

Flujos de exportaciones desde la región

■ *Menos del 3% de las exportaciones regionales que se oficializan en Bahía Blanca salen del país por otra aduana. Son cargas que suman 221 mil toneladas y 134 millones de dólares.*

■ *Buenos Aires se destaca como salida secundaria de las exportaciones regionales, pudiéndose acceder a una gran diversidad de mercados de destino a través de su puerto.*

■ *No se observan en los registros aduaneros movimientos significativos en sentido inverso, es decir, producciones de otras regiones que se canalicen por Bahía Blanca.*

Continuando con el análisis de las exportaciones regionales del año 2003, en esta oportunidad se presenta un detalle exhaustivo de los flujos de mercadería que se oficializan en Bahía Blanca y salen de las fronteras del país por una aduana distinta¹.

Aún a sabiendas de que existe un segmento de operaciones que no se capta en este análisis por no oficializar los despachos en Bahía Blanca, la identificación de las operaciones expuestas en este estudio contribuye a caracterizar el perfil exportador de la región.

La importancia de la caracterización de estos flujos radica en la identificación de productos, destinos y modos de transporte de las mercaderías que son originarias de la región pero no se canalizan a través del puerto local. Por otro lado, la información permite depurar qué productos son factibles de ser captados para canalizarlos a través del puerto, descartando algunos por los destinos adonde son enviados.

¹ En todos los casos, los cuadros y gráficos son de elaboración propia tomando como fuente la información provista por el INDEC para el año 2003.

Cargas oficializadas en Bahía Blanca

Cuando se habla de Bahía Blanca como aduana de salida, indefectiblemente se hace referencia al puerto local y al modo de transporte marítimo. Por el contrario, cuando se hace referencia como aduana de oficialización, se pueden encontrar producciones exportables regionales que salen de los límites del país por otro punto geográfico, registrando por lo tanto otra aduana de salida. El trayecto entre el lugar de producción y el punto de salida se cubre por medio de transporte carretero o ferroviario.

El total de cargas oficializadas en Bahía Blanca suma alrededor de 8,8 millones de toneladas, de las cuales el 97,5% sale por la misma aduana, y el 2,5% restante lo hace por otros puntos del país. El análisis a continuación se concentrará en la proporción minoritaria, intentando identificar los diferentes flujos de mercadería.

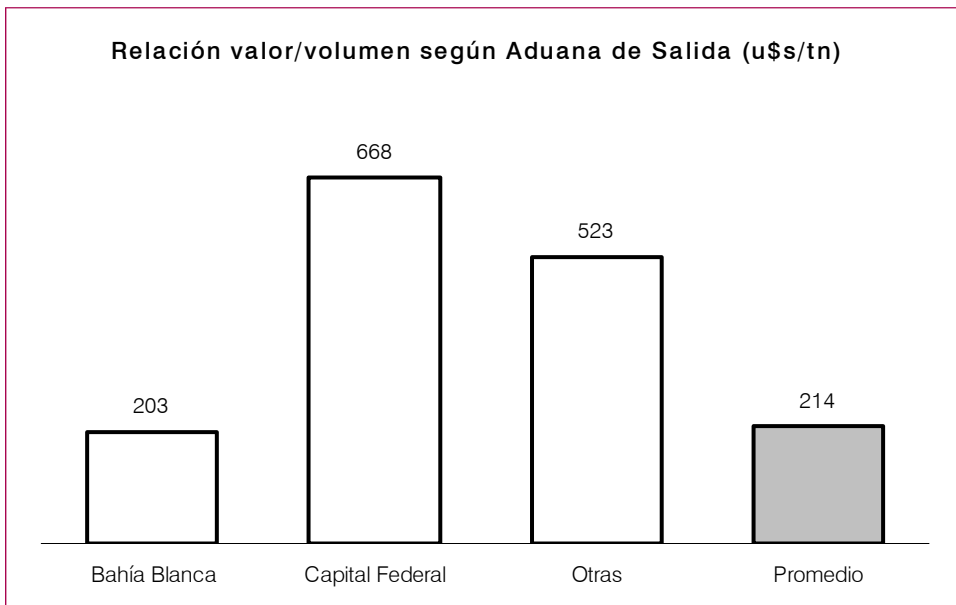
En una primera segmentación, se puede distinguir un flujo principal que conduce a la Aduana de Buenos Aires (denominada Operativa Capital Federal). Allí se canalizan 124 mil toneladas, por un valor FOB de 83 millones de dólares. El resto de las aduanas (agrupadas en la categoría "Otras") acaparan casi 98 mil toneladas y un monto global de 51 millones de dólares.

