



INFORME

Costos de Estadía de Buques en Puertos Argentinos 2000/2008

El objetivo de este informe es comparar el comportamiento de los costos de navegación y estadía de un buque en nuestros puertos, hacia principios de la década y en la actualidad. Para esto se ha seleccionado el puerto marítimo de Bahía Blanca y el puerto fluvial de San Lorenzo.

No cabe la menor duda que el transporte marítimo que por razones de costo beneficio, para los trayectos de larga distancia y por el volumen transportado, es el medio por excelencia en la exportación de granos y subproductos, no sólo para el comercio argentino, sino para todo el comercio internacional.

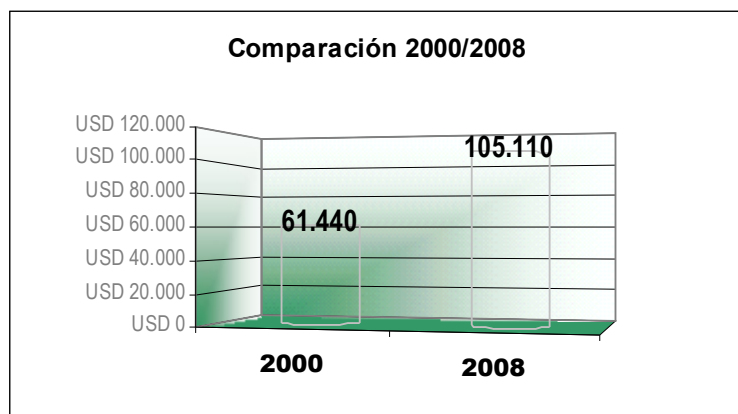
Argentina tiene sus mayores compradores (con excepción de Brasil) en el sur Asiático, Japón, Rusia y China y en menor escala, los Paises Europeos, por lo tanto la distancia es un factor determinante en el costo, que sólo puede ser en parte minorizado con un buen sistema portuario que permita la menor estadía posible de los barcos para su carga, una adecuada vía de navegación y acceso a los puertos (entiéndase balizamientos, zonas apropiadas de espera y calados acordes para la utilización de embarcaciones de mayor porte, siendo de aplicación la teoría de escala, a mayor volumen transportado, menor valor del flete).

Los siguientes cuadros muestran los costos aproximados más importantes en dólares que debe afrontar el Armador al arribar un buque de aproximadamente 40.000 toneladas de carga (base trigo).

Cuadro 1: Puerto fluvial de San Lorenzo.

Costos de Estadía de un Buques de aprox. 40000 T.N	San Lorenzo Año 2000	San Lorenzo Año 2008
Aduana	400	100
Amarre / Desamarre	1550	1.300
Comisión agencia	4400	6.900
Contribución Marítima	130	90
Entrada / Balizas	730	550
Impuesto de Navegación	14000	0
Inmigración	350	190
Inspección de Bodega	1000	1.300
Peaje	16000	44.000
Permanencia	1380	3.600
Piloto de puerto	1800	3.400
Piloto de rio	19000	43.000
Servicio Control	350	350
Vigilancia	350	330
TOTAL	61.440	105.110

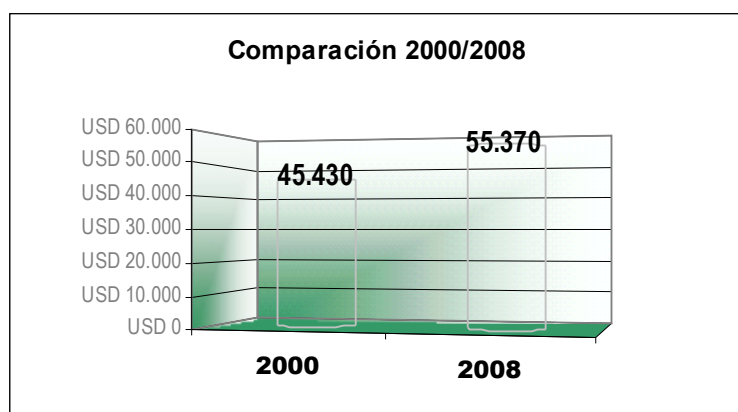
Cuadro de elaboración propia en dólares
Fuente: Agencias marítimas.



