

Bahía Blanca en el sistema portuario del país

El puerto de Bahía Blanca es uno de los que presenta mayor diversificación de cargas con destino exterior.

Bahía Blanca presenta una ventaja competitiva por su ubicación geográfica y calado natural.

Dentro de las actividades exclusivamente cerealeras, el puerto local presenta condiciones de infraestructura muy favorables.

El siguiente estudio presenta datos sobre comercio exterior e infraestructura de diferentes puertos argentinos. En particular, se muestra la evolución de las exportaciones por vía marítima en los años 2003, 2007 y 2011 desde distintas aduanas de salida del país, asociando las mismas al puerto más próximo a cada una de ellas. En forma seguida, se realiza un análisis con más detalles para las exportaciones e importaciones del año 2011, para observar el tipo de mercancías que ingresan o egresan por los puertos vinculados a las diferentes aduanas, según sea el caso. De allí pueden inferirse las principales cadenas de valor productivas que se relacionan con los distintos puertos del país. Por último, se destacan los puntos salientes de la infraestructura de los principales puertos del país. Su ubicación y características será una determinante fundamental de los principales productos comercializados en cada uno de ellos. Esta parte se complementa con un estudio específico sobre puertos cerealeros, atendiendo a la importancia que este tipo de actividades adquiere en el puerto local.

Las fuentes de información utilizadas son los datos provenientes del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) con base en Aduana Argentina, los datos del Complejo Portuario Argentino, la información obtenida desde el sitio Nuestro Mar, las referencias obtenidas desde el sitio Histarmar y la recopilación de datos provenientes de consultas a referentes del sector y sitios web de los diferentes puertos considerados.

Aspectos comerciales de los puertos de Argentina

En primera instancia, se realiza un análisis de la evolución de exportaciones desde diferentes aduanas del país considerando las transacciones que utilizan como medio de transporte al barco. Se consideraron los años 2003, 2007 y 2011 como momentos testigo de los acontecimientos en torno a la evolución de salidas de mercancías por puertos argentinos con destino internacional. Las variables consideradas son el volumen de carga exportado por cada aduana de salida (y puerto más próximo), el monto de dinero resultante de la comercialización de esos productos y el precio implícito de las exportaciones, que surge de dividir el monto en dólares respecto a las toneladas exportadas (FOB/tn).

De los datos obtenidos, resulta que los puertos vinculados a actividades agroindustriales son los que mayor peso poseen dentro de las exportaciones del país. Considerando el volumen comercializado, la participación de los primeros 5 puertos en el total de toneladas exportadas del país supera el 85% al año 2011. Esta participación ha ido creciendo según surge de los años testigo considerados ya que la misma era del 78% al 2003. Igualmente, la mayor concentración de cargas en volumen se reparte entre los 3 primeros puertos, que son San Lorenzo, Rosario y Bahía Blanca, respectivamente. Tal es así que al 2011, 3 de cada 4 toneladas enviadas al exterior salió de alguno de estos 3 puertos argentinos.

Considerando la evolución de cargas exportadas en el 2003, 2007 y 2011, surge el incremento relativo en toneladas exportadas desde los puertos de San Lorenzo, Rosario y Quequén. Bahía Blanca evidencia una leve retracción pasando de representar dentro del total el 10,8% en 2003 al 10,2% en 2011. Respecto al valor de las exportaciones por vía marítima durante estos tres años, la participación dentro del total se vio incrementada para las aduanas de salida de San Lorenzo, Rosario, Quequén y Campana. Bahía Blanca se mantiene estable con una participación del 7%.

