

EL SECTOR PORTUARIO EN ARGENTINA. OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN.



Juan Betancor Fernández
Becario Proexca en Buenos Aires
Noviembre de 2008

INDICE

1. RESUMEN Y CONCLUSIONES	3
2. BREVE APROXIMACIÓN SOCIOECONÓMICA.....	4
2.1. Argentina en datos.	4
2.2. Economía y Comercio.....	4
2.3. Las exportaciones argentinas a nivel mundial.	5
3. ANÁLISIS DEL SECTOR PORTUARIO EN ARGENTINA.....	6
3.1. Definición y clasificación de puertos.....	6
3.2. Proceso descentralizador de los puertos.....	6
3.3. La dirección de los puertos.	7
3.4. Los puertos argentinos.	8
3.5. El comercio marítimo.	9
3.6. Carga y principales puertos de embarque.....	11
3.7. El fenómeno de la contenerización.....	11
4. LOS PRINCIPALES PUERTOS.	13
4.1. El Puerto de Buenos Aires	13
4.2. Puerto de Rosario	14
4.3. Puerto de Bahía Blanca.....	16
4.4. Puerto de La Plata	17
4.5. Mejoras necesarias	19
5. LA HIDROVÍA PARANÁ - PARAGUAY.....	20
5.1. Un sistema ventajoso para el desarrollo económico regional.....	20
5.2. Principal canal de exportación.....	20
5.3. Mejoras necesarias	22
6. LOS CRUCEROS	23
6.1. Puerto de Ushuaia	23
6.2. Puerto de Buenos Aires.....	24
7. VÍAS DE ACCESO A LA INVERSIÓN	26
7.1. Licitaciones	26
7.2. Joint Ventures.....	27
7.3. Implantación de sucursal o filial.....	28
8. ¿POR QUÉ INVERTIR EN ARGENTINA?	29
9. ANEXOS.....	30
10. WEBGRAFÍA Y OTROS ENLACES DE INTERÉS	31

1. RESUMEN Y CONCLUSIONES

Ciertamente, Argentina no ofrece aún todas las garantías económicas y financieras de un país estable. Sin embargo, las probabilidades de éxito en operaciones inversionistas en el sector portuario argentino deben ser consideradas habida cuenta de la prosperidad comercial por la que está atravesando desde el 2003.

Si bien es cierto que existe una situación de crisis financiera global, Argentina no se ha visto aún tan afectada como otras regiones. Su estrepitoso incremento de las exportaciones y del consumo interno de productos importados en los últimos cinco años está registrando en 2008 un ligero receso, pero permanece su línea ascendente.

Como consecuencia, se están produciendo cuellos de botella a todos los niveles. Los puertos no están preparados para las exigencias de tal incremento del nivel comercial y desde las instituciones públicas y personalidades políticas se reclaman más inversiones en el sector. La Presidenta la República Argentina, Cristina Fernández, aboga por la apuesta económica del exterior hacia todos los ámbitos sectoriales de la Argentina, con marcado énfasis en las infraestructuras.

2. BREVE APROXIMACIÓN SOCIOECONÓMICA.

2.1. Argentina en datos.

Superficie	2,8 Millones de km ² El 2ºpaís de América Latina por extensión territorial y el 8ºa nivel mundial
Población (est. 2007)	39.921.833 Habitantes
PIB (2007)	257 Mil Millones de Dólares
Promedio Crecimiento Anual PIB (2003-2007)	8,7%
PIB per Capita (2007)	6.486 Dólares Corrientes
Forma de Gobierno	Republicano, Representativo y Federal
División Política	24 estados autónomos con poderes políticos, administrativos y económicos (23 provincias y Ciudad Autónoma de Buenos Aires)
Moneda, tipo de cambio (Nov08)	Peso Argentino (\$); 4,25\$/EUR aprox.
Idioma oficial	Español

2.2. Economía y Comercio.

En el año 2007, Argentina registró un incremento del PIB del 8,7%, con lo que el país ha tenido un crecimiento acumulado del 54% durante los 5 años posteriores a la crisis. Durante el 2007, Argentina se mantuvo entre los países con mayor crecimiento de Sudamérica .

