

La actividad económica en torno al puerto local

El efecto multiplicador de un puerto en la economía regional puede llegar a ser muy significativo, con efectos importantes sobre la configuración de la misma.

Las claves para entender el negocio del puerto son la carga y los buques. Sin el otro como complemento, ninguno da sentido por sí solo a un puerto comercial.

Un puerto puede ser visualizado como una sucesión de servicios que se van encadenando a medida que se vinculan los modos de transporte a través de la carga.

La función básica y fundamental de un puerto es servir de enlace entre los modos de transporte marítimo y terrestre (carretero y ferroviario). El nexo entre los modos es la carga transferida de uno a otro, en alguno de los dos sentidos. Además, generalmente tiene otras dos funciones, tales como servir de asentamiento para actividades industriales estrechamente vinculadas a la vía marítima y ser centro de actividades logísticas, añadiendo valor al mero intercambio del modo de transporte.

Un puerto es un área con una gran concentración de actividad económica, en la que se interrelacionan actividades primarias, industriales y de servicios. De esta manera, el efecto multiplicador de un puerto en la economía regional puede llegar a ser muy significativo, con efectos importantes sobre la configuración de la misma.

El objetivo de este estudio es contribuir a la difusión de la importancia del puerto en la economía regional, describiendo el esquema de funcionamiento del mismo, haciendo hincapié en la interrelación entre las actividades y los agentes involucrados.

El efecto multiplicador de un puerto en la economía regional puede llegar a ser muy significativo, con efectos importantes sobre la configuración de la misma.

La configuración de un puerto

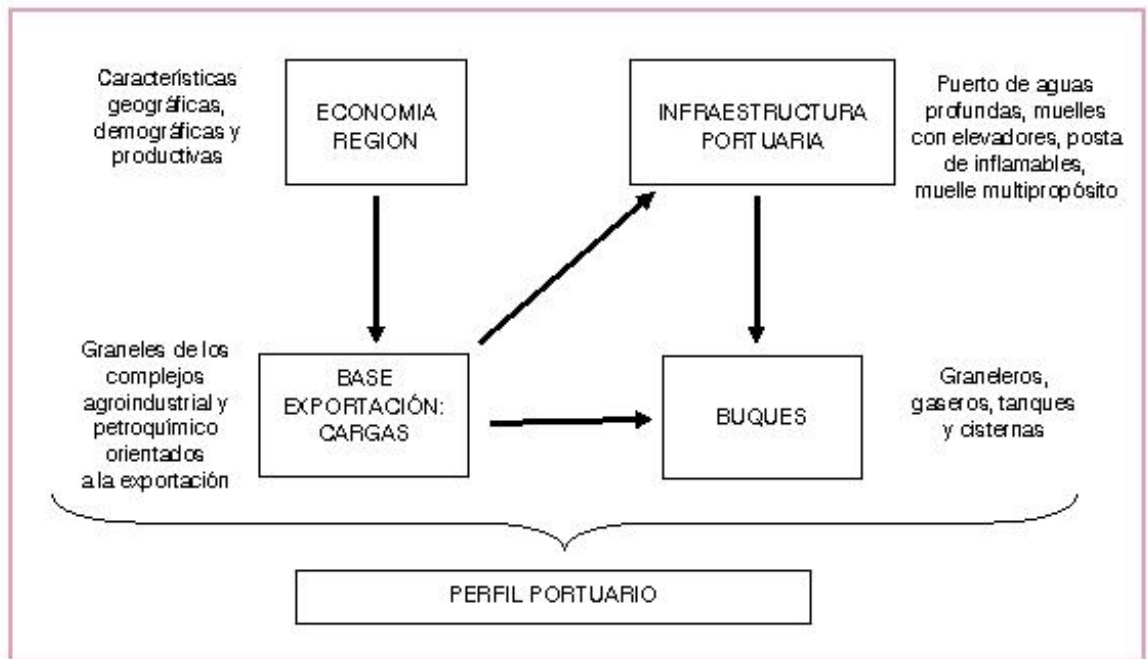
Las claves para entender el negocio del puerto son la CARGA y los BUQUES. Sin el otro como complemento, ninguno da sentido por sí solo a un puerto comercial. Desde el punto de vista organizacional, carga y buque serían los clientes del puerto. Estos dos elementos, junto con la infraestructura para la transferencia entre modos de transporte, conforman la configuración de un puerto y su especialización. Pero además, la carga también se encuentra configurada por las condiciones geográficas, productivas y hasta sociales de la región. Por este motivo, la configuración portuaria depende de la interrelación entre CARGA, BUQUES, INFRAESTRUCTURA y REGIÓN.

