

Mercado y competitividad del Corredor Trasandino del Sur (I)

■ Se expone en el presente informe un marco conceptual general que permite comprender y analizar la situación y perspectivas, tanto a mediano como a largo plazo, del mercado real y potencial del Corredor Trasandino del Sur (CTS).

■ El CTS integra una importante región económica de Sudamérica, con Bahía Blanca como una de sus ciudades más destacadas. El Producto Bruto Geográfico en la región Norpatagónica argentina - chilena es del orden de los 20 mil millones de dólares.

■ El potencial de crecimiento por absorción de cargas que actualmente se canaliza por otras rutas de transporte es significativo. Los principales flujos son cargas originadas en el SE Pampeano y precordillera neuquina.

El afianzamiento del Corredor Trasandino del Sur representa uno de los objetivos principales para impulsar el desarrollo de la Región Norpatagónica. La zona sudoeste de la provincia de Buenos Aires forma parte de esta región. Dos razones avalan esta idea; la primera, por que comienza a proyectarse como una salida preferente a través del Puerto de Bahía Blanca para los productos de exportación de la Patagonia; la segunda, porque sus flujos de exportaciones hacia la costa del Pacífico, y en particular hacia el Sur de Chile, presentan muy buenas perspectivas de crecimiento. En síntesis, desde una óptica local, la relevancia del proyecto del Corredor reside en su potencial capacidad para multiplicar oportunidades de comercio e inversión. El siguiente informe expone las principales conclusiones de la presentación realizada por CREEBBA el pasado 3 de diciembre en la ciudad de Neuquén, en el marco del Seminario Internacional "La Importancia Estratégica de las Conexiones Ferroviarias". Este evento fue organizado por la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) en ocasión de celebrarse su 40 aniversario. Uno de los principales aportes del trabajo realizado consiste en la conformación de un marco conceptual general que permita comprender y analizar la situación y perspectivas, tanto a mediano como a largo plazo, del mercado real y potencial del Corredor Trasandino del Sur (CTS). La primera parte, presenta una breve descripción del entorno regional del Proyecto. A continuación se identifica y cuantifica los intercambios comerciales relevantes. La segunda parte presenta el enfoque o marco conceptual del mercado del CTS y en función del mismo, se analiza su mercado a partir de los datos disponibles. El estudio finaliza con algunas consideraciones en torno a la competitividad de las cadenas de transporte que hacen uso del Corredor y los factores que a largo plazo determinarán el potencial de crecimiento del Proyecto.

Debido a la diversidad de fuentes de información consultadas para la elaboración del informe, todas las cifras corresponden a los registros comerciales del año 2003. Cabe adelantar que, más allá de los cambios coyunturales, la descripción en base a estas fuentes de datos capta en forma confiable la estructura de los flujos comerciales en la Región y sus tendencias; y por lo tanto, permite arribar a conclusiones sobre los posibles escenarios del Proyecto del Corredor.

Desde una óptica local, la relevancia del proyecto del Corredor reside en su potencial capacidad para multiplicar oportunidades de comercio e inversión.

Contexto regional

El principal núcleo urbano y mercado se encuentra en la ciudad de Bahía Blanca, con la posibilidad de consolidar un eje de integración con la ciudad de Santa Rosa.

El CTS integra una amplia región económica, caracterizada por una rica y diversificada dotación de recursos naturales. Se puede diferenciar cuatro subregiones con características muy definidas y que confieren a cada una de ellas rasgos particulares. Sobre el Atlántico, se extiende la subregión sudoeste de la llanura pampeana. El principal núcleo urbano y mercado se encuentra en la ciudad de Bahía Blanca, con la posibilidad de consolidar un eje de integración con la ciudad de Santa Rosa. Los principales sectores económicos son la actividad agropecuaria, la agroindustria y la industria petroquímica. Entre sus principales producciones se destaca el trigo, ganadería, faena de carne bovina, harina de trigo, miel, sal, ajo, aceites vegetales, malta, combustible y petroquímica. Esta subregión comprende hacia el Sur, el valle del Río Colorado con producciones primarias intensivas en riego, en modo principal cebolla.

La segunda subregión es la del Valle del Río Negro, reconocida por su producción de frutas entre las que se destaca la pera y la manzana. Otros sectores destacados son el de la industria de jugos, la generación de energía hidroeléctrica o los que se suma en los últimos años, la vitivinicultura. Las ciudades de Neuquén y Cipolletti conforman el eslabón intermedio en la cadena del Corredor. La tercera subregión es la precordillera neuquina. Se distingue por su gran potencial productivo en torno a yacimientos minerales, gas y combustibles. La descripción de la región se completa con la Subregión Sur de Chile. El núcleo central de actividad económica se encuentra en torno a las ciudades de Concepción-Talcahuano. Es una de las principales regiones exportadoras de Chile, reconocida por sus cadenas productivas en torno a la industria forestal y pesquera. Su base exportadora esta conformada por la celulosa, papel, chips de madera, salmón y trucha.