En 2007 las exportaciones crecieron un 20% (+15% en el 2006) y las importaciones un 31% (+20% en el 2006)¹ en relación al año anterior²,

¹ Fuente: Informe Económico y Comercial de Argentina (2008). OFECOME Buenos Aires.

alcanzando los 44.780 millones de dólares estadounidenses (de ahora en adelante US\$ 44.780 M). Así, mientras que en el 2001 el valor del nivel comercial –importaciones más exportaciones- fue de US \$50.000 M, en el 2007 se estableció en US\$ 90.000 M (+11% respecto a 2006).

El índice de desempleo se ha ido reduciendo paulatinamente en los últimos años, consiguiendo alcanzar a partir del 2006 cifras de un solo dígito (7,5% en el cuarto cuatrimestre de 2007 y 8,4% en el primero del 2008 y 8,0 en el segundo).³

Por otro lado, las cifras relativas a la pobreza e indigencia también muestran una tendencia favorable. En el primer trimestre de 2008 la pobreza alcanzó aproximadamente el 20,6% de la población (40,2% en Diciembre de 2004), y el porcentaje de indigentes fue del 5,9% (18,2% en Diciembre de 2004).

2.3. Las exportaciones argentinas a nivel mundial⁴.

- Primer exportador de Harina de soja y Aceite de soja.
- Segundo exportador de Maíz.
- Segundo exportador de Harina y Aceite de Girasol.
- Tercer exportador de poroto de soja.
- Quinto exportador de trigo.
- Séptimo exportador de alimentos (OMC).
- Octavo productor de alimentos según la FAO (Naciones Unidas).

² Fuente: Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

³ Fuente: INDEC

⁴ Ver Anexo I: Participación de la Argentina en la producción mundial

3. ANÁLISIS DEL SECTOR PORTUARIO EN ARGENTINA.

3.1. Definición y clasificación de puertos.

Un puerto es el ámbito acuático y terrestre natural o artificial e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia de buques o artefactos navales.

Los puertos pueden ser clasificados según la titularidad del inmueble en: nacionales, provinciales, municipales o particulares; según su uso en: públicos y privados y según su destino en: comerciales, industriales o recreativos.

3.2. Proceso descentralizador de los puertos.

Hasta al año 1992 la administración de todos los puertos del país se encontraba centralizada en una empresa estatal monopólica, la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.

Durante este período, las inversiones fueron insuficientes, inadecuadas y caras. Los aspectos operacionales o bien eran ineficientemente desarrollados por el Estado o bien inadecuadamente delegados en empresas privadas, las cuales no asumían riesgo empresarial ni tenían responsabilidades claras.

Revertir esta situación anómala ha constituido precisamente el objetivo esencial de los distintos proyectos de Ley de Puertos orientados bajo los principios de privatización, desmonopolización, desregulación y federalización.

El tres de junio de 1992 fue sancionada la Ley 24.093 (Ley de Puertos) con dos objetivos claros:

- Obtener la consecución del principio de descentralización política y administrativa de los puertos.
- erseguir el aumento de la eficiencia operativa de todo el sector portuario y lograr con ello una disminución de los costos en general y una mayor agilidad en la operación integrada del transporte.

Como consecuencia del acercamiento de las diferentes administraciones portuarias, éstas comenzaron a tener similares necesidades, a enfrentar dificultades parecidas, compartir objetivos comunes y propiciar al entendimiento recíproco asegurando una relación armónica entre los puertos.

Por estas circunstancias y para cumplir con los citados objetivos se constituye en 1993 el Consejo Portuario Argentino.