El cliente CARGA

La carga movilizada a través del puerto local se constituye fundamentalmente de graneles sólidos y líquidos. Se distinguen dos orígenes bien diferenciados: los provenientes del complejo agroindustrial exportador, y los combustibles y petroquímicos. En menor medida se encuentra el segmento de carga general contenedorizada. La misma consiste principalmente en productos petroquímicos, aunque también harinas, pescado y frutas, entre otros.

Los graneles, líquidos y sólidos movilizados a través del puerto tienen orígenes bien diferenciados: complejo agroindustrial exportador, combustibles y petroquímicos.

Esquema 1



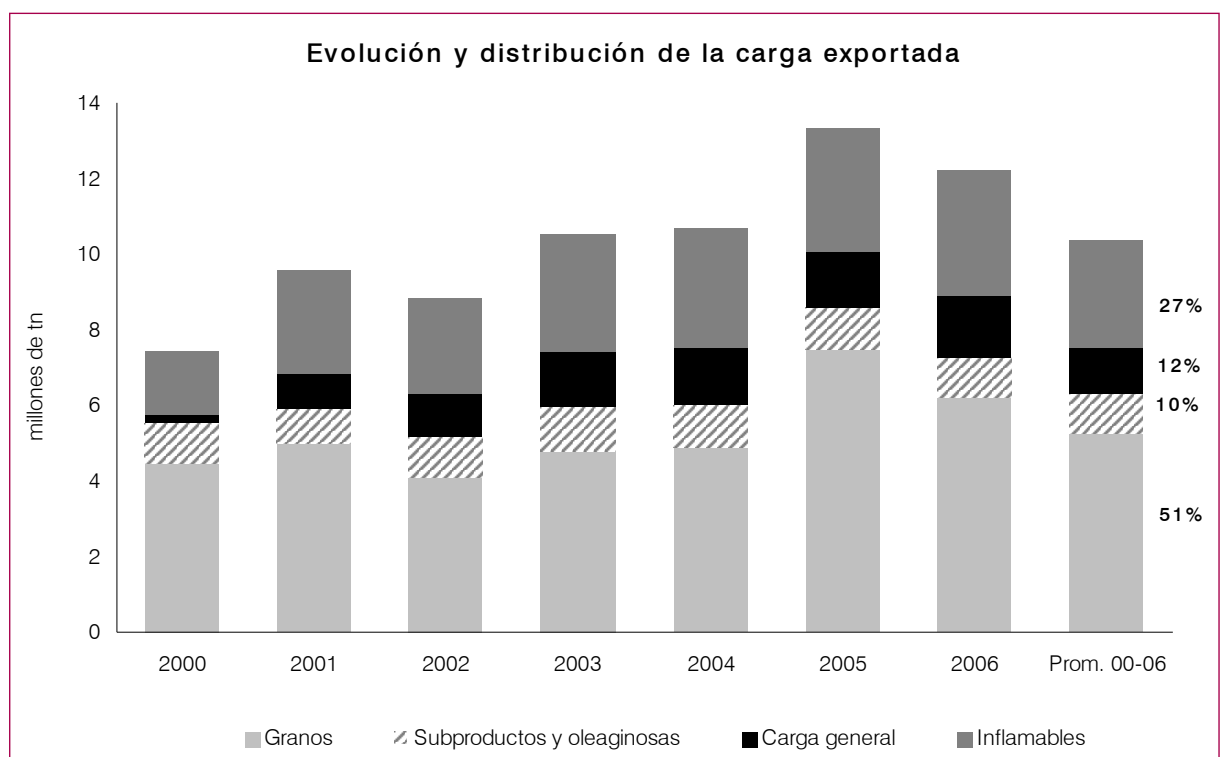
Fuente: elaboración propia

La configuración de la economía regional determina en gran medida la carga preponderante en el puerto local. En primer lugar, el sudoeste bonaerense es una zona eminentemente agropecuaria, pero con un tamaño de mercado reducido comparándolo con otros grandes centros urbanos. De esta manera, se ubican en la región importantes agroindustrias de primera fase orientadas a la exportación, como molinera de trigo y oleaginosas, malterías, frigoríficos, producción de alimentos balanceados y pastas secas.

Gráfico 1

Fuente: CREEBBA en base a datos del CGPBB

En segundo lugar, el fraccionamiento del gas natural proveniente de la cuenca neuquina tiene su impacto en la actividad petroquímica, usuaria de parte de este gas fraccionado, ubicándose



en la región (específicamente en la zona industrial portuaria) el polo petroquímico más grande del país. Por otro lado, se erige en la ciudad una importante refinería que procesa crudo y distribuye combustibles hacia el sur y centro del país, y hacia el exterior.