La actividad económica en conjunto representa un Producto Bruto Geográfico (PBG) del orden de los 20 mil millones de dólares, repartido en partes iguales del lado argentino y chileno. La población se acerca a los 6 millones de habitantes, con una fuerte concentración del lado chileno (3,8 millones). Presenta una fuerte base exportadora con un monto de exportaciones de u\$s 3 mil millones en la parte argentina y superior a los u\$s 4 mil millones en la parte chilena. Cabe agregar que tanto del lado argentino como chileno, la economía regional asume un importante peso sobre la economía del país. La participación sobre el PBI chileno de la Subregión Sur de Chile es del 15%; en tanto que la norpatagonia argentina representa un 8% del PBI de Argentina. La importancia de la subregión chilena y el conjunto de subregiones argentinas se refleja principalmente por su participación sobre las exportaciones totales de ambos países; 10% del lado argentino y 21% del lado chileno.

En la provincia del Neuquén, el gobierno provincial ha comprometido aportes para la construcción de un tramo adicional de vías de ferrocarril en dirección a Chile.

La Región Norpatagónica de Argentina y Chile se encuentra integrada por una amplia infraestructura de transporte, conectada por los pasos fronterizos de Pino Hachado y, más hacia el Sur, Cardenal Samoré. En los últimos años se observa mejoras sustanciales en las condiciones de tránsito. Estos progresos han sido acompañados por un notable crecimiento de los flujos de intercambio regional de ambos países. Nuevos proyectos podrían sumar cambios trascendentes en los próximos años. En el Puerto de Bahía Blanca, se espera finalizar la construcción del muelle multipropósito destinado a la atención de buques porta contenedores y de carga general. En la provincia del Neuquén, el gobierno provincial ha comprometido aportes para la construcción de un tramo adicional de vías de ferrocarril en dirección a Chile y se estudia la posibilidad de licitar la construcción del tramo completo hasta la punta de riel en Chile. En la octava región, avanza un proyecto trascendente conocido como "Plataforma Logística" cuyo propósito principal es posicionar las terminales portuarias como punto principal de ingreso y egreso de cargas de comercio internacional de Chile. Para ello, se ha reservado un amplio espacio que conecta los distintos puertos de la zona y en la que se planifica brindar una completa gama de servicios logísticos; es decir, involucrando actividades que permitan o faciliten la entrega de mercancías entre los productores y sus clientes.

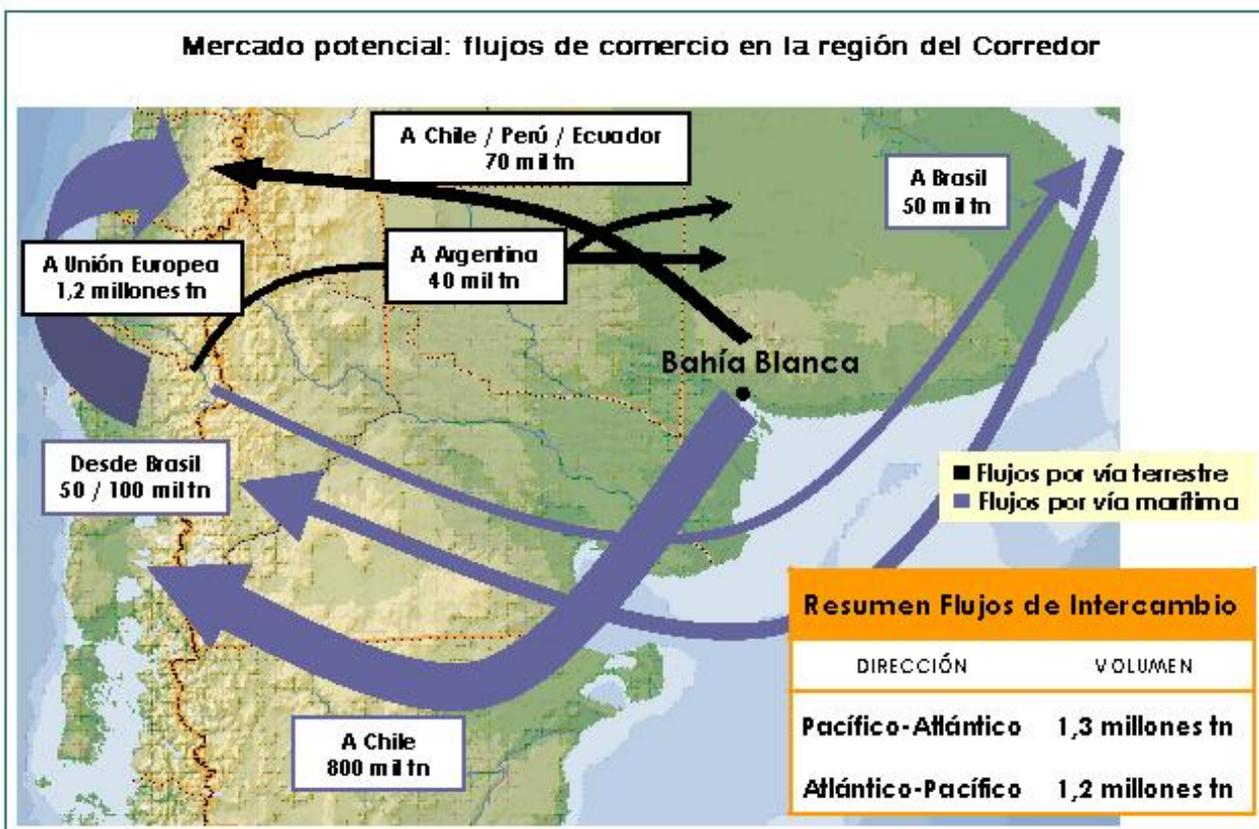
Mercado potencial. Flujos de cargas de comercio internacional en la región Corredor

