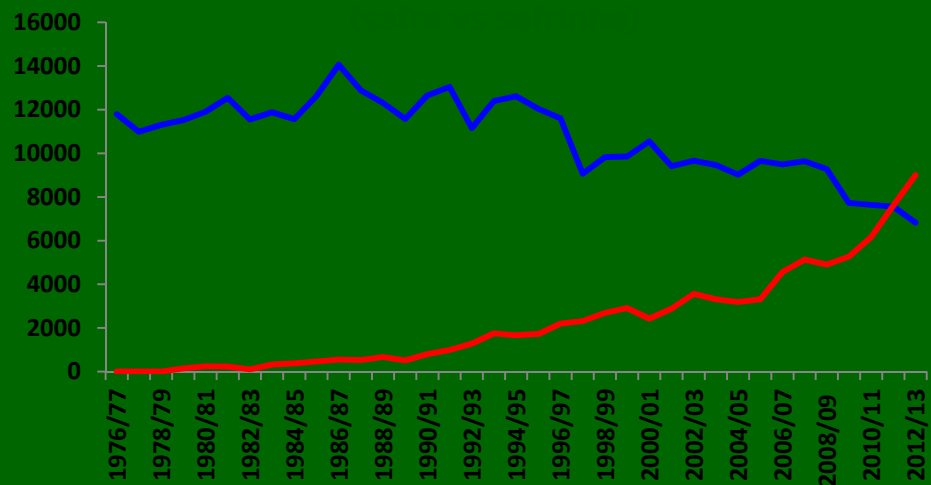
Fuente: UkrAgroConsult

■ 20 a 30 años ■ > a 30 años



Fuente: UkrAgroConsult

■ 20 a 29 años ■ 30 a 39 años ■ 10 a 19 años ■ 0 a 9 años



— Area Safra — Area Safrinha

Milho 2ª safra (plantio-colheita)

UF/Região	23/09 a 21/12		21/12 a 20/03			20/03 a 21/06			21/06 a 23/09			
	Primavera			Verão			Outono			Inverno		
	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set
Norte												
RR	C						P	P	P		C	C
RO					P	P	P	P	C	C	C	C
AM							P	P			C	C
TO					P	P	P	P	C	C	C	
Nordeste												
MA					P	P			C	C		
PI					P	P	P	C	C	C		
PE	C	C					P	P	P	P	C	C
AL	C	C					P	P	P	P	C	C
SE	C	C						P	P	P	C	C
BA	C	C						P	P	P	C	C
Centro-Oeste												
MT				P	P			C	C	C		
MS				P	P			C	C	C		
GO				P	P			C	C	C		
DF				P	P			C	C	C		
Sudeste												
MG					P	P			C	C	C	C
SP				P	P	P		C	C	C	C	C
Sul												
PR				P	P	P		C	C	C	C	C

Legenda: P - Plantio; C - Colheita; P/C - Plantio e Colheita

❑ **La respuesta es esencialmente pública en cuanto a su responsabilidad**, compleja, múltiple factorial, multidisciplinaria, y debe ser formulada por el conjunto de actores económicos que forman la sociedad. Es por ello que el Consejo de Ministros de transporte de la Conferencia Europea creó en el 2006 bajo el mandato de la OCDE, el FORO INTERNACIONAL DE TRANSPORTES, a fin de ayudar a los responsables políticos y de otras esferas, a establecer planes estratégicos relacionados al transporte, y de buscar de esta manera una solución colectiva a problemas comunes.

❑ El Foro está compuesto de 51 países tanto desarrollados como en vía de desarrollo. Marruecos beneficia de un estatuto de observador. Argentina está ausente de este Foro.

PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL PRIMER FORO CONSAGRADO “A LAS INVERSIONES EN INFRASTRUCTURA DE TRANSPORTE”, celebrado en el 2006:

1) LA EFICACIA debería ser el principal objetivo a la hora de elegir un modelo de infraestructura

2) **Responder a las necesidades de infraestructura es una responsabilidad esencial del gobierno, ya sea el modelo de gobernabilidad elegido**

3) Esto no significa que todas las tareas que intervienen en el otorgamiento de infraestructura sean ejecutadas por el gobierno



Fuente: Foro mundial del transporte, OCDE

1. La logística es un campo extremadamente complejo y técnico donde todos los sectores deben estar comprometidos. La conformación de una Comisión de Trabajo pública-privada para analizar la situación actual del transporte de cargas en el país resulta fundamental. Para ello se necesita DIALOGO
2. Costos extraordinarios que plantean el debate acerca del financiamiento (público?, privado?, los dos?, etc...)
3. Duración de proyectos que superan ampliamente la tentación “del corte de banderita inaugurativa” y de cualquier color político: proyecto PAIS y no PARTIDARIO
4. Es necesario PLANIFICAR estratégicamente estos proyectos de envergadura, que necesitan ARTICULACION e INTEGRACION de todos los sectores: no se puede analizar el transporte ferroviario independientemente del automotor y fluvial

“ Las organizaciones, países y regiones que no imaginen el futuro no estarán ahí para disfrutarlo”

Gary Hamel y Krishnararo Prahalad