

La importancia del Puerto de Ingeniero White para la economía regional

El puerto constituye un generador de divisas del país, un acelerador del desarrollo regional y un importante generador de empleo, contribuyente para el estado nacional, provincial y nacional, que a su vez es impulsor de inversiones.

Un puerto es un área con una gran concentración de actividad económica, en la que se interrelacionan actividades primarias, industriales y de servicios; con un fuerte efecto multiplicador sobre la economía regional.

Para la economía regional, el puerto representa una fuente generadora de oportunidades de crecimiento, entre las que se destaca el potencial para la multiplicación de negocios diversos, de alto interés para las empresas locales.

El impacto económico del puerto de Ing White se puede evaluar a través de las relaciones entre las actividades económicas en jurisdicción del puerto y en el resto de la economía regional.

La función básica del puerto es servir de enlace entre los modos de transporte marítimo y terrestre. A este rol se añade dos funciones, la de asentamiento para actividades industriales unidas a la vía marítima y la de conformar un centro de actividades logísticas añadiendo valor a la operación de transferencia de cargas entre modos de transporte.

Para evaluar el impacto del puerto sobre la economía regional convendría visualizarlo como una única organización conformada por el conjunto de actividades productivas desarrolladas por las empresas localizadas en su jurisdicción. Esta industria portuaria presta servicios a los buques y las mercancías.

Descripción de la estructura del puerto de Ingeniero White

La estructura de esta organización portuaria comprende a la autoridad portuaria (Consortio de Gestión), los organismos oficiales de control (aduana, prefectura, sanidad) y el conjunto de empresas privadas que podría agruparse en dos categorías: (1) prestadores de servicios a la mercancía - operadoras de terminales, estiba, depósito franco, agentes de aduana -; y (2) prestadores de servicios a los buques, - prácticos, servicio de remolcadores, agencias marítimas, talleres de reparaciones-.

En la zona portuaria se registran más de 20 empresas de servicios portuarios, tanto a las cargas como a los buques; a las que se debe agregar unas 16 empresas industriales y/o exportadoras, agrupadas en dos categorías: Industrias y terminales cerealeras (5 empresas) y, Industrias y terminales de petróleo y petroquímica (7 empresas). La organización portuaria se completa con diversas dependencias oficiales – incluyendo el ente administrador -, cámaras

y sindicatos de personal. En total, suman más 60 entidades, con una generación de empleo superior a los 1700 puestos de trabajo. Si se suman los terceros contratados que hacen su ingreso al área, se debería añadir unos 250 empleos, totalizando más de 2 mil empleos en la jurisdicción del puerto.

Nivel de actividad en el puerto local

El volumen de carga movilizada a través de los muelles del puerto local, en el último año superó los 13 millones de toneladas, según registros del Consorcio de Gestión del puerto local. Las principales cargas embarcadas han sido porotos de soja (3.3 MT), maíz (1.8 MT), trigo (1.7 MT), gas (1.4 MT), urea (1 MT), fuel oil (750 mil tons), gasolina (290 mil tn). Este movimiento significó el ingreso de 1.174 buques, el 67% de los cuales correspondió a tráficos internacionales. Las operaciones se realizan en muelles distribuidos en Terminal Bahía Blanca (3,3 MT), Cargill (2.4 MT), Toepfer (1,8 MT), Posta Inflamables (1.5 MT), Mega (1.3 MT), Profertil (1 MT), Moreno (1 MT) y otros sitios bajo jurisdicción del Consorcio.

De acuerdo a los datos de la delegación de Aduana de Bahía Blanca, durante el 2007, el valor de las exportaciones por el puerto local, habría superado los 3 mil millones de dólares, lo que representa más del 5% de las ventas totales al exterior del país en el mismo período. De este total, dos terceras partes se relacionan con productos de la agroindustria (casi un tercio en granos de soja) y el tercio restante en productos de la industria de petróleo, química y petroquímica. A partir de estos montos, se pueden descomponer los valores agregados de las dos grandes cadenas de valor convergentes sobre el puerto y de sus proveedores de materias primas, suministros y servicios.