Cuadro 1

Evolución de las exportaciones por aduana de salida (y puerto más próximo) utilizando como medio de transporte el barco

Aduana de salida	Puerto*	Provincia	Participación en toneladas totales			
			2003	2007	2011	Tendencia
San Lorenzo	San Lorenzo	Santa Fe	38,8%	44,5%	44,6%	+
Rosario	Rosario	Santa Fe	15,4%	18,6%	19,5%	+
Bahía Blanca	Bahía Blanca	Buenos Aires	10,8%	10,6%	10,2%	=
Necochea	Quequén	Buenos Aires	4,5%	4,2%	6,2%	+
Operativa Capital	Buenos Aires	C.A.B.A	8,5%	7,7%	6,1%	-
Campana	Campana	Buenos Aires	4,3%	4,1%	4,6%	=
Comodoro Rivadavia	C. Rivadavia	Chubut	5,4%	3,1%	3,1%	-
San Nicolás	San Nicolás	Buenos Aires	1,7%	2,1%	2,0%	=
San Antonio Oeste	San Antonio	Río Negro	0,7%	0,6%	0,8%	=
San Pedro	San Pedro	Buenos Aires	0,9%	0,6%	0,6%	=
La Plata	La Plata	Buenos Aires	4,1%	2,5%	0,5%	-
Puerto Madryn	Puerto Madryn	Chubut	0,5%	0,3%	0,4%	=
Resto	Otro	Otra**	4,5%	1,2%	1,4%	-

Aduana de salida	Puerto*	Provincia	Participación en monto total (dólares FOB)			
			2003	2007	2011	Tendencia
San Lorenzo	San Lorenzo	Santa Fe	28,5%	30,5%	31,3%	+
Rosario	Rosario	Santa Fe	9,9%	10,5%	12,5%	+
Bahía Blanca	Bahía Blanca	Buenos Aires	7,7%	7,0%	7,0%	=
Necochea	Quequén	Buenos Aires	2,8%	2,3%	3,8%	+
Operativa Capital	Buenos Aires	C.A.B.A	22,9%	25,2%	20,1%	-
Campana	Campana	Buenos Aires	9,0%	12,4%	14,9%	+
Comodoro Rivadavia	C. Rivadavia	Chubut	3,5%	2,9%	3,2%	=
San Nicolás	San Nicolás	Buenos Aires	1,4%	1,2%	1,4%	=
San Antonio Oeste	San Antonio	Río Negro	1,2%	0,8%	0,7%	=
San Pedro	San Pedro	Buenos Aires	0,6%	0,4%	0,4%	=
La Plata	La Plata	Buenos Aires	3,6%	2,5%	0,6%	-
Puerto Madryn	Puerto Madryn	Chubut	2,7%	1,7%	2,0%	=
Resto	Otro	Otra**	6,1%	2,7%	2,2%	-

(*)Asignado por proximidad a la aduana de salida. (**) Buenos Aires, Chaco, Chubut, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Jujuy, Mendoza, Misiones, Neuquén, Salta, Santa Cruz, Santa Fe y Tierra del Fuego

FUENTE: CREEBBA con base en INDEC-Aduana, Consejo Portuario Argentino y Nuestro Mar

Complementando los análisis precedentes respecto a incremento o reducción de participaciones de puertos en el total país para el volumen y monto, se debe analizar la evolución de los precios implícitos que surgen de realizar el ratio entre los dólares ingresados por operaciones de comercio exterior sobre el volumen en toneladas exportado. La variación desde el 2003 hasta el 2011 de este ratio para cada uno de los puertos permite considerar si la movilidad en participación respecto al total país responde a cantidades exportadas, a precios de las mercancías enviadas al exterior o una combinación de ambas circunstancias. Comparando los registros del 2011 con respecto al 2003, los mayores incrementos de monto FOB por tonelada se dieron en los puertos de Comodoro Rivadavia, Campana, Buenos Aires y La Plata. De estas 4 aduanas de salida, sólo Campana mostró una recuperación en términos de participación en el monto total exportado desde el país y se debió al efecto precio de las mercancías, por lo que es probable que los productos exportados desde allí sean de mayor valor agregado o pertenezcan al rubro de commodities que han tenido incrementos importantes de precios internacionales en los últimos años (más adelante se presenta un detalle de las principales cargas por puertos para el año 2011).

Para el caso de Comodoro Rivadavia, su participación en volumen cayó, por lo que la estabilidad en participación de montos exportados responde al incremento de precios implícitos de sus mercancías. Buenos Aires y La Plata tuvieron aumentos importantes en su valor implícito, pero contaron con retracciones de importancia en volumen, por lo que se retrajo también su participación en montos.

