

8. Análisis de las Proyecciones realizadas en la Prospectiva Desviaciones

Carretero Internacional

Modo Carretero Vial Internacional-Miles Ton.	2000	2005	2010	2015
Proyección		3.532	4.094	4.747
Resultados	3.047	2.361		
Desviación		-33%		
			2010	2015

Nueva Proyección ¹³²			2.873	3.495
--	--	--	-------	-------

Ferrovionario

	Ferrocarril Central - Miles Ton	2000	2005	2010	2015
Proyección	Esperado PT (5%)		1.687	2.153	2.748
	Alto Mercer (2,89%)		1.524	1.758	2.027
	Medio Mercer (2,32%)		1.483	1.663	1.854
Resultados		1.322	1.318		
Desviación	Esperado PT		-22%		
	Alto Mercer		-14%		
	Medio Mercer		-11%		
				2010	2015
Nueva Proyección				3.100	3.700

Puerto de Montevideo

Transporte Fluvial Puerto de Montevideo-Miles Ton	2000	2005	2010	2015
Proyección		7.839	9.361	10.771
Resultados	4.144	7.181		
Desviación		-8%		
			2010	2015
Nueva Proyección			10.300	11.400

Puerto de Nueva Palmira

Transporte Fluvial Puertos de Nueva Palmira- Miles Ton	2000	2005	2010	2015
Proyección		3.771	4.533	5.296
Resultados	1.505	3.568		
Desviación		-5,4%		
			2010	2015
Nueva Proyección			5.400	6.500

¹³² En el siguiente capítulo se analizan las hipótesis de estas nuevas proyecciones

Aeropuerto Internacional de Carrasco

Transporte Aéreo	2000	2005	2010	2015
AIC - Miles Ton				
Proyección		47	130	169
Resultados	21	26		
Desviación		-45%		
			2010	2015
Nueva Proyección			33	41

Transporte de fluido por ductos miles de m3		2000	2005	2010	2015
Proyección	Boya Petrolera		3.282	3.804	4.410
	Gasoducto del Litoral		83.625	176.000	195.303
	Gasoducto Cruz del Sur		882.308	1.049.370	1.196.204
	Gasoducto Casablanca – Paysandú		s/op	s/d	s/d
Resultados	Boya Petrolera	2.028	2.350		
	Gasoducto del Litoral	36.344	30.374		
	Gasoducto Cruz del Sur	s/op	103.052		
	Gasoducto Casablanca – Paysandú	s/op	s/op		
Desviación	Boya Petrolera		-28%		
	Gasoducto del Litoral		-64%		
	Gasoducto Cruz del Sur		-88%		
	Gasoducto Casablanca – Paysandú		s/op		
				2010	2015
Nuevas proyecciones	Boya Petrolera			2.724	3.158
	Gasoductos (*)			—	—

(*) El consumo de gas natural está en un grado de subutilización en el Uruguay que impide realizar proyecciones razonables¹³³.

Análisis

En el estudio original de Prospectiva Tecnológica en Transporte y Logística proyectamos con una visión prospectiva, diseñamos los factores del transporte hasta el año 2015 y ahora en el Observatorio tenemos la oportunidad de cotejar los valores reales al 2005 con los estimados, encontrar las desviaciones en cada caso, analizarlas y re proyectar prospectivamente los nuevos valores para 2010 y 2015.

¹³³ Referencia conferencia del Director General de Energía. Ing. Gerardo Triunfo, UdelaR agosto, 2006

El análisis de las desviaciones, tomando en cuenta lo analizado para cada caso de transporte, nos indica fuerte, razonables o muy cercanas desviaciones a las proyectadas.

Transporte Carretero Internacional: la desviación de -33% al 2005 se explica por haber partido de un valor real al año 2000 superior al real resultante. Fue considerado así asumiendo un crecimiento que luego fue moderado por la crisis económica 2001/2002.

Transporte Ferroviario: en este caso las desviaciones se sitúan entre -11% y -22% dependiendo de la hipótesis asumida, y en este caso en particular se esperó un crecimiento mayor en el período asumiendo el necesario desarrollo de este modo de transporte pero que también fue moderado por la crisis económica interna 2001/2002.

Puerto de Montevideo: en el caso del Puerto de Montevideo la desviación se considera dentro del margen normal para este tipo de estudios prospectivos y la realidad muestra que los servicios marítimos y fluviales continuaron su crecimiento en forma similar a lo estimado en la prospectiva, y además conjugado con el transporte marítimo y desarrollo portuario del Atlántico Sur. En la reprojeción se observa que los nuevos valores al 2010 y al 2015 superan ampliamente la prospectiva original.

Puerto Nueva Palmira: En este caso la desviación es menor, -5,4%, y por lo tanto no es relevante y la reprojeción también indica en este caso valores mayores en los años 2010 y 2015.

Como corolario de los dos puntos anteriores debemos destacar la importancia de la actividad marítima como factor de desarrollo de nuestro país.

Aeropuerto Internacional de Carrasco: la desviación en el caso de cargas 45% y el caso de pasajeros -37% debemos indicarlo como un error en la prospectiva derivado de haber asumido valores de hipótesis muy altas de un plan maestro del AIC.

Transporte por ductos: La desviación en la boya petrolera de -28% se explica por la crisis económica 2001/2002 y la crisis energética que continuó hasta el 2006. Esta se proyecta con un crecimiento con índice 3%, estimado a partir de 4% de Transporte internacional, 2,4% de transporte Interno, 3% ferrocarriles y 2,4% del PBI por el consumo. Las desviaciones en los gasoductos son muy altas al no haberse dado el impacto esperado por el ingreso de gas natural a nuestra matriz energética, transportado a través de las importantes inversiones realizadas en los tres ductos: Cruz del Sur, Litoral y Casablanca.

El siguiente cuadro resume la cuantificación económica de los agentes que componen el sector, considerando el transporte de carga en general, (en miles de U\$S):

Incidencia Económica de los distintos agentes¹³⁴

	Agentes	N° Empresas	Personal Ocupado	Valor Agregado	Facturación
Transporte	Por carretera	3,381	26,000	295,091	574,234
	Nacional, Domestico	3,161	24,415	215,788	419,914
	Internacional	220	1,585	79,303	154,319
	Ferroviano	1	1.701	40	9,307
	Marítimo y fluvial	30	760	70,882	153,648
	Aéreo de carga	14	40	920	1,900
Operadores	Operador Multimodal	110	714	6,700	14,500
	Despachantes de aduana	300	750	53,056	64,496
	Operadores portuarios	20	4,240	88,616	118,232
	Operadoras privadas	19	570	19,099	35,269
	ANP	1	1,200	39,337	51,423
	Estiba (ex ANSE)	-	2,470	30,180	31,540
Almacenaje	Zona Franca Montevideo	70	1,700	14,000	21,934
	Demás Zonas Francas	150	900	13,690	21,392
	Depósitos en general	16	179	18,512	28,932
	Aeropuerto (Vimalcor)	1	64	1,088	1,700
	Otros	15	115	17,424	27,232
Totales		4,092	36,984	561,506	1,008,574

En base a este cuadro, se analizó la incidencia del subsector Transporte Interno, Doméstico; en el informe original.

¹³⁴ Informe original P.T. T.y L. Uy 2015 año 2002 y Uruguay XXI, 1999