ADUANA SALIDA	TONELADAS	U\$S FOB
Bahía Blanca	8.543.909	1.738.595.358
Operativa Capital	123.944	82.759.419
Mendoza	34.887	21.485.266
Paso de los Libres	16.898	10.872.699
Pocitos	9.178	5.350.044
Río Gallegos	9.112	1.780.313
Iguazú	8.467	2.606.614
Clorinda	5.802	3.012.676
Galeguaychú	5.404	2.813.024
Neuquén	3.357	855.692
San Luis	2.624	1.689.610
Campana	644	135.258
Mar del Plata	611	277.639
Bariloche	596	106.579
La Quiaca	73	61.694
Ezeiza	4	48.544
TOTAL	8.765.510	1.872.450.429

Esta segmentación permite formular algunas conclusiones interesantes:

- 1) **La baja participación del resto de las aduanas en el total exportado regional.** Queda evidenciado que la mayoría de las producciones regionales se canalizan por el puerto local. Por el hecho de ser graneles sólidos y líquidos encuentran una salida inmejorable en la terminal local, especializada en este tipo de productos. Sin embargo, aunque a priori los envíos a otros puntos del país son relativamente bajos en relación a Bahía Blanca, conviene hacer una comparación con carga contenedorizada a fin de tener idea del movimiento que ello significaría. Las 220 mil toneladas representarían un envío diario de 25 contenedores de 40 pies, el cual no deja de ser un flujo interesante.
- 2) **La preponderancia de Buenos Aires como salida secundaria de los productos regionales.** No es casual que más de la mitad de los flujos que parten hacia otras aduanas del país sean captados por Buenos Aires. La ubicación geográfica de dicha ciudad como principal nodo logístico del país permite el acceso a diversidad de líneas marítimas que hacen escala en diferentes destinos. Cabe recordar que el medio de transporte que figura en los registros es el marítimo, lo que evidencia que ese será el modo utilizado hasta el país comprador.
- 3) **El alto ratio valor/volumen de las demás aduanas en relación a Bahía Blanca.** Dado que por Bahía Blanca se canalizan mayoritariamente graneles, la relación valor/volumen es baja. En el resto de las aduanas, la más alta participación de carga general (en algunos casos contenedorizada, en otros paletizada) permite encontrar la explicación a la diferencia significativa de este indicador.

