



## PUBLICACIONES

 Agricultura

### COSTOS PORTUARIOS ARGENTINOS

[Introducción](#)

[Costos Portuarios](#)

[A cargo del Armador](#)

[Cuadros sobre principales costos para los buques Año 1990-Año 2000-Diferencias](#)

[Costos Portuarios Internacionales](#)

[A cargo del Exportador](#)

[Evolución de los Costos](#)

[Evolución de los Puertos Cerealeros Argentinos](#)

[En la capacidad de Almacenaje](#)

[En los ritmos de carga](#)

[Detalles por Puerto](#)

[Año 1990](#)

[Año 1999](#)

[Comparativos con Puertos Internacionales](#)

[Comentario final](#)

[Bibliografía](#)

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es un estudio de los costos portuarios en nuestro país, su transformación en los últimos diez años y su relación con otros puertos competidores dentro del rubro cerealero.

En los últimos tiempos, más precisamente a partir de la desregulación portuaria, se evidenció un marcado desarrollo en el funcionamiento del sector, producto de la remodelación y construcción de nuevas terminales, como así también el progreso logrado en la navegabilidad de la Hidrovía del Paraná .

Estos cambios en su conjunto han permitido la utilización de embarcaciones de mayor porte con un marcado beneficio económico, tanto en los valores de fletes como en una notable celeridad en el flujo de la mercadería, ubicando a nuestros puertos en un grado de competitividad cercano a las necesidades del mercado actual.

No obstante, es evidente la necesidad de proseguir avanzando. El mundo de hoy exige un continuo proceso de tecnificación, la tendencia constante en el uso de buques de superior envergadura en busca de una mejor rentabilidad, nos indica que por ejemplo los 32 pies de profundidad del Canal Mitre o del Martín García nos pondrían en inferioridad competitiva con el resto. Por otra parte, estaríamos menoscabando los recursos naturales de los puertos de la Hidrovía, ya que como observaremos más adelante, muchos de sus muelles poseen calados de hasta 40 pies.

Nuestro país no se destaca por ser un gran productor de granos a nivel internacional (aprox. 2,5%) sino por su alta participación, alrededor del 15% en el comercio mundial de estos productos. En tal sentido, todo progreso en la operativa portuaria y en la reducción del costo de la exportación en general, tendrá una directa incidencia en la economía.

A continuación, abordaremos las principales variables que conforman los costos tanto para el Armador como para el Exportador, la capacidad de almacenaje, ritmos de carga y calados en los puertos, como también la variación de estos tomando como parámetros los años 1990 / 1999 y comparándolos con otros puertos internacionales.

Informe elaborado por Carlos M. Ibañez Colaboradores Sandra Sobrón, Nélide Palmieri, Sebastián Rivera y Reinaldo Varela Area de Regímenes Especiales TE: 4349-2266
---

## COSTOS PORTUARIOS

Los gastos que se ocasionan en los puertos los analizaremos desde la perspectiva del Armador o consignatario del buque y del sector exportador.

### *a) A CARGO DEL ARMADOR (BUQUE)*

- PILOTAJE

El servicio de piloto esta a cargo de sociedades privadas y/o cooperativas, creadas a partir de la desregulación del Estado, siendo el control de la navegación función de la Prefectura Naval Argentina. La utilización del servicio en cada una de las zonas es de carácter obligatorio para todos los buques de bandera extranjera.

Las tarifas son calculadas en base al coeficiente fiscal que resulta de multiplicar entre si las medidas de eslora, manga y profundidad del buque, producto que luego se divide por 800 y las características del puerto y el tiempo del servicio. En este sentido el costo de pilotaje de río y entrada/salida para un buque del tipo Panamax en el puerto de San Lorenzo es de aproximadamente U\$S 20.000 y en el puerto de Bahía Blanca es de U\$S 6.000.

- REMOLQUES

El uso de remolcadores es de carácter obligatorio (según la zona, en Rosario y San Lorenzo no se utilizan) y su costo ronda los U\$S 12.000 en Buenos Aires contra U\$S 20.000 en Bahía Blanca.

- PEAJES

El tema del peaje en Argentina se podría desglosar en dos, uno el correspondiente al tránsito desde la Recalada hasta el puerto de Santa Fe y el otro denominado uso de vía navegable para el ingreso y egreso del puerto de Bahía Blanca.

