

## La importancia del puerto local

*La importancia del puerto de Bahía Blanca para la salida de productos primarios asociados al agro se evidencia al observar que 1 de cada 5 toneladas de granos exportados desde Argentina sale por Ingeniero White.*

*Desde el año 2008, la terminal de contenedores del puerto de Bahía Blanca ha mostrado un significativo crecimiento, alcanzando un registro de alrededor de 200 mil toneladas de productos exportados durante el año 2013.*

*El puerto bahiense se vuelve vital para la matriz energética del país. Desde 2008 hasta 2013 más de 11.100 millones de metros cúbicos de GNL se inyectaron a la red de gas del país ingresando por el puerto de Bahía Blanca.*

En informes anteriores se hizo mención de la importancia del puerto local para el país (véase por ejemplo, IAE 124) con datos de infraestructura y movimiento generado por exportaciones. En esta nota se hará mención de la importancia del puerto de Bahía Blanca en lo que atañe a movimiento generado por productos del agro, como granos, aceites vegetales y derivados en general; el movimiento asociado a cargas en contenedores y el rol fundamental del puerto de Ingeniero White para el ingreso de Gas Natural Licuado (GNL) al país.

### El puerto y los productos del agro

El puerto de Bahía Blanca cuenta con características de infraestructura que lo ubican como uno de los más aptos para el comercio de bienes primarios, tales como granos, aceites vegetales y subproductos. Con base en un informe de la Dirección de Mercados Agrolimentarios (DIMEAGRO), entidad dependiente del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (MAGyP), y datos de los propios puertos, se puede apreciar sus principales ventajas competitivas.

La información allí revelada presenta las características de los 10 puertos cerealeros más importantes de Argentina. Las principales comparaciones se dan según el número de terminales disponibles para este tipo de cargas, el calado del puerto y su capacidad de almacenamiento de productos a granel, tanto sólido como líquido.

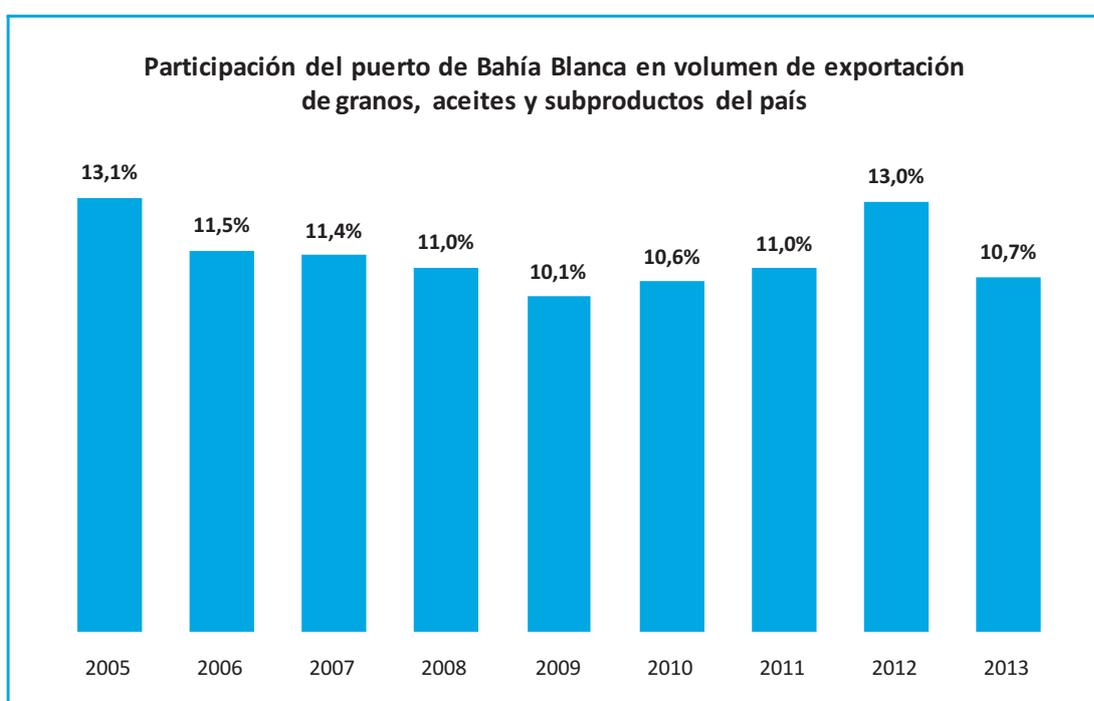
Una de las principales características que distingue al puerto local son muelles de atraque con un máximo de 50 pies de calado lo que permite la operación de los buques de mayor porte en el sistema portuario del país.

