

Ventajas del completamiento de Bahía Blanca

Del estudio "Infraestructura de Transporte de Cargas en la República Argentina", publicado por el Foro de la Cadena Agroindustrial (noviembre 2010), sacamos el siguiente texto al que le hemos introducido algunas modificaciones y actualización.

Un ejercicio numérico, como el que se expone seguidamente, permitirá tener una idea aproximada de los beneficios que se generarían en virtud de la mayor profundidad de la vía navegable troncal del río Paraná, Paraná de las Palmas y Río de la Plata, la que junto con las mejoras que se plantean para el complejo portuario de Bahía Blanca permitirán aumentar la eficiencia de este corredor logístico que permite la carga y completamiento de los buques de ultramar.

El dragado de las vías navegables desde Puerto San Martín al mar, primero a 32 pies efectivos (a partir de 1997) y desde el 2005 a 34 pies efectivos, siempre y cuando la altura del río en el hidrómetro de Rosario esté por arriba de los 2,47 metros, significó una fuerte alteración en la logística del transporte de granos y subproductos.

Hasta el año 1995 la profundidad desde Puerto San Martín al mar era de alrededor de 26 pies, aunque en determinadas oportunidades esa profundidad descendió a 22 pies o menos. Hasta la mencionada fecha se utilizaban distintos mecanismos de completamiento:

a) En puertos del sur de la provincia de Buenos Aires (Quequén y Bahía Blanca).

b) En puertos de Brasil, como Paranaguá, Río Grande o Santos.

c) En la zona Alfa a través de una operación de alije: un barco traspasaba la carga a otro. Esta operación costaba entre u\$s 10 y u\$s 12 la tonelada.

A partir de 1997, con los 32 pies efectivos desde Puerto San Martín al mar, los buques salieron con mayor carga. Por otra parte, esos mayores calados de los puertos «up-river» atrajeron nuevas inversiones para el «crushing» de soja en la zona de Rosario cuya capacidad se incrementó (incluyendo los plantas en construcción o proyecto) hasta los actuales 140.000 toneladas por día.

También hay que mencionar que hasta el momento en que se logró los 32 pies efectivos, los puertos «up-river» participaban con alrededor del 65% de las exportaciones argentinas de granos, subproductos y aceites, pero a posteriori, en los años siguientes, esa participación se incrementó hasta casi el 80%.

Si tenemos en cuenta un valor de 18.000 dólares por cada tonelada de capacidad de «crushing», la inversión, valores hoy, ha sido de alrededor de 2.520 millones de dólares, sin considerar lo invertido en puertos y en las fábricas de biodiesel.

La primera opción de logística de transporte útil para la región núcleo, es aumentar la profundidad desde los puertos de «up-river» por lo menos hasta los 36 pies efectivos de calado y, eventualmente, con algún pie de más que proporciona la marea en el Río de la Plata.

A lo anterior se agrega otra gran ventaja que tienen las plantas aceiteras de la zona de Rosario, que es la posibilidad de abastecerse de soja producida en los países limítrofes, como Brasil (su mayor estado productor es Mato Grosso, inicio de la hidrovía), Paraguay (con una producción de más de 8 millones de toneladas) o Bolivia (con una producción de 2 millones de toneladas). La única vía de transporte eficiente que tiene el grano para llegar a nuestro país es la hidrovía Paraguay-Paraná o del Alto Paraná. Esta alternativa de bajar soja por la hidrovía es una realidad concreta en los últimos años, pues ingresan a las plantas ubicadas en Puerto San Martín y San Lorenzo casi 3 millones de toneladas provenientes en su mayor parte de Paraguay.

Sin embargo, una medida tomada a principios de 2009 suspendiendo la importación temporaria, restringió esa bajada de soja en el momento en que más se necesitaba. Por eso hay que seguir bregando para que se reimplante el sistema de importación temporaria.

Actualmente, los buques Panamax y Post-Panamax están cargando «up-river» entre 46.000 y 50.000 toneladas respectivamente. Esto es prácticamente un 60% o más que antes que comenzase la obra de dragado por concesión en 1995.

Si un buque carga a 36 pies unas 50.000 toneladas en los puertos «up-river» y completa en el Puerto de Bahía Blanca, este sistema logístico tiene ventajas con respecto al completamiento en Paranaguá.

Si estimamos que en este puerto de Brasil la demora promedio para cargar podría estar en 13 días (aunque muchas veces esta demora es mayor) y que ir desde la Zona Común (Rada La Plata) hasta Bahía Blanca y retornar hacia el norte podría significar 5 días de viaje, suponiendo que el destino de los buques fuera el hemisferio Norte, y más concretamente Europa, la diferencia entre el completamiento en Paranaguá y en Bahía Blanca podría estar entonces en 8 días en favor de Bahía Blanca.

En la actualidad, el costo de un buque oscila en los 40.000 dólares por día marchando (incluyendo fuel oil), aunque esta cifra es variable. El costo parado es 20.000 dólares.