El enfoque para el análisis de mercado parte de una visión general hasta arribar a un desarrollo micro o detallado, con el análisis puntual de negocios estratégicos. En todo este proceso, se enfoca la posibilidad de ahorro de costos logísticos derivados del uso del CTS. El primer paso, es presentar el concepto del Corredor como cadena de transporte y los intercambios potenciales a los que podría llegar a servir. Básicamente, el Corredor es una vía de integración de la Región Norpatagónica y, por tanto, en primer lugar es un proyecto facilitador y propagador del comercio intrarregional. El mercado potencial se completa con los flujos de exportaciones e importaciones de la Región del Corredor con el resto del mundo. Este segundo componente representa la intercambios interregionales entre la Norpatagonia. Desde esta perspectiva se plantea *a priori* evaluar las posibilidades del Corredor como sistema de transporte para los intercambios de la Norpatagonia con Brasil, Unión Europea, Costa Oeste de América y Este Asiático.

En este marco, el segundo paso consiste en identificar y cuantificar el volumen de cargas de comercio internacional existentes en la Región de Influencia del Corredor pero que no necesariamente hacen uso del sistema de transporte propuesto. El Mapa 1 presenta una descripción sintética de la configuración de los intercambios identificados en la zona de influencia del Corredor y que conforman su mercado potencial en virtud de que podrían llegar a hacer uso de la ruta del sistema de transporte a través del Paso Pino Hachado. Cabe aclarar que se utiliza el calificativo "potencial" por cuanto *a priori* no está comprobado que la ruta del corredor represente la opción más conveniente para sus posibles usuarios. El resto del trabajo se dirige a estudiar más detalladamente cada uno de los intercambios identificados, comenzando por los más relevantes para finalmente concluir sobre la factibilidad de uso del Corredor como ruta de transporte. La idea es tomar el mercado potencial como punto de referencia para arribar a una idea sobre el mercado meta u objetivo actual y futuro.

El Corredor es una vía de integración de la región Norpatagónica y por lo tanto, un proyecto facilitador y propagador del comercio intrarregional.

Mapa 1



En líneas generales, desde y hacia la región norpatagónica se movilizan aproximadamente unos 2,5 millones de toneladas. Poco más de la mitad de este flujo va desde Chile hacia mercados del Atlántico en tanto el resto son cargas con destino a mercados sobre el Océano Pacífico. Desde el Sur de Chile, casi la totalidad de flujos detectados salen a través de los puertos de la zona, con destino a la Unión Europea vía Canal de Panamá y Cabo de Hornos. El intercambio potencial se completa con algunas cargas de la zona con destino a Argentina y Brasil que no superan las 100 mil toneladas año. Si se analiza las cargas en sentido inverso, con destino a mercados sobre el Océano Pacífico, se destacan nítidamente dos corrientes de comercio. La de mayor volumen, sale desde el Puerto de Bahía Blanca y en menor medida desde el puerto de Quequén; representa alrededor de 800 mil toneladas anuales con destino a Chile y otros mercados de Sudamérica, siguiendo la ruta de Cabo de Hornos. El segundo flujo importante de comercio se origina en la provincia de Neuquén. Son casi 300 mil toneladas que se transportan por vía terrestre a través del Paso de Pino Hachado. En este segmento, el aspecto destacable es su fuerte crecimiento en los últimos cinco años. Los intercambios restantes son de importancia marginal en términos de volumen. Incluyen exportaciones por vía terrestre desde el Sur de la Provincia de Buenos Aires hasta la región central de Chile. Las cargas cruzan la frontera en camión a través del paso habilitado en la provincia de Mendoza.

La demanda efectiva del Corredor estará definida por la existencia de flujos de intercambios significativos y la competitividad del Corredor frente a los sistemas de transporte actualmente utilizados.