Cuadro 2: Puerto marítimo de Bahía Blanca.

Costos de Estadía de un Buques de aprox. 40000 T.N	Bahía Blanca Año 2000	Bahía Blanca Año 2008
Aduana	400	100
Amarre / Desamarre	1050	1.500
Comisión agencia	4700	6.500
Contribución Marítima	130	90
Inmigración	150	0
Inspección de Bodega	1000	1.300
Permanencia	2000	2.600
Piloto de puerto	5300	10.000
Remolcador	20.000	31.000
Servicio Control	350	350
Uso de aguas navegables	10000	1.600
Vigilancia	350	330
TOTAL	45.430	55.370

Cuadro de elaboración propia en dólares
Fuente: Agencias marítimas.



En base a los datos de origen, se observa que tanto en los puertos fluviales como en los marítimos, los costos de navegación y estadía aumentaron considerablemente desde el inicio de la década, sobre todo en los honorarios del piloto tanto de río como de puerto con

la diferencia que en los puertos sobre la Hidrovía es mayor, atento que el piloto de río transita un extenso recorrido desde la recalada al puerto de destino. En menor escala podrían adjudicarse al incremento de diferentes cargos como el del peaje, la permanencia y el impuesto a la navegación.

En términos generales, estos mayores costos han dado como resultado además de contar en la actualidad con un calado de salida por el Canal Mitre y Martín García de 34 pies, mejoras en la administración de los recursos portuarios, permitiendo adaptar también, nuevas tecnologías para el control de los mismos. Por ejemplo, el puerto de Bahía Blanca, actualmente cuenta con 69 boyas luminosas alimentadas con energía solar que le otorgan incluso óptimas condiciones para la navegación nocturna. Posee además, un sistema de vigilancia de radar extensiva hasta la Boya Faro, que garantiza una mejor seguridad de navegación a lo largo de todo el canal.

En su conjunto los puertos están brindando servicios también adicionales, como información meteorológica, monitoreo en tiempo real de los atraques y zarpadas de los buques de los distintos muelles y otros servicios complementarios como precisiones sobre la situación de las embarcaciones.

Cabe destacar que todos los gastos detallados anteriormente en las tablas, corresponden a una entrada y salida de buques, con el supuesto que se produjera en el día.

Por ello, si bien los valores nominales de los costos entre los años 2000 y el 2008 han crecido notablemente, es importante establecer que el costo global en la exportación de granos en Argentina ha disminuido por la reducción en el tiempo de estadía, por la posibilidad de utilizar buques de mayor porte debido a los dragados (se amplió la capacidad de carga en aproximadamente 8.000 toneladas) que permite optimizar el flujo de mercadería de los puertos y la disminución del valor del flete, por la citada teoría de escala.

Es importante tener en cuenta que los buques son un bien de alto costo, con recambio a largo plazo y que la mayor rentabilidad radica en el superior volumen de carga transportada en el menor tiempo.

Si las embarcaciones no son demoradas dentro ni fuera del puerto y el proceso de carga se produce con fluidez, normalmente los buques entre el arribo y la carga no deberían demorar más de aproximadamente 4 días por puerto. Caso contrario habría que agregar al costo primario alrededor de 4.000 dólares por día adicional en conceptos como permanencia, extras de agencias, vigilancia, control, etc.

Cuando se excede el tiempo establecido en el contrato como tiempo libre para la carga del buque, el exportador tendría a su cargo los gastos de demora por sobrestadía, cuya tasa ronda entre los 60.000 y 80000 dólares diarios, de acuerdo al porte del buque y la garantía de ritmo de carga que haya fijado el exportador en ocasión de cerrar su venta.

Área Infraestructura Comercial- Dirección de mercados Agroalimentarios
Informe elaborado por Carlos Ibáñez
Colaboradores: Mauro González y Noelia Rivera