Entre los servicios ligadas a la actividad portuaria, se destaca el transporte de cargas. La actividad portuaria es acompañada por un gran movimiento de cargas por vía terrestre. Por año, más de 7 MT; de este total, más de 5 MT ingreso en camiones y el resto transportada por trenes. Estos flujos significan, en el término de un año, el arribo del orden de los 180 mil camiones y alrededor de 45 mil vagones. La mayor parte de este movimiento consiste en el transporte de granos, principalmente durante la primera mitad del año. El transporte de carga en sentido contrario es menor, con un movimiento de 1,3 MT en camiones y 0,5 MT por vía ferroviaria.

Impacto económico de la actividad portuaria

La cuantificación del impacto económico que genera la actividad portuaria significa medir la contribución del puerto a la economía a través del conjunto de servicios que prestan las empresas que conforman la comunidad portuaria. Se pueden diferenciar dos tipos básicos de impacto generados por la actividad, directo e indirecto. A estos impactos existentes o actuales, cabe agregar los potenciales asociados a las posibilidades de expansión y generación de nueva actividad económica por la concreción de inversiones.

Impacto directo

El Impacto directo se definiría como el conjunto de resultados, de carácter social, como el empleo, o de carácter económico como los beneficios públicos o privados, generados por las actividades necesarias para mover las cargas a través de la zona portuaria, incluyendo toda

clase de operaciones que la mercancía experimenta a su paso por el puerto o durante sus permanencia en el mismo. Este impacto está directamente asociado al volumen de tráfico y su composición de acuerdo al tipo de carga. Involucra a un amplio conjunto de agentes, que incluye empresas, personas, organismos oficiales y otras organizaciones sociales. En otros términos, el efecto directo refleja la actividad económica desarrollada por las empresas y organizaciones en la zona portuaria.

El valor de la carga que sale del área portuaria hacia mercados del exterior resulta mayor al valor de ingreso. La diferencia está dada por el valor añadido en servicios. El indicador que generalmente se utiliza para estimar la contribución directa a la actividad económica, es el valor añadido bruto (VAB) de las operaciones y servicios que se prestan en el puerto. Este valor se conforma por las rentas económicas generadas por las empresas portuarias, básicamente remuneraciones al trabajo y del capital invertido, a lo largo de un año. Las operaciones abarcan desde los procesos de carga y descarga de mercancía en las terminales, hasta los procesos de transformación de los productos en la propia área portuaria.

De acuerdo a estimaciones preliminares propias correspondientes al año 2006, el valor agregado bruto anual generado por el conjunto de organizaciones localizadas en jurisdicción del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, se ubicaría por encima de los 300 millones de dólares anuales. De este total, poco más de una tercera parte se destinaría al pago de remuneraciones del personal. El valor agregado surge de la diferencia entre el valor de las exportaciones por vía marítima, neta del pago de derechos de exportación (retenciones) y el monto de compras a otros sectores de la economía (incluyendo las materia prima para exportación o industrialización en el puerto). El VAB estimado se conformaría en un 55% con el aporte del sector de fertilizantes, químicos y petroquímicos; un 40% para el complejo agroindustrial exportador y un 5% para el resto de las organizaciones (administración y servicios portuarios).

Impacto indirecto

El impacto indirecto representa el cambio en el nivel de actividad económica de la región en la que se encuentra emplazado el puerto, inducido por la generación de demandas u ofertas sobre las empresas y población del entorno, por parte de las organizaciones que conforman la organización portuaria.

El puerto es un inductor de actividad económica en su entorno. Este efecto es sumamente significativo, para apreciar su importancia bastaría imaginar el impacto sobre el entorno de una paralización absoluta de la actividad económica en el ámbito portuario.

El proceso de generación de ingresos se puede representar a través del esquema de cadena de valor, entendiendo al puerto como un eslabón fundamental en una cadena de servicios que vinculan la producción de materias primas hasta la venta del producto al exterior con distintos grados de transformación.

Para el caso de los embarques relacionados al complejo agroindustrial exportador, estaría conformado por la producción, el transporte terrestre, el almacenamiento, procesamiento (de acuerdo al producto), transferencia a buques y el transporte marítimo. En esta cadena de valor convergente sobre el puerto, cada uno de los eslabones comprende un amplio conjunto de actividades productivas dispersas en un extenso territorio que configura la zona de influencia del puerto de Bahía Blanca. La frontera de esta región se ubica al sur de la provincia de Santa Fe y Córdoba.