La conformación de la tarifa incluye los costos de balizamiento y dragado, que para el caso de los buques en tránsito desde Recalada al puerto de Buenos Aires y los de Up River (incluye el paso del Canal Mitre), se calcula según detalle:

- BALIZAMIENTO- la tarifa se conforma en base a un coeficiente fijo de 0,97 que se multiplica por el tonelaje neto del buque y el porcentaje utilizado del canal.
- DRAGADO- en este caso, sobre la base del anterior debe agregarse el factor de corrección ( dato proveniente del calado del buque).

Por ejemplo un buque con 15.000 toneladas de registro neto abonaría por ida y vuelta un importe de alrededor de U\$S 14.000 para el trayecto a los puertos de Rosario y/o San Lorenzo. Respecto al Puerto de Bahía Blanca, el costo rondaría los U\$S 10.000 para un embarque similar.

Cuando el cobro del peaje es justificado, esta erogación se compensa con una mayor seguridad en el tránsito en las vías navegables por las condiciones de balizamiento y amplitud de los canales. Por otra parte, el mayor calado en muchos casos permite ahorrar el uso de un puerto.

## COSTOS PORTUARIOS

Los gastos que se ocasionan en los puertos los analizaremos desde la perspectiva del Armador o consignatario del buque y del sector exportador.

### *a) A CARGO DEL ARMADOR (BUQUE)*

- PILOTAJE

El servicio de piloto esta a cargo de sociedades privadas y/o cooperativas, creadas a partir de la desregulación del Estado, siendo el control de la navegación función de la Prefectura Naval Argentina. La utilización del servicio en cada una de las zonas es de carácter obligatorio para todos los buques de bandera extranjera.

Las tarifas son calculadas en base al coeficiente fiscal que resulta de multiplicar entre si las medidas de eslora, manga y profundidad del buque, producto que luego se divide por 800 y las características del puerto y el tiempo del servicio. En este sentido el costo de pilotaje de río y entrada/salida para un buque del tipo Panamax en el puerto de San Lorenzo es de aproximadamente U\$S 20.000 y en el puerto de Bahía Blanca es de U\$S 6.000.

- REMOLQUES

El uso de remolcadores es de carácter obligatorio (según la zona, en Rosario y San Lorenzo no se utilizan) y su costo ronda los U\$S 12.000 en Buenos Aires contra U\$S 20.000 en Bahía Blanca.

- PEAJES

El tema del peaje en Argentina se podría desglosar en dos, uno el correspondiente al tránsito desde la Recalada hasta el puerto de Santa Fe y el otro denominado uso de vía navegable para el ingreso y egreso del puerto de Bahía Blanca.

La conformación de la tarifa incluye los costos de balizamiento y dragado, que para el caso de los buques en tránsito desde Recalada al puerto de Buenos Aires y los de Up River (incluye el paso del Canal Mitre), se calcula según detalle:

- BALIZAMIENTO- la tarifa se conforma en base a un coeficiente fijo de 0,97 que se multiplica por el tonelaje neto del buque y el porcentaje utilizado del canal.
- DRAGADO- en este caso, sobre la base del anterior debe agregarse el factor de corrección ( dato proveniente del calado del buque).

Por ejemplo un buque con 15.000 toneladas de registro neto abonaría por ida y vuelta un importe de alrededor de U\$S 14.000 para el trayecto a los puertos de Rosario y/o San Lorenzo. Respecto al Puerto de Bahía Blanca, el costo rondaría los U\$S 10.000 para un embarque similar.

Cuando el cobro del peaje es justificado, esta erogación se compensa con una mayor seguridad en el tránsito en las vías navegables por las condiciones de balizamiento y amplitud de los canales. Por otra parte, el mayor calado en muchos casos permite ahorrar el uso de un puerto.