Una vez identificados los usuarios potenciales, conviene recordar que el objetivo principal es identificar a los usuarios efectivos. Para ello, es importante tener en cuenta que la demanda efectiva del Corredor estará definida por dos condiciones: (1) la existencia de flujos de intercambios significativos y (2) la competitividad del Corredor frente a los sistemas de transporte actualmente utilizados. El análisis anterior se centró en la significatividad de los intercambios existentes a través de la determinación de la magnitud o volumen de los flujos de comercio intra e interregional de la Región Norpatagónica. Sin embargo, el enfoque no es suficiente por cuanto una evaluación integral con un enfoque dinámico requiere contemplar los usuarios potenciales, y por lo tanto plantea el problema de identificar oportunidades de intercambio que pueden llegar a desarrollarse en el futuro.

Marco conceptual del análisis del mercado

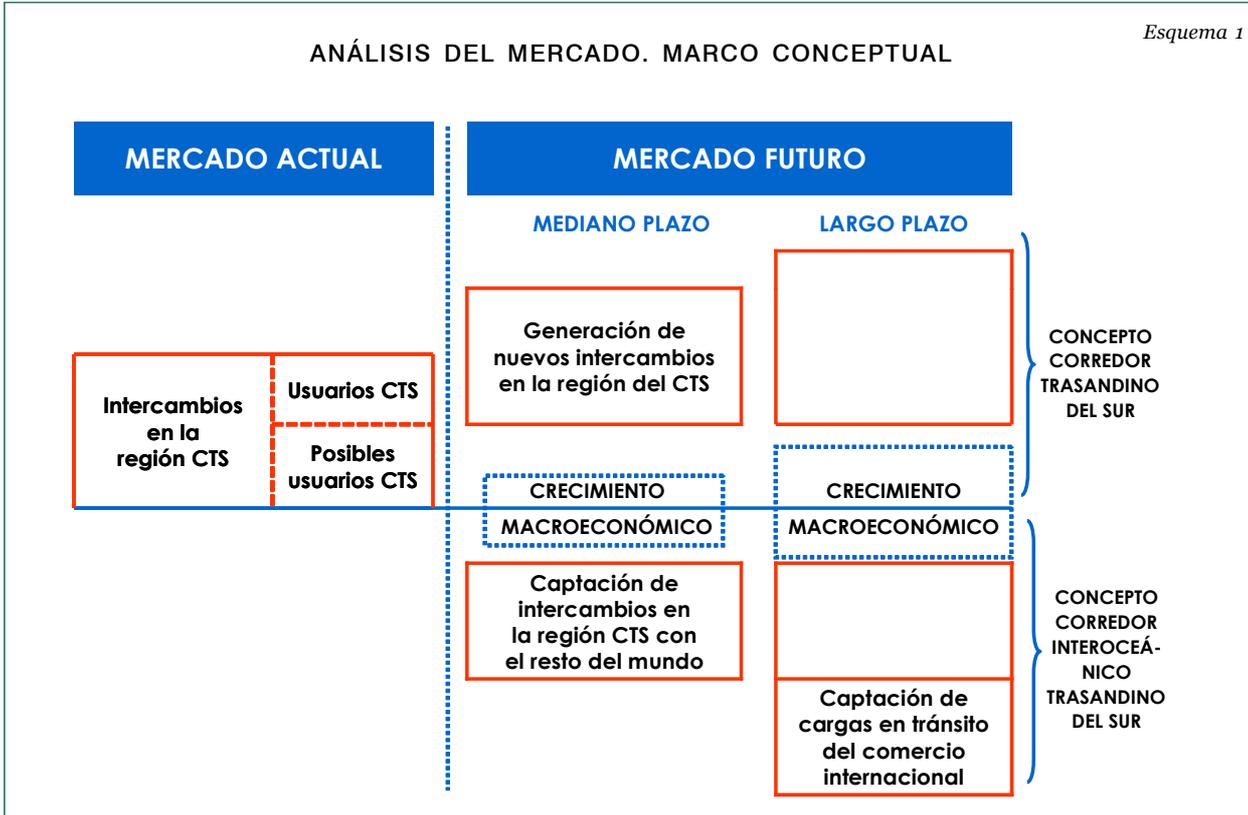
A partir de la delimitación y cuantificación del mercado potencial, se conformó un marco conceptual para el análisis de mercado expuesto en el Esquema 1. Cabe recordar una vez más que el propósito principal es llegar a identificar y describir los principales segmentos de demanda actual y futura del CTS. El marco conceptual permitió ordenar las principales hipótesis en torno a posibles segmentos de demanda y resultó un elemento imprescindible tanto para identificar como ordenar la información relevante. El Esquema 1 servirá también como guía del resto de la exposición.

La evaluación de la dimensión del mercado y su potencial de crecimiento sería en dos fases. La primera se centra en la detección de intercambios o negocios existentes en la región de influencia del CTS. Bajo esta perspectiva, interesa diferenciar los usuarios actuales del corredor con respecto a los posibles usuarios del CTS, y en cada uno de ellos, caracterizar flujos de carga de acuerdo al origen y destino.