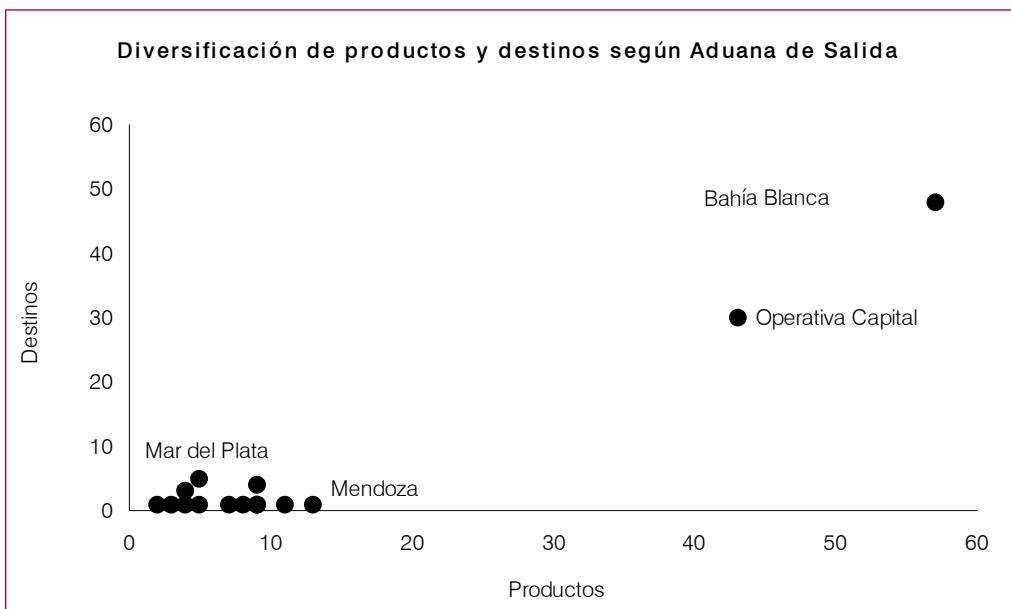
Una carga de 220 mil toneladas representaría un envío diario de 25 contenedores de 40 pies, el cual no deja de ser un flujo interesante.



Diversificación de productos y destinos

La segunda conclusión recientemente expuesta (la preponderancia de Buenos Aires como flujo secundario de mercadería) se puede corroborar analizando más en profundidad el grado de diversificación de productos y destinos desde cada aduana de salida.

El mayor grado de diversificación se encuentra en Bahía Blanca, lo que se previsible ya que por allí se canaliza el 97,5% del total oficializado.



El gráfico de dispersión muestra, para cada aduana de salida, cuántos productos diferentes se exportan y a cuántos destinos distintos se dirigen. En primer término se puede afirmar que el mayor grado de diversificación se encuentra en Bahía Blanca, lo cual es bastante lógico ya que por allí se canaliza el 97,5% del total oficializado. A continuación se encuentra la Aduana Operativa Capital, por las razones que ya se explicaron anteriormente.

El resto de los puntos de salida se agrupan con un bajo nivel de diversificación. Analizándolo por separado, este segmento muestra una combinación de pocos productos para mercados específicos, en su mayoría un destino único. Este hecho se condice con la ubicación geográfica de estas aduanas de salida, ya que son los puntos de contacto con mercados de países limítrofes. En todo caso, merece destacarse que estos flujos indican las rutas que realizan las producciones regionales hacia los mercados limítrofes.

El flujo hacia Buenos Aires

Las diferentes posiciones arancelarias de los productos que se exportan vía la Aduana de Buenos Aires fueron aglutinadas en grupos del mismo rubro. Se puede observar que la gran mayoría corresponde a productos petroquímicos (plásticos, PVC, soda cáustica, polímeros), producciones agroindustriales (carne bovina y subproductos, aceite de oliva, cebollas, miel, sémola) y manufacturas (membranas asfálticas y ladrillos, entre otros).

El flujo hacia el principal nodo logístico del país se complementa con el envío de productos pequeños y de bajo peso que se exportan por avión desde la aduana de Ezeiza. En total suman 4 toneladas por un valor FOB que supera los 48 mil dólares, lo que indica una alta relación valor/volumen, típica de los productos exportados por vía aérea.

PRODUCTO	TONELADAS
Plásticos y PVC	114.679
Soda cáustica	6.066
Manufacturas de asfalto	1.014
Grañones y sémola de trigo	360
Carne bovina y subproductos	796
Cebollas frescas	241
Miel natural	233
Ladrillos de cerámica	200
Aceite de oliva virgen	122
Otros	234
TOTAL	123.944

El flujo hacia el principal nodo logístico del país se complementa con el envío de productos pequeños y de bajo peso que se exportan por avión desde la aduana de Ezeiza. En total suman 4 toneladas por un valor FOB que supera los 48 mil dólares, lo que indica una alta relación valor/volumen, típica de los productos exportados por vía aérea. Se pueden distinguir perfiles de aluminio y acero inoxidable, chapas en tiras de cobre y aluminio, impresos, cintas transportadoras y artefactos para calefacción.