## COSTOS PORTUARIOS INTERNACIONALES

- BRASIL

Si bien no disponemos de datos parciales de los costos portuarios, podemos citar que por ejemplo un buque de 20.000 toneladas de registro bruto para efectuar una escala en Brasil, tendría un costo aproximado según el puerto de:

PUERTO	U\$S
RÍO GRANDE	18.000
PARANAGUA	18.000
SANTOS	30.000
RÍO DE JANEIRO	30.000
MACEIO	25.000
FORTALEZA	16.000
SALVADOR	18.000

Cuadro de elaboración propia - Fuente Agencias Marítimas

Estos valores incluyen entre otros las tarifas correspondientes a: remolque, pilotaje, amarre/desamarre, lanchaje, uso de muelle, etc..

Cabe destacar que a pesar de ser estos costos inferiores a los registrados en los puertos argentinos, esta diferencia es compensada y en algunos casos superada por los elevados costos de estiba del país vecino.

## COSTOS COMPARATIVOS CON OTROS PUERTOS

PAIS	PILOTO	REMOLQUE
ARGENTINA UP RIVER	3.000	18.500
EEUU BATON ROUGE	10.000	4.000
AUSTRALIA	2.800	3.800
HOLANDA ROTTERDAM	1.500	5.000

### En Dolares

Cuadros de elaboración propia - Fuente Agencias Marítimas

#### b) PRINCIPALES COSTOS DENTRO DE LAS ZONAS PORTUARIAS PARA EL EXPORTADOR

- **Merma de manipuleo:** Corresponde a un porcentaje del valor FAS de la mercadería (varía según el producto), por ejemplo para el trigo 0,10% y para el girasol 0,30%.
- **Análisis y controles:** Aproximadamente u\$s 1 por Tm.
- **Entrada/Salida:** También denominados costos de elevación. Es la tarifa que cobra el elevador por el uso del mismo; varía según el producto y el puerto entre U\$S 2,50 y U\$S 3,80 por TM.(base trigo)
- **Almacenaje:** Tarifa aproximadamente de U\$S 0,03 por Tm/día (base trigo), en los silos de los elevadores.
- **Uso de muelle (EX-A.G.P.):** Los elevadores concesionados estipulan un arancel por el uso del muelle entre U\$S 0,36 y U\$S 0,42 por Tm. y las terminales privadas cobran un arancel de aproximadamente U\$S 0,38 por tonelaje de registro neto del buque.
- **Estiba:** aproximadamente U\$S 0,20 por tonelada.

## ESTIBA

AÑO	B. BLANCA	NECOCHEA	ROSARIO	SAN LORENZO
1993	0,40	0,40	0,30	0,30
1997	0,20	0,18	0,15	0,15
2000	0,20	0,20	0,15	0,15

En dólares / TM.  
Cuadro de elaboración propia.  
Fuente Terminales Portuarias

## MERMAS POR MANIPULEO

GRANOS	Año-1991	Año-1993	Año-1995	Año-1997	Año-2000
Sorgo	0,50	0,20	0,20	0,20	0,20
Maíz	0,30	0,10	0,10	0,10	0,10
Trigo	0,30	0,10	0,10	0,10	0,10
Soja	0,50	0,20	0,20	0,20	0,20
Girasol	0,50	0,30	0,30	0,30	0,30

Porcentaje sobre el valor FAS.  
Cuadro de elaboración propia.  
Fuente: Terminales Portuarias.

## EVOLUCION DE LOS PUERTOS CEREALEROS ARGENTINOS

## EN LA CAPACIDAD DE ALMACENAJE

	1989/90	1999	PORCENTAJE
PUERTO	VOLUMEN	VOLUMEN	DE CRECIMIENTO
RIO PARANA/URUGUAY	1.517.500	4.954.070	226,00
BUENOS AIRES	147.000	208.000	41,00
PUERTOS DE MAR	345.000	883.000	156,00
<b>TOTAL</b>	<b>2.009.500</b>	<b>6.045.070</b>	<b>200,82</b>

En toneladas  
Cuadro de elaboración propia - Fuente Terminales Portuarias

## EN LOS RITMOS DE CARGA:

	1989/90	1999	PORCENTAJE
PUERTOS	PROMEDIO EMBARQUE	PROMEDIO EMBARQUE	DE CRECIMIENTO
RIO PARANA/URUGUAY	23.720	35.850	51,14
BUENOS AIRES	1.500	3.800	153,30
PUERTOS DE MAR	4.800	10.700	123,00
<b>TOTAL</b>	<b>30.020</b>	<b>50.350</b>	<b>67,72</b>

En toneladas  
Cuadro de elaboración propia - Fuente Terminales Portuarias

## COMENTARIO FINAL

En la actualidad, la competitividad de un puerto no solamente se basa en obtener un costo de servicio bajo, sino sobre todo en lograr un rendimiento operativo que permita al buque optimizar su tiempo de estadía, evitando las demoras ociosas en los muelles y en las zonas de espera (Radas).