A lo largo de este proceso, las exportaciones del complejo agroindustrial canalizados por el puerto de Bahía Blanca, genera ingresos cuyo monto se determina por la diferencia entre el

valor de la producción de los bienes y servicios y la compra de insumos intermedios (i.e. a otros sectores de la economía). Una parte importante de este flujo de transacciones inducidas por las exportaciones a través de las terminales locales, involucra a empresas de la región y por esta vía, se genera el derrame o contribución indirecta al crecimiento del ingreso y el empleo en la economía regional.

De un modo similar, las empresas de la industria petroquímica en zona portuaria generan un fuerte impacto indirecto en la economía regional a través de compras a proveedores de la ciudad, a lo que cabe agregar el pago de tributos al municipio local

Impactos potenciales a partir de nuevas radicaciones

La confirmación de nuevos emprendimientos a gran escala posiciona al puerto local como uno de los principales centros de inversiones del país, con un flujo sostenido de inversiones y concreción de nuevos proyectos. Se trata de actividades netamente exportadoras y que por lo tanto, contribuirán a la generación de divisas para el país. Además del aporte de divisas, se suma el pago de impuestos y tasas al gobierno nacional y local.

El aumento de la actividad industrial en zona portuaria consolida y da perspectiva de crecimiento a un amplio conjunto de proveedores locales de bienes y servicios, a la vez que impulsa la demanda de empleos estables y calificados, facilitando la retención del capital humano formado en universidades locales. Este efecto sobre el capital humano local también contemplaría el desarrollo de actividades de enlace con universidades y organizaciones técnicas locales, dirigidas a la investigación básica o aplicada y la capacitación. La formación de recursos humanos calificados es extensible a proveedores de bienes y servicios de las empresas que conforman la organización portuaria

La construcción de nuevas terminales de almacenamiento y embarque generarán nuevas demandas de insumos y servicios provistos por empresas del medio. Entre las empresas que podrían capitalizar nuevas oportunidades de negocios, se destacan las especializadas en servicios de construcción, movimiento de suelos, electromecánicos y metalúrgicos. También se generarán necesidades de empresas prestadoras de servicios en formación de recursos humanos, control de calidad, transporte, seguridad industrial; en tanto que surgirán demandas de insumos industriales así como para tareas administrativas.

El crecimiento del volumen de carga se traduciría en mayor nivel de actividad económica. Las grandes inversiones recientemente anunciadas, en un contexto de escasez de anuncios de grandes proyectos en el país, revelan el atractivo del área portuaria como factor de localización de nuevas industrias. Estas radicaciones anticipan una perspectiva de fuerte crecimiento en el tráfico portuario, tanto si se lo mide en toneladas embarcadas como número de buques. El aumento del nivel de actividad representa una factor de atracción de nuevos prestadores de servicios logísticos. La mayor competencia se traduce en una mayor calidad y menor costo de los servicios, al alcance de todos los usuarios y suma elementos de atracción de futuros emprendimientos

El arribo de nuevos operadores portuarios -cargas en contenedores, productos minerales- contribuirá a diversificar el perfil de cargas que caracteriza los embarques por la estación marítima local y por lo tanto, permitirá un patrón más estable de embarques a lo largo del año; a la vez que propiciará la diversificación la operatoria por tipo de buques y por clientes.

El fuerte desarrollo observado en el puerto local avala las ventajas del modelo de gestión actual de autonomía portuaria con participación de actores privados involucrados en las operaciones de transporte marítimo. Para los próximos años, el aumento de los ingresos operativos por el

crecimiento de la recaudación de tasas por servicios, acompañadas de la valorización de tierras para radicaciones industriales en zona portuaria, abre posibilidades de financiamiento con recursos propios del ente administrador, para nuevas inversiones en infraestructura a partir de las cuales, se podrá proyectar mejoras tanto en la calidad, capacidad como diversidad de servicios para actividades logísticas.