Bahía Blanca junto con Necochea cuentan con cinco terminales cerealeras, encontrándose ambas por detrás de San Lorenzo (12), Rosario (9) y Diamante (6). Por otra parte, por capacidad de almacenamiento de graneles sólidos, Bahía Blanca es el tercer puerto del país, después de San Lorenzo y Rosario. En cuanto al almacenamiento de productos primarios en estado líquido, sobre un total de diez puertos, la mitad cuenta con infraestructura de este tipo. Este grupo incluye al puerto local.

Del total de cereales y oleaginosas producidos en el país, alrededor de un 40% en promedio se exporta sin ningún tipo de procesamiento, según surge de datos obtenidos de DIMEAGRO.

Desde el año 2005 hasta el 2013, el puerto de Bahía Blanca participa con alrededor de un 11,5% en promedio de las exportaciones de granos, aceites vegetales y subproductos del país. Su mejor desempeño lo logró en 2005 con una participación del 13,1% de las cargas, mientras que su menor registro correspondió al año 2009 con una participación del 10,1%. En el año 2013 Bahía Blanca fue el tercer puerto en términos de volumen de exportación de cargas primarias, precedido por San Lorenzo/San Martín y Rosario.

Desagregando los datos anuales según los rubros, aproximadamente una de cada cinco toneladas de granos que se exportan desde la Argentina sale por terminales del puerto de Bahía Blanca, teniendo en cuenta que, por ejemplo, al año 2013, 11 puertos tuvieron actividad de salida de granos al exterior. En subproductos, los embarques se concentran en el complejo portuario de San Lorenzo/San Martín. En este segmento, Bahía Blanca tendría una participación marginal del 2%. Por último, los embarques de aceites vegetales se realizan en cinco puertos, entre los cuales se ubica el de Bahía Blanca. En los últimos años, su participación estuvo en torno al 6%, con una disminución en el 2013 debido a una importante merma en el movimiento de este tipo de productos.



Para finalizar, se hace mención del desempeño del puerto en los primeros cinco meses del año. La participación promedio del puerto local en los embarques totales de granos, subproductos y aceites del sistema portuario argentino ha sido del 11% durante la última década. Durante el año 2014, se mantiene en niveles cercanos a este promedio.

## El puerto y la carga en contenedores

Según datos del Banco Mundial, el tráfico de contenedores en el mundo ha crecido un 9% anual en promedio desde el año 2000 hasta el año 2012. Para este último año

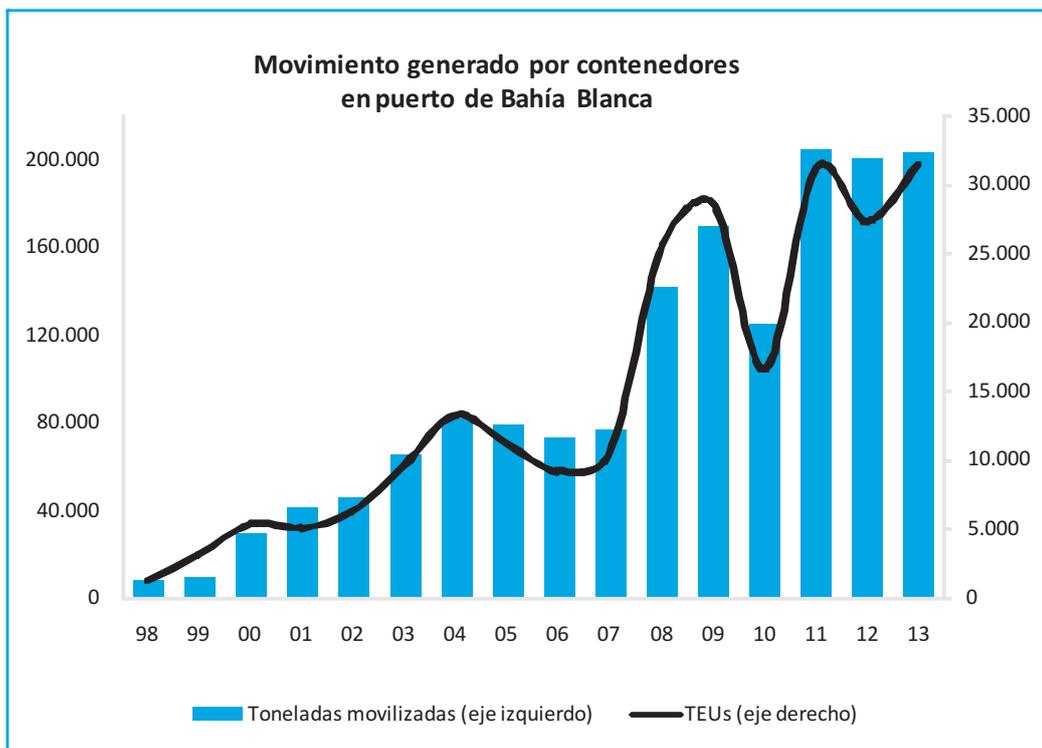
presentado (2012) el tráfico total (carga y descarga de llenos y vacíos) de contenedores medido en TEUs<sup>1</sup> supera los 600 millones. Allí, la participación de Argentina para la serie 2000-2012 en este movimiento es del 0,4% en promedio, con un crecimiento promedio anual del orden del 10%.