Obviamente, la carga movilizada le otorga un determinado perfil al puerto. Se podría decir entonces que el perfil característico del puerto local es el de un puerto granelero de exportación de productos primarios y de la industria química. Este perfil se profundizó por la pérdida de carga general como fruta y pescado (principios de la década del '80) debido al establecimiento de reembolsos a las exportaciones por los puertos patagónicos, y por el incremento de la carga petroquímica (primeros años de la década actual). Aún así, es importante destacar que debido a las ampliaciones del Polo Petroquímico, a partir de 2001 se recupera la participación de la carga general (ahora contenedorizada), siendo en promedio del 12% del total.

Como se explicaba en el Esquema 1, la carga determina en gran parte la infraestructura utilizada. Por este motivo se observan en el puerto muelles específicos para cada carga, tales como sitios con elevadores de granos y la posta de inflamables. Además, cercanas a los muelles, se encuentran grandes estructuras de almacenamiento (silos y celdas) con accesos carreteros y ferroviarios.

El cliente BUQUE

El otro "cliente" del puerto es el buque. Los tipos de buques que operan se correlacionan con la carga movilizada en el puerto. A grandes rasgos, se puede observar en las estadísticas portuarias que más de 1.000 buques operaron en 2006, movilizandolos 12 millones de toneladas correspondientes al puerto de Bahía Blanca. Más detalles sobre los principales tipos de embarcaciones se pueden observar en el Cuadro 1.

Cuadro 1

Características de los principales tipos de buques ingresados								
Principales tipos de buques (tráfico de exportación)	Cantidad 2006	Estadía promedio (días)	Tonelaje de Registro Neto			Calado (pies)		
			Mín	Máx	Prom	Mín	Máx	Prom
Graneleros (cereales y subproductos)	333	1,69	1.428	27.547	19.384	21,3	45,0	38,6
Gaseros (gases y químicos)	134	1,21	1.746	17.024	6.945	16,7	38,7	26,7
Tanques (inflamables)	80	2,10	5.344	13.741	10.726	22,3	37,7	30,3
Tanques (aceites vegetales)	51	1,16	4.053	15.275	10.861	19,3	39,4	35,3
Portacontenedores	20	1,70	7.538	10.744	9.003	24,9	32,5	29,5
Graneleros (fertilizantes)	59	1,20	6.680	12.717	1.577	15,1	33,3	26,4

Fuente: elaboración propia en base a datos del CGPBB.

Se pueden destacar dos hechos importantes. En primer lugar, la característica de puerto de aguas profundas permite el arribo de embarcaciones de grandes dimensiones que no pueden ingresar en otras terminales por cuestiones de calado. De esta manera, la profundidad del canal (45 pies) se convierte en una ventaja competitiva muy importante. En 2006 fueron más de 300 los buques con más de 40 pies de calado. Este número representa casi un 55% del total de cerealeros y un 55% del total de petroleros.

El segundo punto a destacar es que el tipo de embarcaciones impacta en la estructura tarifaria de la autoridad portuaria, dado que uno de los parámetros para el cobro de las tasas es el Tonelaje de Registro Neto (TRN).

Actividades conexas

a. El puerto como CADENA DE SERVICIOS

En la introducción se mencionaban las interrelaciones entre las diferentes actividades económicas que se generan en un puerto. Teniendo en cuenta que las claves de un puerto son la carga y los buques, las actividades que se interrelacionan son principalmente servicios a cada uno de estos clientes.

De esta manera, un puerto puede ser visualizado como una sucesión de servicios que se van encadenando a medida que se vinculan los modos de transporte a través de la carga. Estos servicios a su vez forman parte de las múltiples cadenas de valor de los productos cuyos sistemas logísticos tienen al puerto como eslabón fundamental.



Esquema 2

Fuente: elaboración propia

En referencia al Esquema 2, conviene hacer algunas aclaraciones respecto a los servicios expuestos:

- Los servicios de frío se concentran en determinadas cargas generales (fruta, pescado) que actualmente poseen baja participación. De allí la alta capacidad ociosa respecto a décadas pasadas.
- El acondicionamiento se refiere principalmente a cereales (fuera de la zona portuaria propiamente dicha) y frutas (cuarentena en los frigoríficos contiguos al muelle).
- El control de calidad de determinadas mercaderías para consumo humano es efectuado por SENASA.
- En la documentación aduanera interviene no sólo personal de la aduana local sino también los despachantes de aduana

- El servicio de reparaciones navales¹ puede realizarse tanto para mantenimiento imprevisto como programado. Además, se encadena con la actividad comercial de provisión de repuestos para tales fines.