La segunda fase analiza las perspectivas de crecimiento de los flujos de comercio intra e interregionales. El análisis prospectivo primero evalúa el escenario de mediano plazo y luego realiza un abordaje de la evolución esperada del mercado en el largo plazo. Siguiendo este esquema, las fuentes de crecimiento del mercado distinguen las nuevas operaciones aportadas por los actuales usuarios de aquellas generadas por usuarios potenciales. Por el lado de los usuarios existentes, se evalúa la factibilidad de que incrementan sus niveles actuales de

ANÁLISIS DEL MERCADO. MARCO CONCEPTUAL

Esquema 1



comercio, tanto en el mediano como en el largo plazo. Para el caso bajo estudio, se investigan las posibilidades de crecimiento de las operaciones de comercio intrarregional entre el Sur de Chile y de Argentina. En razón de esto, la definición o concepto apropiado del proyecto debiera ser "Corredor Trasandino del Sur".

La segunda fuente de crecimiento del mercado se explica por captación de intercambios que hoy se canalizan por otras rutas de transporte. Esta fuente, al igual que la anterior, comparte la característica de tratarse de empresas en funcionamiento, independientemente de que usen o no el corredor. El análisis prospectivo no debiera excluir una tercera fuente de crecimiento de mercado explicado por la generación de nuevas empresas con operaciones de comercio exterior. Las proyecciones fundadas en esta hipótesis tienen un sustento más débil que las anteriores, pero no por ello debe ignorarse su posible contribución al crecimiento del intercambio futuro. A diferencia de la primera fuente de crecimiento del mercado centrada sobre los actuales usuarios, para los intercambios futuros del Corredor generados por una mayor participación en el mercado y/o la generación de nuevos usuarios hoy inexistentes, el concepto apropiado es el de "Corredor Interoceánico Trasandino del Sur".

Se investigan las posibilidades de crecimiento de las operaciones de comercio intrarregional entre el Sur de Chile y de Argentina. En razón de esto, la definición o concepto apropiado del proyecto debiera ser "Corredor Trasandino del Sur".

Es importante precisar y diferenciar estos conceptos para evitar confusiones sobre el posible mercado del Corredor. Para el intercambio intrarregional el concepto apropiado es el de "Corredor" en tanto que, para el intercambio de la región con el resto del mundo, el concepto debe ser el de "Corredor Interoceánico". Cabe agregar, por último, que para las tres hipótesis de crecimiento: (a) crecimiento del comercio de usuarios actuales, (b) captación de usuarios que actualmente emplean otras rutas, y (c) generación de nuevos usuarios; el contexto económico general y en particular de la región involucrada, presenta una clara influencia. En nuestro esquema, atendiendo a las proyecciones de crecimiento del comercio exterior, representa un factor exógeno que incidirá positivamente sobre los niveles de intercambio. Una vez presentado el marco conceptual, las próximas secciones describirán los resultados alcanzados siguiendo el orden fijado en el mismo.

Análisis del mercado actual

El Mercado Actual esta conformado por los intercambios existentes en la Región del Corredor. De acuerdo al orden expuesto en la sección anterior, se diferenciarán dos segmentos de demanda: usuarios actuales del CTS y posibles usuarios y en cada una de ellos se evaluarán flujos de cargas según su origen y destino. El Cuadro 1 resume las corrientes comerciales que caracterizan el intercambio “intrarregional”. En la categoría de “usuarios actuales”, la mayor parte de las cargas procede del SE Pampeano y de Neuquén con destino a la Octava, Novena y Décima regiones de Chile. En la categoría de usuarios de otros sistemas de transporte, se diferencian según la ruta empleada: vía marítima por el Corredor Marítimo del Sur (CMS) que pasa por Cabo de Hornos, y por vía terrestre a través del Corredor Trasandino Central (CTS) con paso por la Provincia de Mendoza. En el primer caso, se trata de intercambios entre el SE pampeano y la regiones Centro y Sur de Chile. En el segundo caso, se trata de flujos desde el SE pampeano hacia la región central de Chile y desde el Sur de Chile hacia la zona central de Argentina.

Cuadro 1

INTERCAMBIOS EN LA REGIÓN DEL CTS			
SEGMENTOS	CORREDOR	ORIGEN	DESTINO
Usuarios CTS	CTS	SE Pampeano	Chile Sur
		Neuquén	Chile Sur
		Chile Sur	Argentina
Posibles usuarios CTS	CMS (Cabo de Hornos)	SE Pampeano	Chile Sur - Centro
	CTC (Mendoza)	SE Pampeano	Chile Centro
		Chile Sur	Argentina Centro

Segmento Usuarios CTS

La siguiente sección profundiza el análisis de acuerdo al orden establecido, comenzando por el segmento de usuarios del CTS. El Cuadro 2 presenta una descripción las principales cargas para los intercambios identificados en la sección anterior. Las fuentes de información para importaciones desde Chile es Aduana Argentina y para exportaciones de Argentina los registros de los operadores de la Playa Transferencia de Zapala y Aduana Argentina¹.