Flujos hacia el resto del país

Partiendo de las consideraciones que se realizaron en el apartado "Diversificación de productos y destinos", se presentan para el resto de las aduanas los principales destinos y productos. Reafirmando las conclusiones, se observa cómo para algunas aduanas no existe destino

secundario, sino que todo lo enviado a través de ellas tiene un destino específico, claramente relacionado con la proximidad del mercado de destino.

Aduana de salida	Destino principal	Destino secundario	Producto principal	Producto secundario
Bariloche	Chile		Betún de petróleo	Oxígeno
Campana	Reino Unido	Países Bajos	Soda cáustica	Cebolla
Clorinda	Paraguay		PVC	Soda cáustica
Gualeduaychú	Uruguay		PVC	Membranas asfálticas
Iguazú	Brasil		Grañones y sémola de trigo	Pastas secas
La Quiaca	Bolivia		Polietileno	Polímeros de etileno
Mar del Plata	Italia	China	Pescadillas congeladas	Otros pescados congelados
Mendoza	Chile		Polímeros de etileno	PVC
Neuquén	Chile		Soda cáustica	Malta sin tostar
Paso de los Libres	Brasil		Polímeros de etileno	Polietileno
Pocitos	Bolivia		Polietileno	PVC
Río Gallegos	Chile		Mezclas para panadería	Preparaciones alimenticias
San Luis	Brasil		Polietileno	Polímeros de etileno

Medios de transporte utilizados

Como se explicó anteriormente, el trayecto entre el lugar de producción y el punto de salida se cubre por medio de transporte carretero o ferroviario. Dada la diversidad de aduanas de salida que registra la producción regional, resulta lógico que a la mayoría de ellas se acceda a través de camión, por la no disponibilidad de líneas férreas en cada uno de los casos.

Los envíos por ferrocarril desde Bahía Blanca suman casi 3 mil toneladas y 1,7 millones de dólares. La carga está compuesta por productos petroquímicos (soda cáustica, polietileno y polímeros de etileno) y manufacturas de asfalto. En el caso de la soda cáustica, el destino fue Chile y los embarques salieron por Neuquén. Esta carga seguramente fue transbordada a camión para el cruce de la cordillera por Pino Hachado, completando el recorrido del Corredor Trasandino del Sur. Las 300 toneladas representan aproximadamente 12 contenedores de 40 pies.

Los restantes productos tuvieron como destino Brasil y la aduana de salida fue Paso de los Libres. Excepto en el caso de las membranas asfálticas (operación puntual), el resto de los envíos ha tenido algún grado de continuidad en la primera mitad del año, realizándose más de una operación.

Comparando con los datos de 2001, se han enviado por ferrocarril casi 2.000 toneladas menos. Sin embargo, conviene tener en cuenta que aunque no figure en los registros, el ferrocarril se utiliza en el envío de productos del Polo Petroquímico hacia las aduanas de la zona de Buenos Aires. Cargas como soda cáustica, PVC, polietilenos y polímeros de etileno suman alrededor de 105 mil toneladas.