Esta particularidad ha sido muy notoria en los puertos de la Hidrovía del Paraná, que con las mejoras introducidas en los últimos años por los trabajos de dragado y con una determinante en el Canal Mitre de 32 pies, han posibilitado un importante aprovechamiento de los recursos naturales y de las estructuras portuarias instaladas en las zonas de Rosario y San Lorenzo.

El disponer de una profundidad superior para la navegación por el Canal Mitre y el Canal Martín García (con 32 pies en lugar de 28 y 24 pies respectivamente), ha posibilitado aumentar el volumen de carga por la utilización de buques de mayor porte. Este volumen extra de carga que oscila entre 8.000 y 15.000 toneladas según las características de la embarcación, conjuntamente con la evolución tecnológica de los elevadores, da como resultado una disminución en el costo del flete de aproximadamente u\$s 3 por tonelada.

Por otra parte se evita estadías innecesarias con un costo diario para el buque del orden de u\$s 4.500 en los puertos. Asimismo, el exportador reduce el tiempo de almacenaje en puerto y evita los gastos de sobre-estadía de los buques en muelles y zonas de anclaje, las denominadas " demoras a la carga", que a fines de la década del 80 era común una demora mínima de 2 a 3 días por puerto. Si convertimos el tiempo perdido por sobre-estadía de los años 80, a valores en Dólares, sobre una tasa promedio para las demoras de u\$s 8.000 por día, en la actualidad estamos ahorrando aproximadamente u\$s 24.000 por buque y/o puerto.

Si bien desde una óptica individual los costos por servicio en la mayoría de los casos han aumentado, por el contrario, efectuando un análisis mas abarcativo sobre el total de los componentes y considerando el tiempo ahorrado que resulta de la superior tecnificación tanto de los puertos en su capacidad de almacenaje y operativa, como la utilización de embarcaciones de mayor porte debido a la profundidad para la navegación y la mejor prestación en los servicios de pilotaje, remolque y balizamientos, se puede apreciar la siguiente comparación:

CONCEPTO	PUERTO ROSARIO		PUERTO BAHIA BLANCA	
	AÑO 1990	AÑO 1999	AÑO 1990	AÑO 1999
COSTOS DEL BUQUE	26576	45607	28034	46406
ESTADIA (EXTRA)	22500	4500	22500	4500
DEMORAS (LIQUIDACION DE TIEMPOS)	24000	0	24000	0
ALMACENAJE (POR TONELDA DIA- (*))	36000	9000	36000	9000
ELEVACION	108000	91500	123000	114000
A.G.P.	21600	9000	21600	12600
ESTIBA	9000	4500	12000	6000
<b>TOTAL</b>	<b>247676</b>	<b>164607</b>	<b>270634</b>	<b>193206</b>

En dólares - Base 30.000 tn. de carga

Cuadro de elaboración propia - Fuente Ag. Marítimas y Terminales Portuarias

Observando los principales costos dentro de las zonas portuarias, si se considera el total de los días utilizado por un buque en nuestros puertos más los gastos para el exportador, se tiene una reducción de los costos entre el 28% y el 32%, sin haber incluido el valor del flete marítimo. El mismo no se tuvo en cuenta para el cuadro, atento que el mercado del flete marítimo merece por su complejidad un estudio pormenorizado de orígenes y destinos en circunstancias determinadas. No obstante, partiendo de un cálculo diligente entre u\$s 3 y u\$s 5 menos por tonelada de la cotización del flete de acuerdo al tamaño del buque, podemos establecer una aminoración en este concepto de aproximadamente u\$s 250.000 en un embarque de 60.000 toneladas.

Por último, el beneficio mas importante para el Armador, radica en la mayor rentabilidad de su unidad por el superior volumen transportado y el menor tiempo total utilizado, elevando así su productividad.