De acuerdo a los registros, el intercambio intrarregional a través del Corredor ronda las 330 mil toneladas anuales. Cabe aclarar que este total no incluye otras exportaciones de Argentina a Chile a través de ductos; crudo de petróleo y en menor medida gas natural. Estos flujos de carga son parte del intercambio intrarregional pero por sus características no resultan relevantes

¹ Se rastrearon las cargas oficializadas en Neuquén y Bariloche y con salida por Pino Hachado y Cardenal Samoré para el año 2003.

para el análisis de mercado del Corredor Trasandino del Sur. Como se puede apreciar en el Cuadro 2, los flujos comerciales son casi en su totalidad desde Argentina hacia Chile. De las exportaciones argentinas hacia la región Sur de Chile, se estima que entre 250 y 280 mil toneladas se transportan por camión a través del paso de Pino Hachado (PH). La mayor parte de este volumen procede la provincia de Neuquén; se trata principalmente de gas envasado y combustibles, a los que se agregan productos relacionados con la industria minera. El SE Pampeano representa un aporte marginal consistente en envíos aislados de productos petroquímicos y agrícolas como soda cáustica y malta, que podría aumentar en unas 30 mil toneladas a partir del año en curso, de acuerdo a los resultados de las primeras experiencias con productos de la zona tales como aceites vegetales, pellets y urea. En relación a las operaciones por Pino Hachado, cabe resaltar el notable crecimiento registrado en las operaciones por vía terrestre en los últimos años, a través del paso de Pino Hachado. El tránsito de productos a comienzos del 2000 rondaba las 20 mil toneladas, cuatro años después se multiplicaron más de 15 veces. Las operaciones del segmento usuarios se completan con los intercambios realizados a través del paso Cardenal Samoré (CS), ubicado más al Sur, en la provincia de Río Negro. Este paso registra un tránsito de cargas del orden de las 50 mil toneladas por año. De este total, cerca de 40 mil toneladas son exportaciones argentinas y el resto importaciones desde la Décima Región chilena. Lo poco que transita en dirección a Argentina se relaciona con los productos que caracterizan la economía del Sur chileno: madera, salmón

Cuadro 2

INTERCAMBIOS EN LA REGIÓN DEL CTS - SEGMENTO USUARIOS CTS			
ORIGEN		DESTINO	PRINCIPALES CARGAS IDENTIFICADAS
Neuquén		Chile Sur	Gas envasado, combustible, cemento, piedra caliza, cerámicas, dolomita, carbonato y sulfato de calcio
SE Pampeano		Chile Sur	Urea*, aceites vegetales*, pellets*, soda cáustica, malta
ARGENTINA	CHILE	TOTAL ANUAL	290 / 320 mil tn 250 / 280 mil tn (PH) 37 mil tn (CS)
Chile Sur		Argentina	Madera, avena, cajas de madera, salmón
CHILE	ARGENTINA	TOTAL ANUAL	9 mil tn 7 mil tn (CS) 2 mil tn (PH)

*Primeros ensayos 04 / 05

Segmento posibles usuarios CTS

La evaluación del mercado actual se completa con el segmento de posibles usuarios del CTS; es decir, aquellas empresas que realizan intercambios en la zona de influencia del Corredor pero que optan por emplear otras rutas de transporte. Como se señaló anteriormente, se distinguen dos categorías. La primera de ellas agrupa los flujos de cargas desde el SE Pampeano

hacia Chile, que emplean el transporte marítimo siguiendo la ruta del Corredor Marítimo Sur (CMS). La segunda categoría agrupa los flujos de intercambio regional que cruzan la frontera siguiendo la ruta del Corredor Trasandino Central (CTC) ubicado en la provincia de Mendoza.

Segmento CMS

La información para la caracterización de las cargas de este segmento de demanda se elaboró a partir de datos de la Aduana Argentina y registros de los puertos de Bahía Blanca y Quequén. Este segmento asume una importancia prioritaria por cuanto representa una de las principales posibilidades de crecimiento del Corredor. Desde el Puerto de Bahía Blanca y en menor medida, desde el Puerto de Quequén, se embarcan más de 800 mil toneladas anuales con dirección a Chile. Por el puerto de Quequén se exporta cerca de 200 mil toneladas de maíz en tanto que el resto corresponde a exportaciones por Bahía Blanca. El perfil de cargas está dado por la especialización de las empresas exportadoras con terminales en ambos puertos: granos, gas, fertilizantes, combustibles, aceites. El modo predominante de transporte es a granel. El Cuadro 3 detalla tipos de productos y volumen anual de cargas que representan.