Considerando el movimiento total de contenedores, Argentina ocupa la posición 40 de más de 200 países relevados por el Banco Mundial, y en la región es superado por Brasil y Chile con 8,8 y 3,5 millones de contenedores movilizados anualmente en 2012 respectivamente. El dato para nuestro país alcanzaría para ese mismo año los 2,2 millones de contenedores movilizados, siempre medido en TEUs.

Según datos del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB) con base en la Dirección Nacional de Puertos, unos 12 puertos del país contarían habitualmente con movimiento de contenedores. Considerando el movimiento de contenedores medido en TEUs, el puerto de Buenos Aires concentra casi el 60% de este tipo de cargas, seguido por Dock Sud que al 2013 representó casi un 26% del total movilizado en el país. Para el año 2013 Bahía Blanca ocupa la quinta posición dentro de los 8 puertos que registran movimiento para ese año, movilizandounos 31.450 contenedores (en TEUs), lo que representa el 1,6% del total del país, participación que esta levemente por encima del promedio considerando el período 2008-2013.

Continuando con datos del CGPBB y de la terminal que opera los contenedores en el puerto local, se observa que a partir del 2008 respecto del año anterior, el movimiento de contenedores y las toneladas operadas se duplicaron. A partir de allí, se ha demostrado un importante crecimiento alcanzando más de 200 mil toneladas para el año 2013. En cuanto al movimiento de buques, los registros del CGPBB revelan que entre 2003 y 2007 se operó con unos 20 buques portacontenedores, cifra que alcanzó los 64 buques en 2009. Al año 2013 el movimiento de buques portacontenedores en el puerto local fue de 40.

*1TEU: es un acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a 20 Pies, y representa una unidad de medida de capacidad para el transporte de contenedores.*



Fuente: CGPBB

De los más de 30 productos movilizados por esta vía, exportados por alrededor de 50 empresas, los principales son el PVC, la harina de trigo, el polietileno, la soda cáustica (perlada) y desde que comenzó a operar el nuevo administrador de la terminal del Sitio 21 se ha incrementado notablemente el movimiento de frutas y hortalizas. El pescado también cuenta con un movimiento considerable aunque su participación en las toneladas movilizadas es relativamente baja. Y se destaca el movimiento de nuevos productos en contenedores como la soja y la alfalfa. Las cargas se destinaron a más de 40 países del mundo durante el 2013.

Para el período enero-agosto de 2014, la terminal que opera los contenedores en Bahía Blanca presenta una disminución del 20% en las toneladas movilizadas durante este período respecto del mismo período de 2013. Los movimientos muestran una caída principalmente en pescado y productos varios (alfalfa), mientras que se observa un aumento interanual en la salida de frutas y hortalizas, principalmente por el mayor movimiento exportador de manzanas.