Si el destino de los buques fuera China, pasando por El Cabo de Buena Esperanza (al sur de África) la diferencia a favor de Bahía Blanca en días podría ser mayor (alrededor de 10 días) ya que los buques no tendrían que subir como es el caso cuando el buque se dirige a Rotterdam.

Otra de las ventajas del Puerto de Bahía Blanca con respecto a Paranaguá es su mayor profundidad, de prácticamente 4 pies (44 pies contra 40 pies del puerto brasileño). Esto permite cargar un buque Panamax con alrededor de 7.200 toneladas más que en el puerto de Brasil. Si en este puerto el buque puede completar hasta 56.800 toneladas, en el puerto de Bahía Blanca puede hacerlo hasta 64.000 toneladas.

En base a lo anterior hagamos una estimación de las distintas opciones.

Si la mercadería se despacha a Rotterdam

La distancia desde Puerto General San Martín a Rotterdam (Holanda) la estimamos en 6.500 millas marinas. El tiempo de viaje se estima en 19 días, que sumándole 4 días para la carga, estaríamos en un «roundtrip» de 42 días.

El costo del «roundtrip» se calcula en: 42 días x 40.000 dólares = 1.680.000 dólares.

Si el completamiento se hace en Paranaguá habría que agregar 260.000 dólares de demora (13 días x u\$s 20.000) es decir tendríamos 1.940.000 dólares.

Si dividimos esta cifra por 56.800 toneladas, tendríamos un flete de 34,2 dólares por tonelada.

Si el completamiento se realiza en Bahía Blanca tendríamos un costo de 1.680.000 dólares más 100.000 dólares (5 x u\$s 20.000) es decir 1.780.000 dólares, que dividido por 64.000 toneladas nos determina un flete de 27,81 dólares la tonelada.

Si la mercadería se despacha a China

La vuelta completa a China la estimamos en 74 días aproximadamente más 4 días para la carga. Es decir que: 40.000 dólares por 78 días = 3.120.000 dólares.

Si el completamiento parcial se hace en Paranaguá, tendríamos:

3.120.000 dólares + 260.000 dólares = 3.380.000 dólares dividido 56.800 toneladas = 59,6 dólares por tonelada.

Si el completamiento se hace en Bahía Blanca, tendríamos: 3.120.000 dólares más 100.000 dólares, es decir 3.220.000 dólares, dividido 64.000 toneladas = 50,3 dólares la tonelada.

Es decir que el despacho desde Bahía Blanca es de alrededor de 18% más económico que el realizado en Paranaguá.

Aún en el caso de ser necesario el transporte de la mercadería de completamiento a Bahía Blanca desde su zona de origen, más allá del área de isodistancias, el beneficio de la modalidad bajo análisis se mantiene más económico respecto de la opción Paranaguá, dado que en esta última ciudad también existe el flete desde la zona de producción al puerto. Las ventajas mencionadas en los cálculos anteriores a favor de Bahía Blanca, son válidas para el caso de embarques de trigo, maíz o poroto de soja.

La opción de completar buques en Bahía Blanca, con destinaciones lejanas, Medio Oriente, Sudeste Asiático, etc. con el beneficio de escala que genera el uso de buques de cada vez más calado, muestra en su evolución que ésta alternativa se revela como sumamente favorable.

El sistema logístico de complementación entre el «up-river» y el Puerto de Bahía Blanca, como lo ha interpretado el mercado, ha evidenciado un muy fuerte crecimiento en los últimos diez años, manifestándose en el año 2008 un pico de actividad, que referido al inicio de la década ha tenido un incremento del 177% en la cantidad de buques operados y un 216% sobre cantidad de mercadería despachada bajo esa condición.

El futuro de la alternativa logística que nos ocupa proyecta un sistema de completamiento basado en el «up-river» a 36 pies y la evolución del Puerto de Bahía Blanca en camino a profundidades superiores a los 44 pies actuales.

La disminución del flete marítimo determina siempre un aumento del precio FOB de la mercadería y, por ende, del precio que recibe el productor agropecuario. Por todo lo expuesto, se infiere que uno de los temas prioritarios es alcanzar las mayores profundidades posibles en las vías navegables. Esto permitirá reducir los costos de flete, incrementar el comercio intra y extra-regional, concretar nuevos ejes comerciales y polos productivos para lograr ventajas competitivas.

En el Área Metropolitana de Rosario, sobre el Río Paraná, existen instalaciones con una capacidad total de crushing de soja de 140.000 Toneladas/ día, lo que implica que sólo para alimentar esas plantas se necesitan casi 5.000 camiones diarios. Esta área es uno de los principales polos de crushing del mundo. Si bien la capacidad de trituración de China y Estados Unidos es superior a la de Argentina, ninguno de los dos países tiene la concentración de fábricas que existe en la zona de Rosario. La profundización de la hidrovía es fundamental para seguir reduciendo los costos de transporte y ganar competitividad en la colocación de nuestros productos en el exterior.