Los puertos mencionados como los de mayor movimiento de toneladas del país (San Lorenzo, Rosario, Bahía Blanca y Quequén) incrementaron sus precios implícitos, pero en forma levemente inferior al promedio del país. La menor variación de precio promedio FOB por tonelada desde el 2003 al 2011 correspondió a la aduana de salida de San Antonio Oeste con un incremento del 27%. Sin embargo su crecimiento en el volumen de productos exportados desde allí, permitió que su participación en el monto total exportado desde el país se mantenga relativamente estable.

La aduana de San Lorenzo fue la registró un mayor ingreso de divisas por exportaciones marítimas en el año 2011. A ella le siguen Operativa Capital (asociando a ésta el puerto de Buenos Aires), Campana, Rosario y Bahía Blanca. Estas 5 aduanas generan más del 85% de las divisas por exportaciones marítimas.

Considerando la composición de las cargas por puerto al 2011, surgen cuáles son los productos principales exportados o importados desde los distintos puertos del país, y a que cadena de valor se asocian. Como era de esperar, el principal medio de transporte empleado para la exportación fue el barco. De acuerdo a datos del 2011, se embarcaron unas 92 millones de toneladas, lo que representa el 90% del volumen exportado total. Las aduanas de salida intervinientes fueron 29, las cuales pueden asociarse por proximidad a unos 31 puertos argentinos. De ellos, 19 son de tipo fluvial y 12 de tipo marítimo. Según estos puertos considerados, las operaciones se realizan en 11 provincias y el Distrito Federal del país. Debe tenerse presente que las aduanas consideradas son las de salida y no las de oficialización de la transacción por lo cual el número de provincias intervinientes se ve reducido.

De acuerdo a la metodología de asociar operaciones de aduana al puerto más cercano, los principales productos destacan a la cadena agroindustrial como la generadora del mayor volumen de embarques. La misma comprende los productos primarios del sector agropecuario y los alimentos elaborados a partir de ellos. Entre los principales productos se destacan los granos, producciones regionales como el maní y el algodón,

aceites vegetales y derivados, entre otros.

Para el caso de Bahía Blanca, la carga se diversifica al contar con productos petroquímicos y combustibles varios. Esta diversificación se plasma en el mayor número de productos exportados con salida por sus terminales portuarias en comparación a otros puertos. En este caso, Bahía Blanca aparece en cuarta posición, dentro de las 29 aduanas consideradas, con 51 productos. Es superada por Operativa Capital, Campana y Rosario.

El país envía al exterior por vía marítima unos 3.580 tipos de productos aproximadamente. En un extremo se encuentra la ya mencionada aduana de Operativa Capital con casi 3.480 mercancías, mientras que existen puertos monoproducción como Diamante, Caleta Paula (Caleta Olivia), Río Grande, Paraná y Barranqueras. Por ende, no solo es relevante el movimiento en volumen de mercancías, sino la diversificación que posee el puerto ya que esto lo hace menos vulnerable a los vaivenes del comercio de los productos exportados por esos puertos.

El volumen comercializado al exterior desde Bahía Blanca por vía marítima es de una magnitud considerable, si bien ha ido reduciéndose lentamente en los últimos años. De acuerdo a datos del 2011, el valor implícito promedio del puerto de Bahía Blanca no es muy elevado, llegando a los 460 dólares por tonelada, e incluso está por debajo del promedio del país el cual se ubicó en más de 670 dólares por tonelada. Esto implica que en términos generales sus cargas son de bajo valor agregado, y lo relega a la posición decimonovena dentro de la lista de las 29 aduanas de salida que utilizaron buque como medio de transporte para las exportaciones del 2011.

El precio e FOB promedio por tonelada es elevado en puertos como Iguazú y Puerto Deseado, así como también en Paso de los Libres y Usuahia. En el otro extremo se ubican las aduanas de salida, junto con sus puertos más próximos, de Paraná, Río Gallegos, Barranqueras, Clorinda y Corrientes. En ninguna de ellas el valor implícito superó los 300 dólares por tonelada al 2011.