3.3. *La dirección de los puertos.*

El órgano gubernamental de mayor competencia en la administración de los puertos del estado argentino es la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dependiente de la Secretaría de Transporte de la Nación Argentina y ésta a su vez del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

Las autoridades y organismos directivos más destacado del sector son⁵: Ricardo Luján, Secretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación; Luis Ángel Diez, Interventor de la Administración General de Puertos (AGP); Prefecto Oscar Adolfo Arce, Titular de la Prefectura Naval Argentina (PNA); Mario Goicoechea, Presidente del Consejo Portuario Argentino (CPA); Javier Dulce, Presidente del Centro de Navegación Argentina; y Gustavo Gordillo, Presidente de la Cámara de Puertos Privados Comerciales.

⁵ A 4 de Noviembre de 2008

3.4. Los puertos argentinos.

Argentina cuenta con 38 puertos marítimos a lo largo de la costa atlántica y 25 puertos fluviales emplazados en la Hidrovía Paraguay-Paraná.



Principales puertos argentinos

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un acuerdo regional entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, y Uruguay para facilitar la navegación y el comercio. Está definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo de 3.442 kilómetros comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo Norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo Sur, convirtiéndola en una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta.

El área de influencia abarca una superficie de 720.000 kilómetros cuadrados. En términos porcentuales representa el 34 % del territorio argentino, el 14 % del territorio brasileño, el 100 % del territorio paraguayo, el 19 % del territorio boliviano, y el 70 % del territorio uruguayo. En total comprende una población de 40 millones de habitantes.

Es, en definitiva, una de las vías de transporte más significativas para la integración física del Mercosur.⁶



Hidrovía Paraná-Paraguay

3.5. El comercio marítimo.

La economía mundial creció en 2007 un 4,9% y en 2006 un 5%, lo que ha contribuido a un mayor desarrollo de la industria naval, el tráfico portuario y el transporte marítimo, principalmente en contenedores y graneles.

Argentina, un país con crecimientos económicos incluso mayores a la media mundial en los últimos tres años y en donde la vía acuática es la más utilizada para sus importaciones y exportaciones⁷, es un fiel reflejo de esta situación.

Según datos del Centro de Navegación Argentino, en 2007 8.000 millones de toneladas y 150 millones de TEUs⁸ fueron cargados para tráfico marítimo

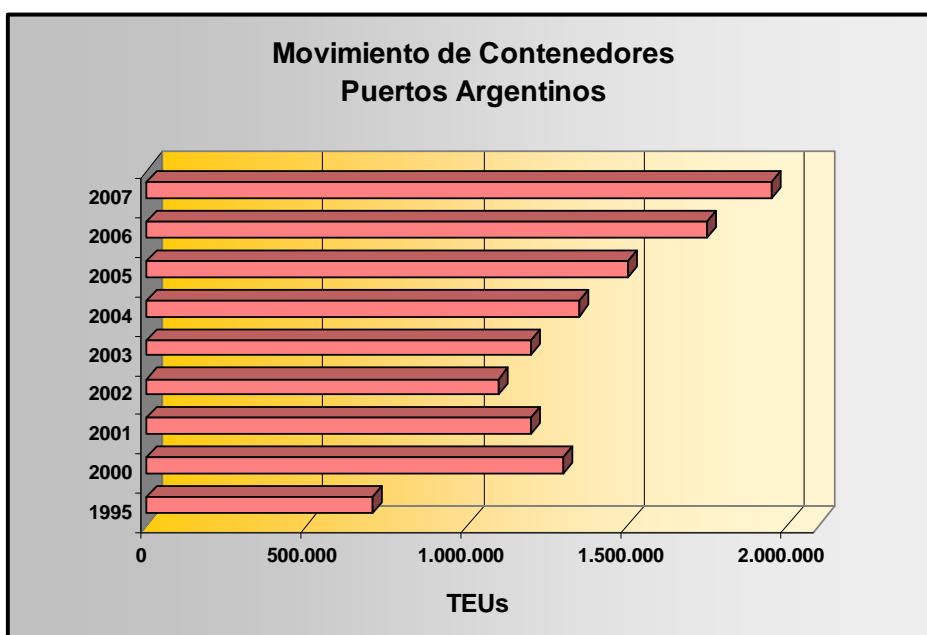
⁶ Bloque comercial cuyos propósitos son promover el libre intercambio y movimiento de bienes, personas y capital entre los países que lo integran, y avanzar a una mayor integración política y cultural entre sus países miembros y asociados. Sus miembros plenos son Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