¹ *Un análisis detallado de estas actividades se realizó en “Un nuevo perfil para el puerto”, IAE 53, noviembre de 2000, y “Un nuevo perfil para el puerto (II)”, IAE 54, enero de 2001.*

b. La radicación de INDUSTRIAS

La otra rama del impacto económico de un puerto tiene que ver con la radicación de industrias en sus alrededores, como generadores o transformadores de la carga del puerto. En este sentido, se pueden distinguir dos áreas en torno al puerto local:

- Zona portuaria propiamente dicha: incluye fundamentalmente áreas de almacenamiento previo al embarque y los muelles donde atracan los buques.
- Zona industrial portuaria: área de radicación de industrias en las cercanías de la zona portuaria propiamente dicha, que obedece principalmente a la orientación exportadora de la actividad económica que realizan, o bien a servicios a las cargas exportadas.

Estas áreas no son de tan fácil segmentación, puesto que algunas industrias se ubican dentro de la zona portuaria por disponer de muelles propios.

En cuanto al dimensionamiento de la actividad económica, en la zona portuaria propiamente dicha se registran más de 20 empresas de servicios portuarios, tanto a las cargas como a los buques. Además, se encuentran ubicadas 16 empresas industriales y/o exportadoras. Se suman además dependencias oficiales, cámaras y sindicatos de personal eventual. En total suman más de 60 instituciones y empresas, con un movimiento de personal superior a los 1.200 empleados.

Si se suman además los terceros contratados que hacen su ingreso a esta área, se deben agregar aproximadamente 250 puestos de trabajo adicionales. Todo esto, sin tener en cuenta el empleo de las industrias que conforman el área industrial contigua, entre las que se encuentran algunas de las empresas del Polo Petroquímico.

BOX. La categorización de los puertos

La Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) divide a los puertos en tres grandes grupos, según sean las funciones de la Autoridad Portuaria:

1. Puerto propietario (*Landlord Port*), en el que las responsabilidades inmediatas de la Autoridad Portuaria se limitan a la provisión de la infraestructura básica, los servicios generales y algunos otros de interés común o especial. La Autoridad Portuaria asume el papel de promotor de una propiedad industrial que arrienda las instalaciones pero que no toma parte directa en las actividades del arrendador. En cambio, sí asume la responsabilidad genérica del correcto funcionamiento del conjunto del puerto y de su desarrollo.
2. Puerto instrumento (*Tool Port*), en el que la Autoridad Portuaria es proveedora no sólo de la infraestructura sino también de toda o de la mayor parte de la superestructura e instalaciones. Los servicios portuarios y entre ellos los de manipulación de la carga son realizados por empresas o agencias privadas, bajo control de la Autoridad Portuaria.
3. Puerto operativo (*Operating Port*), en el que todas las instalaciones y servicios para los modos y medios de transporte están a cargo de la Autoridad Portuaria. Dentro de este tipo se da la diferencia entre los puertos que realizan todas las operaciones de manipulación del cargamento y los que sólo realizan las que tienen lugar en el área terrestre.

Adaptándose a esta clasificación, la Autoridad Portuaria variará desde tener un marcado carácter de coordinación y control en el primer tipo de puertos, a un carácter de exhaustiva organización empresarial o funcional en el último tipo. El puerto de Bahía Blanca tiene características que lo encuadrarían en la primera categoría.

Comentarios finales

Como se expuso al principio, el propósito de este estudio es principalmente contribuir a la difusión de la importancia del puerto en la economía regional. Se ha intentado, para cumplir con el mismo, entender sus factores claves y los encadenamientos que estos generan. Queda entonces evidenciado que el puerto tiene un gran efecto multiplicador a través de la red que genera con empresas de servicios e industriales. Esta red está en permanente cambio y expansión generados por el crecimiento en el volumen de cargas, el tráfico marítimo y la diversidad de productos que se movilizan. Este crecimiento multiplica aún más el impacto debido a nuevas radicaciones de industrias y empresas de servicios en el área. Si se radican nuevas industrias en la zona portuarias significa, además de la posibilidad de desarrollo de nuevas actividades de servicios, un crecimiento en la demanda potencial de las empresas de servicios existentes (más carga y más buques). Finalmente, cabe destacar al muelle multipropósito como generador de múltiples actividades industriales y logísticas que podría tener impactos importantes sobre el empleo y la generación de nuevas oportunidades de desarrollo de empresas de servicios en el ámbito portuario. ■



**Asociación Industrial Química
Bahía Blanca**

Compañía Mega • Dow Argentina • Profertil • Solvay Indupa

**Respaldando las investigaciones
sobre la economía regional**