Ingresos de mercaderías

A los bienes movilizados por puertos a causa de exportaciones, deben sumarse los movimientos ocasionados por importaciones. Para este caso, se tomaron los ingresos de mercancías desde el exterior por vía marítima de las 22 aduanas de oficialización (y sus puertos más próximos) que tuvieron transacciones de este tipo al año 2011. En volumen total, se importaron por vía marítima al país unas 30 millones de toneladas por un valor de 42 mil millones de dólares CIF (costo, seguro y flete). El principal puerto de CABA junto con los puertos del extremo norte de la provincia de Buenos Aires son los que mayor volumen movilizaron en 2011. Se hace referencia al Puerto de Buenos Aires, Puerto de San Nicolás y Puerto de Campana. Luego de ellos se ubica el Puerto de Bahía Blanca, el cual cuenta con gran movimiento de cargas de gas asociado a las operaciones de regasificación. Estos cuatro puertos se caracterizan por ingresar minerales, combustibles y productos químicos y petroquímicos a lo que se adicionan, excluyendo a Bahía Blanca, bienes de la cadena de valor automotriz, ya sean autopartes o vehículos terminados. Las actividades desarrolladas en cercanías al puerto determinan esencialmente las cargas ingresadas. Ejemplo en este sentido son Puerto Madryn, con el ingreso de alúmina y brea para la planta de aluminio radicada en aquella ciudad; Río Gallegos, con el ingreso de construcciones para fundición; y Comodoro Rivadavia, con la importación de tubos de acero; entre otras aduanas y

puertos regionales.

En montos, más del 50% de los pagos por importaciones del país por medio de buques se comercializa por Operativa Capital. En contraposición a sus montos exportados, este puerto resultaría deficitario al 2011. Ello se debe a que son más de 5.500 productos diferentes de alto valor agregado promedio los que se importan con aduana de oficialización Operativa Capital, independientemente de a qué zona del país se terminan destinando esos bienes. Como referencia, puede decirse que la Argentina en su conjunto importó al 2011 5.600 productos diferentes según el nomenclador de bienes considerado por la Aduana Argentina.

Dentro de estas consideraciones vinculadas a diversificación de cargas importadas, Bahía Blanca se encuentra en una posición intermedia entre un total de 22 aduanas con un ingreso de 20 productos (gas natural licuado, proveniente de Trinidad & Tobago y Qatar, e insumos para la industria petroquímica, entre los más importantes).

Por su parte, Rosario, siendo unos de los puertos con mayor movimiento y diversificación de mercancías por exportación, también cuenta con un importante uso de las instalaciones portuarias para la importación de mercaderías. Si bien el volumen no alcanza las 600 mil toneladas, se trata de casi 1.000 productos diferentes para diversos usos.

Importancia de acuerdo a movimiento portuario total

Según los datos observados, Rosario y Buenos Aires (según datos de aduana Operativa Capital, por proximidad) son dos puertos con elevado movimiento tanto en el ingreso como en el egreso de productos. Luego podrían ubicarse los puertos bonaerenses de San Nicolás y Campana. Y posteriormente aparecerían San Lorenzo y Bahía Blanca, aunque con una diversificación relativamente baja, y con volumen de ingreso de cargas vinculado a menor cantidad de productos. Este análisis revela algún indicio sobre el grado de utilización de los puertos. Junto con ello, resulta de interés conocer la ubicación de los mismos y algunas características de infraestructura que se desarrollarán en el siguiente apartado.

Desafíos del puerto local

Las perspectivas del puerto local de incrementar su participación en los embarques del sistema portuario del país son alentadoras. Esto podría lograrse en los próximos años al encontrarse plenamente operativa la nueva terminal cerealera instalada recientemente en el puerto local, junto con el inicio de operaciones de envío al exterior de mineral de al menos un proyecto importante de extracción de potasio en Mendoza, junto con la posibilidad de incorporar en un futuro cercano alguna otra empresa de gran envergadura. La nueva terminal de almacenamiento y embarque de minerales contribuirá a una mayor diversificación de cargas y por lo tanto, a un mayor equilibrio en la distribución de cargas a lo largo del año, con estacionalidad menos marcadas así como una tendencia más estable, amortiguando caídas en períodos de bajas cosechas.