⁷ Ver Anexo II: Participación del Transporte Marítimo en el Comercio Exterior Argentino

⁸ Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores. Originalmente es un acrónimo de la expresión inglesa "Twenty-feet Equivalent Unit". Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies.

internacional a nivel mundial, lo que supone un 15% y un 50% más que en el 2000 respectivamente.

También en Argentina este incremento del tráfico marítimo ha sido destacable. Una vez superada la crisis económica del 2001, desde el 2003 los puertos argentinos han aumentado alrededor de un 10% anual su movimiento de contenedores, alcanzando en 2007 el valor de 1.950.980 TEUs.



Fuente: Transport & Cargo

En 2007, del total de contenedores registrados en los puertos argentinos, el 59% fue exportado y el 41% restante importado. Estos resultados sintonizan con la política de los Kirchner acerca de prevalecer las exportaciones y la balanza comercial positiva.

En consecuencia, el impulso exportador que se viene produciendo en Argentina está literalmente empujando las mercancías hacia los puertos, donde se están generando cuellos de botella que atentan contra la competitividad de Argentina ante el mundo.

Prueba de ello es el Puerto de Buenos Aires, que como veremos más adelante, soporta actualmente un volumen de movimiento de carga y contenedores casi dos veces mayor que en el 2002 y apenas ha visto modificada su infraestructura.

Sin embargo, algunos factores como el incremento crítico de los costos de la actividad marítima (por ejemplo el combustible o la compra y arriendo de buques) y la coyuntura económica mundial afectada por la crisis del crédito en EE.UU., amenazan con un cambio del escenario de globalización a uno de regionalización, en donde se acorten las distancias y disminuya la producción de bienes. En definitiva, existe un riesgo de impacto a corto plazo en la demanda del comercio internacional.

3.6. Carga y principales puertos de embarque

Las principales cargas transportadas por vía acuática y sus principales puertos de embarque quedan reflejados en la siguiente tabla:

Cargas	Puertos
Contenedores	Zárate Buenos Aires Dock Sud
Graneles (granos, aceites y subproductos)	Rosario San Lorenzo Bahía Blanca
Pasajeros	Buenos Aires Puerto Madryn Ushuaia

El 84% de los embarques de carga que se realizan en Argentina son a través de sus puertos fluviales. Éstos registraron en 2007 algo más de 60 millones de toneladas, de los que 57 millones fueron embarcados desde el Puerto de San Lorenzo (40 mill.) y el Puerto de Rosario (17 mill.).

3.7. El fenómeno de la contenerización.

El fenómeno de la contenerización de la carga es mundial y cada vez mayor, ya que más del 94% de la carga general se transporta de esta manera. Esto explica que la mayoría de los puertos argentinos estén moviendo, aunque sea de forma incipiente, contenedores.

De todos modos, ya hay puertos que están trabajando continuamente en esto y el número de contenedores que movilizan comienza a ser relevante. Puertos como el de Rosario, Zárate, Las Palmas y Delta Rock, están moviendo contenedores en forma creciente. Varias líneas importantes están estableciendo tráficos regulares, tanto en la hidrovía como en Bahía Blanca. Esto irá cambiando lentamente la habitual geografía de los contenedores a los que sólo podía observarse en las terminales de Buenos Aires.