Cuadro 3

INTERCAMBIOS EN REGIÓN DEL CTS - POSIBLES USUARIOS - SEGMENTO CMS				
CORREDOR	ORIGEN	DESTINO	PRINCIPALES CARGAS	VOLUMEN (miles tn)
CMS	SE Pampeano	Chile Sur- Centro	Maíz (Quequén 195 mil tn)	285
			Propano y butano	190
			Urea	168
			Amoníaco	95
			Trigo	45
			Pellets de soja y girasol	11
			Nafta	8
			Malta	5.4
			Harina de soja	2.6
			Aceite de girasol	2
TOTAL ('03): 812 mil tn				

Segmento CTC

Para determinar el segmento CTC, se consultó datos de Aduana y de empresas del Complejo Petroquímico de Bahía Blanca. Para rastrear las cargas argentinas se buscaron las cargas oficializadas en Aduanas de la Región del SE pampeano con destino a Chile y salida por Mendoza. Los resultados se exponen en el Cuadro 4. De acuerdo al procesamiento de los datos recopilados, se registró un volumen de cargas del orden de las 80 mil toneladas anuales. Son cargas con origen en la región norpatagónica y que cruzan la frontera por Mendoza. Desde el Sur y Centro de la Provincia de Buenos Aires se exportan unas 50 mil toneladas anuales. El principal producto es polietileno producido en el Complejo Petroquímico de Bahía Blanca, lo que representa cerca de 40 mil toneladas, a lo que se suman algunas exportaciones

de menor volumen de PVC y Soda Cáustica. De las 10 mil toneladas restantes, la carga más importante es la papa de la zona de Balcarce / Mar del Plata (8 mil toneladas). A estos flujos (50 mil toneladas) habría que adicionar unas 20 mil toneladas más en tránsito hacia Perú, redondeando un flujo total a través del paso de Mendoza, del orden de las 70 mil toneladas desde el SE Pampeano a la Costa Oeste de Sudamérica. En dirección inversa, se detectaron cargas del orden de las 30 mil toneladas anuales, procedentes del Sur de Chile y que cruzan la frontera por Mendoza. Para identificar estas cargas, se analizó el perfil de exportaciones de Chile a Argentina, y se tomaron aquellas cargas que caracterizan las producciones de la región sur de Chile –Bio Bio y Araucanía-.

Cuadro 4

INTERCAMBIOS EN REGIÓN DEL CTS - POSIBLES USUARIOS - SEGMENTO CMS				
CORREDOR	ORIGEN	DESTINO	PRINCIPALES CARGAS	VOLUMEN (miles tn)
CTC	SE Pampeano	Chile Centro	Polietileno	36
			Papas (MDP)	7.5
			PVC	2.2
			Amoníaco	2
			Soda cáustica	1.7
			Otros: sémola, membranas asfálticas, pastas secas	1
	TOTAL ('03): 50 mil tn			
	Chile Sur	Argentina	Papel y cartón	14.5
			Pasta de madera	7.6
			Preparaciones de pescado	1.5
Papel para reciclar			1.3	
Madera			1.7	
TOTAL ('03): 27 mil tn				

Competitividad del CTS

La posibilidad de captar usuarios que emplean la ruta del CTS, dependerá de la competitividad de los servicios de transporte que siguen esta ruta. Un sistema de transporte competitivo presenta ventajas sostenibles en el tiempo frente a sus más directos competidores. Este concepto comprende varios determinantes. En servicios de transporte se destacan el costo, tiempo de transporte y confiabilidad. Estas y otras dimensiones que definen la ventaja competitiva de un servicio, ponderan de distinto modo según las preferencias del usuario, tipo, valor y volumen de la carga. A efectos de realizar una evaluación preliminar del posicionamiento del Corredor como sistema de transporte; se tomaron dos casos de referencia elegidos por ser cargas desde Bahía Blanca hacia Chile. Los fletes y características del servicio se obtuvieron por consultas directas a los principales operadores del servicio de transporte y directivos de las empresas involucradas. Las tarifas son valores aproximados; resulta difícil precisar el costo por cuanto son valores negociados y dependen en cada caso de múltiples factores. Cabe agregar que los fletes informados se obtuvieron por consultas realizadas en el pasado mes de noviembre.

El costo de transporte de las exportaciones de polietileno desde Bahía Blanca hasta Santiago ronda los 60 dólares por tonelada.

El primer caso analizado fue el de exportaciones de polietileno desde el Complejo Petroquímico en Bahía Blanca hasta Santiago de Chile. Estas operaciones actualmente siguen la ruta del Corredor Trasandino Central (CTC). Se emplean contenedores y el costo de transporte ronda los 60 dólares por tonelada. De acuerdo a las primeras averiguaciones, un servicio similar pasando por Pino Hachado, en las condiciones actuales arrojaría una tarifa por encima de los 75 dólares por tonelada. El trayecto por Mendoza es más directo y esto permite posibilita una menor tarifa. Cabe tener en cuenta que el factor determinante del servicio multimodal por Pino Hachado es el tramo cordillerano; a modo de ejemplo, en el trayecto entre Bahía Blanca y Concepción (1280 kilómetros), el tramo por camión de 300 kilómetros representa casi el 50% de la tarifa. Actualmente, por falta de demanda de servicios en Chile, el camión normalmente regresa sin carga. La tarifa y por lo tanto el costo del servicio multimodal podría mejorar sustancialmente si se lograra captar cargas en Chile para aprovechar el viaje de regreso. Además de ello, la competitividad del servicio se vería reforzada por el menor riesgo de congestión de tránsito en verano (turistas) e invierno (nieve) en Pino Hachado con respecto al paso por Mendoza.