Además del aumento en la participación en el volumen total de embarques y la diversificación, se agrega el desafío de incorporar mayor valor agregado a los bienes

comercializados, lo que podría lograrse extendiendo la cadena de valor petroquímica hacia productos finales y esperando puedan concretarse proyectos en el mediano plazo de elaboración de biocombustibles en plantas locales o regionales.

Infraestructura de los principales puertos de Argentina

Para este punto se trabajó con los 13 puertos principales según los movimientos en toneladas importadas y exportadas en el 2011. Por lo tanto se incluyen Bahía Blanca, Buenos Aires, Campana, Comodoro Rivadavia, La Plata, Puerto Madryn, Quequén, Rosario, San Antonio Este y Oeste, San Lorenzo, San Nicolás y San Pedro. Las fuentes de información son las mismas que se utilizaron para los aspectos comerciales de los puertos. Como primer dato, puede decirse que casi la mitad de los puertos más importantes corresponden a la provincia de Buenos Aires, mientras que se identifican 2 de Santa Fe, 2 de Chubut, 2 de Río Negro y 1 de CABA. Junto con ello puede mencionarse que estos 13 puertos se reparten en 7 de tipo fluvial y 6 de tipo marítimo. Y dependiendo del tipo de administración que poseen, se destacan 5 privadas, 5 públicas no estatales y 3 públicas propiamente dichas.

De acuerdo a los datos recopilados, los principales comentarios sobre infraestructura radican en su calado máximo permitido y el número de sitios aproximados que están en operación. A esto se sumará posteriormente algún dato sobre almacenamiento, pero solo para puertos principalmente cerealeros, como el de Bahía Blanca. En principio, es importante destacar que el calado mencionado se refiere al de los accesos, y no al de sitios o terminales de manera individual, dado que la operatividad del puerto en su conjunto depende principalmente de la profundidad para la entrada y salida de buques. Lógicamente, los puertos de tipo marítimo son los que mayor calado poseen. Es allí donde radica la principal ventaja competitiva del puerto bahiense con un calado de 45 pies. Este mismo calado es el que posee Puerto Madryn, pero su ubicación geográfica le restaría competitividad ante el puerto local. Quequén cuenta actualmente con un calado de 40 pies, aproximadamente. Tanto Bahía Blanca como Quequén se encuentran con planes de profundizar en 5 pies adicionales sus respectivos calados, con algún grado superior de avance en la primera terminal marítima respecto del puerto aledaño a Necochea. Los otros puertos marítimos, dentro de los cuales están Comodoro Rivadavia y San Antonio Oeste, poseen un calado menor que ronda los 30 pies. Por su parte, los principales puertos fluviales se encuentran radicados en las costas de los Ríos Paraná y de la Plata. El calado promedio se establece en torno a los 30 pies, destacándose el puerto de Campana que posee unos 36 pies de calado en su acceso, según fuentes consultadas. Específicamente, tanto San Lorenzo como Rosario, los dos puertos con mayor movimiento de cargas del país, poseen unos 32 pies de calado.

El volumen de carga determina el movimiento en número de buques. Para el caso de las terminales ubicadas en el puerto de Buenos Aires, estaría en el orden de los 1.800 buques por año, junto con San Lorenzo, con cifras similares. Como referencia, el puerto de Bahía Blanca cuenta con un movimiento anual de casi 1.200 buques de distintos tipos por año, entre los que se destacan los graneleros, cisterna y gaseros. A su vez, se registra un importante incremento de buques portacontenedores los cuales triplicaron su registro desde el 2006 al 2011.

Como complemento de las condiciones de calado se encuentra el número de sitios operativos de cada puerto. Con datos aproximados, los puertos del Río de la Plata son los

que mayor cantidad de sitios poseen, los que se ubican entre 25 y 30 aproximadamente. A ellos les seguirían Bahía Blanca, San Lorenzo y Rosario, respectivamente con un número de sitios cercano a los 20. Madryn, Quequén y Campana serían los 3 puertos siguientes, variando entre 10 y 15 sitios aproximadamente. Y luego estarían San Nicolás, San Pedro, los puertos de San Antonio y el puerto de Comodoro Rivadavia, todos ellos con 6 sitios o menos.