En este contexto, hay que analizar la competencia empresarial, los reagrupamientos y los proyectos en marcha. Entre estos últimos podemos ubicar la realización de un gran puerto de contenedores en La Plata o la inauguración de varios servicios de contenedores en puertos de la hidrovía como Rosario y Zárate, por ejemplo. También la inauguración de un muelle multipropósito en el Puerto de Bahía Blanca, que se está utilizando crecientemente para la carga contenerizada.

En la siguiente tabla se pueden observar los números generales del crecimiento de los principales puertos argentinos. Según estimaciones de profesionales del sector, la cifra global de movimiento de contenedores en Argentina podría haber alcanzado 1.900.000 en 2007.

Movimiento de contenedores en los principales puertos						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Buenos Aires	745.658	897.123	1.138.503	1.255.000	1.567.000	1.709.000
Rosario		8.481	20.782	18.258	19.879	26.109
Bahía Blanca	6.247	9.591	13.275	11.217	9.162	10.314
Ushuaia		13.167	21.735	28.611	26.441	32.485
Deseado	16.431	16.822	17.632			16.910
Zárate	26.424	56.089	40.370	17.025	20.397	22.900
Madryn	23.071	24.173	21.190	21.778	24.196	20.808

Fuente: Global Ports

4. LOS PRINCIPALES PUERTOS.

4.1. *El Puerto de Buenos Aires*

Descripción General – Ubicación

Es el puerto argentino con mayor movimiento de carga. Está ubicado a 34° 34' latitud sur y 58°23' longitud oeste, sobre la orilla del Río de la Plata.

Rutas tradicionales

Las características de los servicios marítimos regulares al Puerto de Buenos Aires se corresponden con los flujos comerciales que la Argentina mantiene con diferentes áreas geográficas del mundo. De esta manera, los tráficos y las frecuencias de los servicios están en consonancia con los niveles de intercambio y estructurados en cuatro rutas tradicionales:

1. Costa este y sur norteamericana (incluyéndose Caribe y Golfo)
2. Europa por el Mediterráneo
3. Europa por el Atlántico Norte
4. Sudáfrica, Medio y Lejano Oriente

La frecuencia de los servicios varían según las rutas, pero en promedio pueden contabilizarse unos 30 buques con escalas semanales en Buenos Aires, los que son operados por más de 50 compañías navieras que transportan las cargas del comercio exterior argentino.

Infraestructura

El Puerto de Buenos Aires se encuentra dividido en cinco terminales de carga general: Terminal ½, Terminal 3, Terminal 4, Terminal 5 y Terminal 6, operadas por diferentes concesionarios que tienen a su cargo la operación de todos los servicios a prestar a las cargas y los buques.

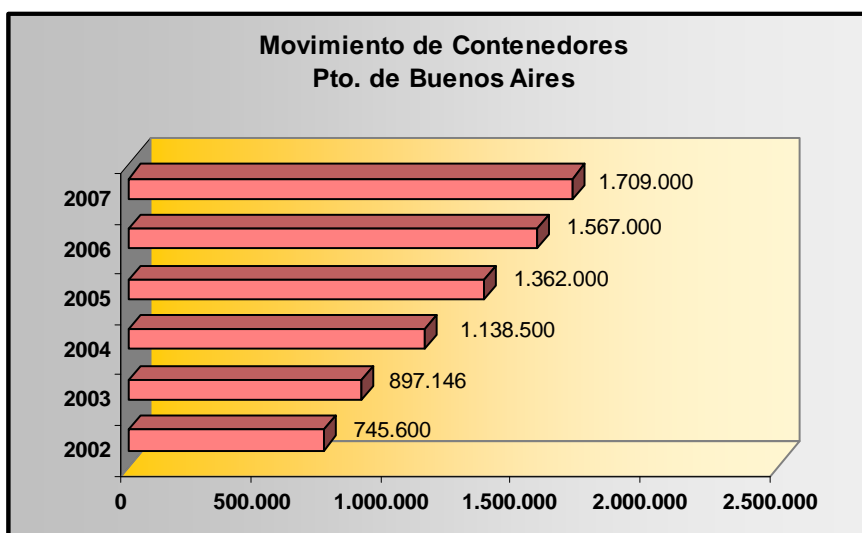
Además, cuenta con una terminal de cereales con una capacidad de 170.000 toneladas métricas, también privatizada. Ocupa una superficie aproximada de 8has. con 1.040 metros de muelle y cuatro sitios de amarre.