## El puerto y la energía del país

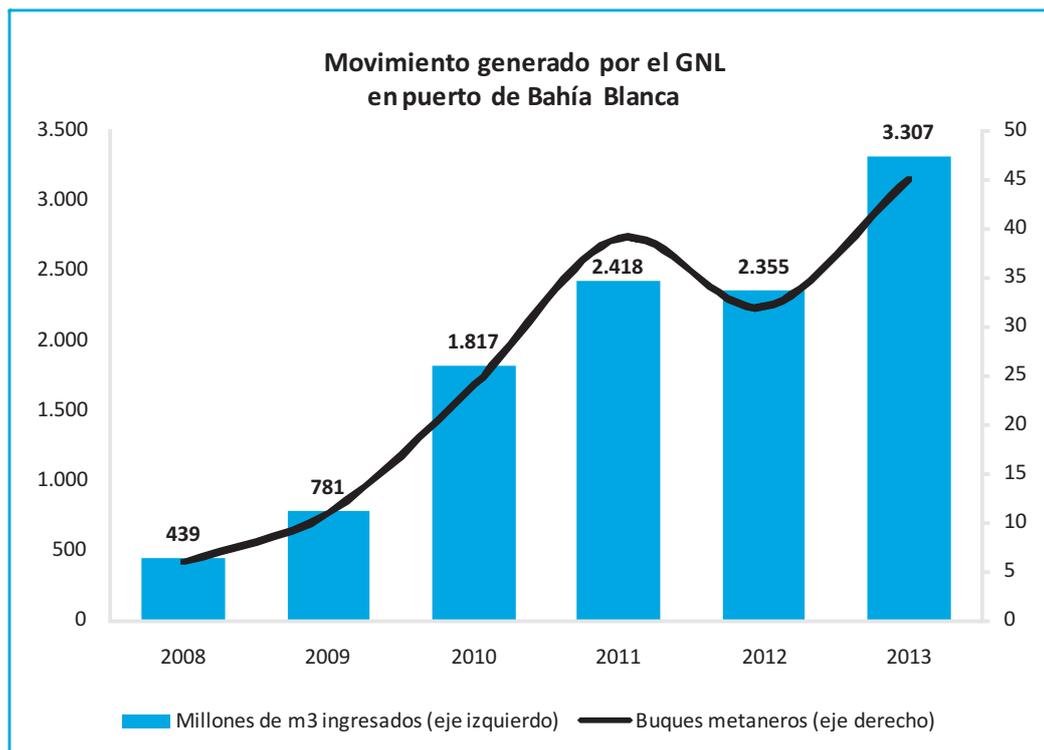
Desde el año 2008 comenzaron a realizarse compras de Gas Natural Licuado (GNL) como una “medida transitoria” para paliar los desequilibrios energéticos del país. Actualmente este ingreso representa alrededor del 52% de las importaciones de gas que realiza la Argentina.

En este aspecto, Bahía Blanca cumple un rol preponderante. El GNL ingresa al país sólo por dos aduanas: Bahía Blanca y Operativa Capital y proviene principalmente de 6 países, entre los cuales se destaca Trinidad y Tobago, seguido por Qatar y Nigeria, respectivamente. De esta manera, el puerto de Ingeniero White y el de Escobar se erigen como los puntos de acceso del GNL, y cubren casi un 15% del consumo de gas del país.

En 2008 se instaló un muelle y se contrató un buque regasificador para Bahía Blanca, con el objeto de abastecer el pico de demanda de gas del invierno. Sin embargo, unos años más tarde la suba de la demanda de gas del área metropolitana hizo necesario un segundo muelle regasificador, por lo cual en junio de 2011, se inauguró el segundo puerto sobre el Paraná (Escobar).

Con base en datos de la Secretaría de Energía y Energía Argentina S.A. (ENARSA) las importaciones totales de GNL en el país pasaron de 440 millones de metros cúbicos en 2008 a 6.050 millones de metros cúbicos en 2013. Para el período que va de enero a agosto de 2014 el ingreso de GNL superaba los 4.300 millones de metros cúbicos. El desembolso de dinero fue de más de 3.500 millones de dólares durante el 2013 y para el período enero-agosto de 2014 el gasto en importación de GNL le significó al país un desembolso de más de 2.400 millones de dólares.

Particularmente, para el caso de Bahía Blanca y según los datos obtenidos desde el CGPBB, desde el año 2008 hasta junio de 2014 arribaron al puerto local más de 180 buques metaneros. En metros cúbicos, para el período 2008-2013 se inyectó a la red unos 11.100 millones. Y según los últimos registros que abarcan el período enero-junio de 2014 el incremento en el volumen inyectado respecto al mismo período del año anterior es un 7% superior, con un incremento del 9% en el número de buques metaneros arribados para el mismo período considerado.



Fuente: ENARSA y CGPBB

Con dichos valores, el país se encamina a un nuevo récord de importaciones de GNL en 2014, con un salto interanual del 20% aproximadamente en la cantidad de buques metaneros que arribarán a los puertos de Bahía Blanca y Escobar.

La urgencia por lograr un buen abastecimiento de gas para el país hizo que se lleven a cabo compras anticipadas de GNL. Según informes de Reuters, a mediados de octubre del 2013, Argentina ya había cerrado la compra de 48 buques de gas por barco para la terminal de regasificación de Bahía Blanca y de 50 para la terminal de Escobar, con entrega para los años 2014 y 2015. Con esta medida, la petrolera estatal buscaba asegurarse la provisión de prácticamente el 50% de los volúmenes de GNL que el país tendría que importar en los próximos dos años, estimando un desembolso del orden de los US\$ 4.500 millones. El 50% restante de las cargas de GNL que quedaban pendientes para 2014 y 2015 se irían comprando en forma parcial y a los precios que surjan del mercado mundial. ■