DATOS DE INFRAESTRUCTURA: 13 puertos más importantes según volumen del 2011

Puerto	Provincia	Tipo de puerto	Administración	Calado (pies)
Bahía Blanca	Buenos Aires	Marítimo	Privada	45
Buenos Aires	C.A.B.A.	Fluvial	Pública	30
Campana	Buenos Aires	Fluvial	Privada	36
Comodoro Rivadavia	Chubut	Marítimo	Pública (no estatal)	30
La Plata	Buenos Aires	Fluvial	Pública (no estatal)	28
Puerto Madryn	Chubut	Marítimo	Pública (no estatal)	45
Quequén	Buenos Aires	Marítimo	Privada	40
Rosario	Santa Fe	Fluvial	Pública (no estatal)	32
San Antonio Oeste/Este	Río Negro	Marítimo	Pública/Privada	27
San Lorenzo	Santa Fe	Fluvial	Privada	32
San Nicolás	Buenos Aires	Fluvial	Pública	32
San Pedro	Buenos Aires	Fluvial	Pública (no estatal)	30

Cuadro 2

FUENTE: CREEBBA con base en Consejo Portuario Argentino, *Nuestro Mar*, *Histamar* y sitios web de los puertos.

Adicional al análisis de infraestructura de los 13 puertos mencionados con anterioridad, se complementa el informe con los registros provenientes del informe del mes de julio del 2012 de la Dirección de Mercados Agrolimentarios, entidad dependiente del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, en el cual nuevamente surgen las ventajas competitivas que posee el puerto local. En la presentación se trabaja con los 10 puertos cerealeros más importantes de Argentina, dentro de los que se menciona a Bahía Blanca, Buenos Aires, Diamante, Necochea, Rosario, San Lorenzo/San Martín, San Nicolás, San Pedro, Villa Constitución y Zárate/Guazú. Las principales comparaciones se dan según el número de terminales disponibles para este tipo de cargas, el calado del puerto y el de las distintas terminales que poseen y la capacidad de almacenamiento, tanto de productos sólidos como líquidos. En cuanto al calado, como ya se hiciera mención anteriormente, surge nuevamente aquí la ventaja diferencial del puerto de Bahía Blanca el cual posee actualmente unos 45 pies de calado en su canal de acceso, con terminales que llegan a los 50 pies de calado. De finalizar el proyecto de profundización y ampliación del canal de acceso se llegaría a 50 pies de calado. Según número de terminales cerealeras, y no de sitios (ya que una terminal puede contar con más de un sitio), Bahía Blanca presenta 5 terminales cerealeras, al igual que Necochea, encontrándose ambas por detrás de San Lorenzo (12), Rosario (9) y Diamante (6). Por último, Bahía Blanca estaría tercera según el almacenamiento sólido disponible, luego de San Lorenzo y Rosario. En cuanto al almacenamiento líquido, sólo 5 de los 10 puertos cerealeros presentados en el informe cuentan con infraestructura de este tipo. Dentro de esos 5 puertos esta Bahía Blanca ubicada en la cuarta posición y con el 8% de la capacidad total según los principales puertos cerealeros del país.

Comentarios finales

El puerto de Bahía Blanca complementa sus buenas características naturales de calado con una importante infraestructura portuaria. Esto le permite ser uno de los puertos de mayor relevancia del país, encontrándose en las primeras posiciones de volumen exportado y productos diferentes enviados al exterior. A su vez, ha ido incrementando sus actividades de importación, principalmente por el ingreso de gas. Entre sus principales desafíos a futuro se destacan los de aumentar su participación en movimiento de cargas objeto de comercio internacional, incrementar el valor agregado de los productos que se exportan desde las terminales portuarias bahienses e intentar diversificar aún más tanto las mercancías con destino exterior, como las que ingresan desde otros puntos del mundo. ■



Asociación Industrial Química
Bahía Blanca

Compañía Mega • Dow Argentina • Profertil • Solvay Indupa

**Respaldando las investigaciones
sobre la economía regional**