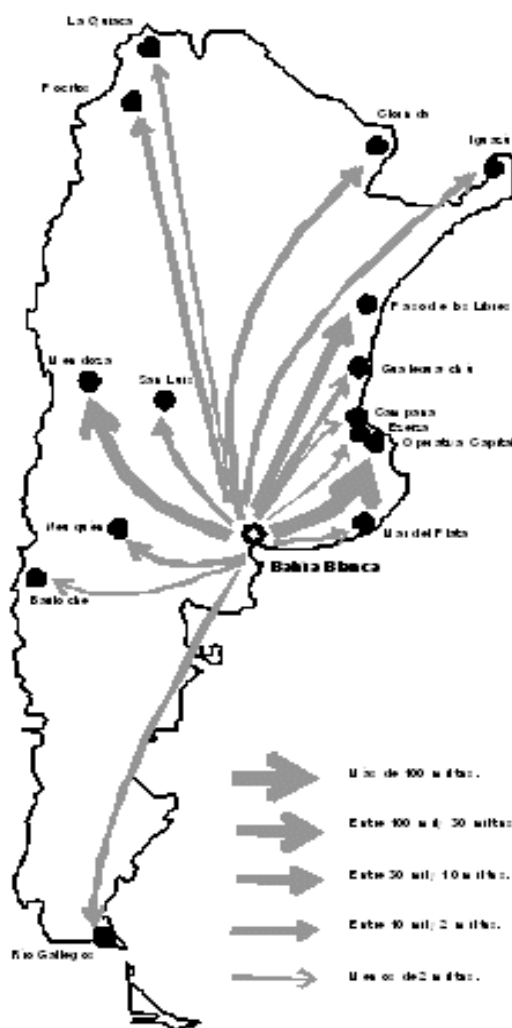
Dada la diversidad de aduanas de salida que registra la producción regional, resulta lógico que a la mayoría de ellas se acceda a través de camión, por la no disponibilidad de líneas férreas en cada uno de los casos.

BOX. CARGAS SALIDAS POR BAHÍA BLANCA Y OFICIALIZADAS EN OTRAS ADUANAS

Durante los meses de mayo, junio y julio, figuran pinturas y solventes como oficializadas en La Plata y salidas por Bahía Blanca, en barco. El valor total ronda los 80 mil dólares, y el volumen 25 toneladas. Los destinos son Liberia y Panamá. Posiblemente esté relacionado con reparaciones a buques en el puerto local. Estos registros son los únicos en que la aduana de salida es Bahía Blanca y la de oficialización es una distinta a ésta.

La existencia de este tipo de operaciones reflejaría un movimiento en sentido inverso al que se analiza en este estudio. Por lo tanto se desprende de aquí una conclusión importante, cual es que todavía no se observan flujos significativos de producciones de otras regiones que se envíen por Bahía Blanca, con excepción de la carga cerealera. Esto podría estar reflejando que las producciones de otras regiones tienen su salida natural hacia los mercados de ultramar, o bien que el grado de captación de carga general del puerto local es menor al de otras terminales.

Flujos de cargas de exportación oficializadas en Bahía Blanca, según aduana de salida



Resumen y consideraciones finales

Con la información procesada a lo largo del presente estudio se pudo realizar una caracterización más profunda del perfil exportador de la ciudad y la región, a partir de lo producido y exportado en 2003.

Se pueden observar dos tipos de flujos de mercaderías bien diferenciados. Por un lado, aquel con dirección a Buenos Aires, utilizando su puerto como canal de salida hacia una gran diversidad de mercados de ultramar. Este flujo está compuesto en su mayor parte por productos petroquímicos, aunque se destacan también producciones agroindustriales.

Por otro lado se distingue un volumen menor de cargas que tiene como destino básicamente países limítrofes, y se traslada fundamentalmente en camión. La participación de los productos del Polo Petroquímico también es preponderante en este segmento.

A excepción de los productos primarios, no se observan en los registros aduaneros flujos de manufacturas de exportación de otras regiones que hagan uso de las instalaciones del puerto local. Seguramente en el corto plazo, la concreción del muelle multipropósito y consecuentemente la mayor oferta de líneas portacontenedores, sumado a la concreción de proyectos como la Zona Franca y el Corredor Bioceánico generarán la sinergia suficiente como para no sólo generar flujos de mayor volumen sino también de mayor valor agregado. ■

La concreción del muelle multipropósito y consecuentemente la mayor oferta de líneas portacontenedores, sumado a la concreción de proyectos como la Zona Franca y el Corredor Bioceánico generarán la sinergia suficiente como para no sólo generar flujos de mayor volumen sino también de mayor valor agregado.