El transporte por camión permite modular los envíos y facilita el manejo de inventario, lo que permite una mejor posición del servicio del CTS.

El segundo caso seleccionado fue el de embarques de urea desde la planta localizada en el Puerto de Bahía Blanca. En la actualidad la empresa despacha cargas de este producto con destino a la zona próxima a Santiago. Se ha realizado algunas exportaciones de menor volumen con destino a la zona cercana a la ciudad de Temuco en la región de Araucanía. Se simuló un caso hipotético de transporte de urea granulada desde Bahía Blanca hasta Talcahuano. Cabe aclarar que actualmente no existe servicio marítimo que une los puertos de la bahía de Talcahuano con el de Bahía Blanca. El flete marítimo para este eventual servicio siguiendo la ruta de Cabo de Hornos, se estimó cercano a los 40 dólares por tonelada. Representa una distancia de 4400 kilómetros e insume unos 5 días de viaje. El transporte de urea a granel por camión a través de la ruta del CTS acortaría sensiblemente la distancia y el tiempo de transporte por cuanto el trayecto es menos de un tercio del recorrido por vía marítima. El flete por tonelada transportada sería similar por cuanto el barco presenta costos sustancialmente menores al transporte por camión debido a su mayor capacidad de carga. Las ventajas del CTS se verían reforzadas si el destino final estuviese en alguna zona interior del sur de Chile y sería creciente en la medida que se aleje de los puertos de la octava región por cuanto el servicio marítimo debería agregar un flete adicional desde el puerto hasta el punto de consumo. Por otra parte, el transporte por camión permite modular los envíos y facilita el manejo de inventario, lo que permite una mejor posición del servicio del CTS, especialmente cuando se trata de pequeños y medianos compradores. Estos ejemplos ilustran algunas de las posibles ventajas y desventajas del corredor de acuerdo al tipo de intercambio, pero lejos están de agotar las posibilidades. Ambos revelan que debido a la multiplicidad de factores que pueden llegar a tener incidencia, resulta cuanto menos complejo llegar a una única conclusión en torno a la competitividad del servicio por segmentos.

Conclusiones sobre el mercado actual

Los principales flujos son cargas originadas en el SE Pampeano y precordillera neuquina.

El Cuadro 5 resume los principales hallazgos de esta primera parte de la investigación en torno a perfil de cargas y volúmenes. En todos los casos, se trata de intercambios existentes en la actualidad y que se desarrollan en la zona de influencia del Corredor. El potencial de crecimiento por absorción de cargas que actualmente se canalizan por otras rutas de transporte es significativo. Los principales flujos son cargas originadas en el SE Pampeano y precordillera neuquina. Las cargas son predominantemente a granel, en las que cabe señalar que el medio ferroviario resulta particularmente apto. Los datos revelan un fuerte desequilibrio de los flujos en ambas direcciones, con un volumen casi inexistente de cargas con origen en el sur de Chile y destino a Argentina. Esta característica encarecen los costos de transporte por cuanto no es

CONCLUSIONES SOBRE INTERCAMBIOS EN LA REGIÓN DEL CTS

RUTA TRANSPORTE	ESTIMACIÓN FLUJOS (miles tn)			PRODUCTOS PRINCIPALES
	Total	Este - Oeste	Oeste - Este	
CTS	310	300	10	combustible - gas envasado
CMS	820	820	-	granos - gas - fertilizantes - aceites vegetales
CTC	100	70	30	polietileno - papa - papel - pasta celulosa

Cuadro 5

posible optimizar el uso de equipos. Una parte importante de los intercambios se da en trayectos relativamente cortos, lo que confiere cierta ventaja al uso del camión. Los datos hasta analizados hasta este punto, respaldan la posibilidad de que se mantenga la tendencia de fuerte crecimiento de cargas por el Paso de Pino Hachado. Por último cabe notar que el proyecto del Corredor en su primer fase de desarrollo centrada en la facilitación del intercambio intrarregional, compite con los puertos de la Octava Región y del Sur de la Provincia de Buenos Aires. Otra de las enseñanzas que revela la evolución del intercambio intrarregional de los últimos años es que el principal impulso para el desarrollo de los proyectos de transporte es el interés privado, y que este va de lo más cercano a lo más distante, de las cargas más simples (graneles) a las más complejas (contenedores, cargas refrigeradas). En la próxima edición del IAE se completará la segunda parte de la investigación. Siguiendo el marco conceptual del comienzo, la próxima etapa consistirá en estudiar las perspectivas de mercado del proyecto del CTS en el mediano y largo plazo. ■