El movimiento de cargas y el tránsito de vehículos de transporte, presenta un alto potencial de crecimiento en los próximos años, impulsado por (a) el crecimiento de la producción agrícola, (b) nuevas radicaciones de industrias en zona portuaria y ampliación de la capacidad de producción de las plantas existentes, (c) la posible captación de cargas de exportación del valle del Río Negro y sur de Cuyo, (d) la posibilidad de arribo de cargas en contenedores al muelle multipropósito con destino al resto del país.

Para la economía regional, el puerto representa una fuente generadora de oportunidades de crecimiento, entre las cuales, interesa destacar el potencial de generación de negocios para empresas locales en torno a: (1) la provisión de bienes y servicios a grandes empresas radicadas en la zona portuaria, incluyendo empleo, tanto durante la etapa de construcción como operación, (2) la creación de empresas de servicios especializados para el desarrollo de cadena logísticas con el puerto como nodo central, que aprovechen la fuerte concentración de cargas y medios de transporte tanto marítimo como terrestre en la zona portuaria; y (3) la creación de industrias transformadoras de cargas en tránsito con destino de ultramar o provenientes del exterior, o de la producción de las empresas radicadas en la zona portuaria. ■

Matriz de impactos¹

Relación con el sector o actividad económica	Relación con el alcance sobre el territorio	Variable de medición de impacto	De acuerdo a la permanencia en el tiempo
<i>Sobre la rama industrial</i>	Impacto econ. país	Participación sobre: producción, exportaciones, empleo. Comparación salario medio.	Fase operativa
<i>Sobre el PBI</i>	Impacto econ. país	Valor agregado total. Generación de divisas.	Fase operativa
<i>Sobre el mercado laboral</i>	Impacto econ. local	Generación de demanda de empleo directo e indirecto. Remuneraciones.	Fase inversiones
		Impacto mercado empleo local	Fase operativa
<i>Sobre la actividad económica</i>	Impacto econ. local	Transferencias a la economía regional	Fase inversiones
		Análisis de demanda de proveedores. Peso en la economía local.	Fase operativa
<i>Sobre el sector público</i>	Impacto econ. país	Aporte impositivo. Carga tributaria. Retenciones	Fase operativa
	Impacto econ. local	Aporte tasas y contribuciones. Importancia contribuyente	Fase operativa
<i>Sobre el sector transporte</i>	Impacto econ. local	Demanda de transporte marítimo y terrestre.	Fase operativa
		Capital humano regional: retención de profesionales. Formación de nuevos emprendedores	Fase operativa Fase inversiones
<i>Sobre el potencial de crecimiento regional</i>	Impacto econ. local	Generación de oportunidades de inversión. Sinergia proyectos relacionados con servicios logísticos y abastecimiento demandas CPBB: CTS, Muelle multipropósito, Desarrollo Parque Industrial, ZFBBCR	Fase operativa

¹La matriz representa las dimensiones identificadas del impacto de la actividad de las empresas radicadas en el complejo portuario en la región de Bahía Blanca de acuerdo a una metodología propia elaborada para tal fin.

Características principales del Puerto de Bahía Blanca	
Movimiento anual de cargas	13.4 MT
Principales productos según volumen de carga	soja (3.3 MT), maíz (1.8 MT), trigo (1,7 MT), gas (1.4 MT), urea (1 MT)
Destinos principales de exportaciones	Brasil (2.8 MT), China (2.7 MT)
Valor exportado	3 mil millones de dólares
Participación sobre monto exportación país	5 %
Ingresos de cargas por año por vía terrestre	7 MT
Participación tren en ingreso de cargas	30%
Valor agregado bruto anual en zona portuaria	300 millones de dólares
Composición VAB	ind. química y petroquímica (55%), agroindustria (40%), serv. portuarios (5%)
Organizac. públicas y privadas en zona portuaria	60 aproximadamente
Empleos en zona portuaria	2.000
Ingreso de buques por año	1.170
Principales tipos de buques	graneleros (445), tanques crudo (231), t. inflamables (189), gaseros (124)

Datos anuales correspondientes al año 2007.

Fuente: elaboración en base a datos suministrados por el CGPBB y estimaciones propias.