El puerto está privatizado y se ubican allí las terminales privadas: Terminales Río de la Plata y Terminales Portuarias Argentinas, en manos de la australiana P&O, Terminal 4 S.A., operada por Maersk Sealand, y BACTSSA, operada por Hutchinson.

Movimiento de contenedores

El Puerto de Buenos Aires volvió a crecer en promedio este año un nueve por ciento. Se trata del quinto año consecutivo de recuperación y, además, la aproximación al punto de saturación previsto en 1.200.000 TEUs.

Esta realidad de crecimiento permanente refleja la vuelta de las importaciones como factor determinante, siendo la causa de muchos de los cambios que se están produciendo en el sector.



Fuente: Transport & Cargo

4.2. Puerto de Rosario

El Puerto y su región

El Puerto y la ciudad de Rosario, segundo centro del país en cuanto a población y nivel de actividad económica, se encuentran en el extremo sudeste de la provincia de Santa Fe, sobre el margen derecha del Río Paraná, a 300 kms. de la ciudad de Buenos Aires y a 150 kms. al sur de la capital provincial.

La ciudad de Rosario constituye el núcleo central de un conglomerado geográfico denominado “Aglomerado Gran Rosario”, cuya población se proyecta aproximadamente a 1.790.000 habitantes. Participa con más del 50% del PBI provincial y alrededor del 5% del PBI nacional.

Ocupa una posición geográfica privilegiada en el marco del sistema multimodal de transporte de la Argentina y el Cono Sur. Enclavado en el Corredor Bioceánico, éste une a Rosario con el Pacífico a través de Córdoba y Cuyo hasta Valparaíso (Chile). Hacia el Atlántico se ubica frente a la Vía Navegable Troncal Santa Fe al Océano y la Hidrovía Paraguay-Paraná, extendiendo su influencia sobre un área por la que fluyen la mayor parte de las exportaciones argentinas.

La Provincia de Santa Fe se encuentra estratégicamente ubicada en un espacio productivo de relevancia, posicionándose en el primer lugar como exportadora de aceites vegetales, harinas proteicas, productos lácteos y cárnicos. Asimismo, es la primera productora de oleaginosas y leche, mientras es segunda productora de cereales. En el total de exportaciones del país, la provincia de Santa Fe participa con 7.689,87 millones de dólares medidos en valores FOB. Los principales destinos de sus exportaciones son: China, Brasil, España, Países Bajos, India, EE.UU, Chile e Italia, entre otros.

Movimiento de contenedores

En la siguiente tabla se muestra el movimiento de contenedores en el Puerto de Rosario en 2007:

CONTENEDORES	EMPTY		FULL		Buques	Barcazas
	20´	40´	20´	40´		
Embarcados (Cajas)	911	1.781	1.095	3.922		
Desembarcados (Cajas)	384	3.094	1.619	2.253	16	98
Totales (Cajas)	1.295	4.875	2.714	6.175	15.059	
TEUS´s	1.295	9.750	2.714	12.350	26.109	

Fuente: Servicios Portuarios S.A. y Terminal Puerto Rosario S.A

4.3. Puerto de Bahía Blanca

Localización

El Puerto de Bahía Blanca está localizado al sur de la Provincia de Buenos Aires, a 650 kms. de Capital Federal y a 10 kms. de la ciudad que lleva el mismo nombre. La zona portuaria está constituida por un conjunto de instalaciones diseminadas a lo largo de 25 kilómetros, sobre la costa norte de la ría homónima.

Características y Servicios

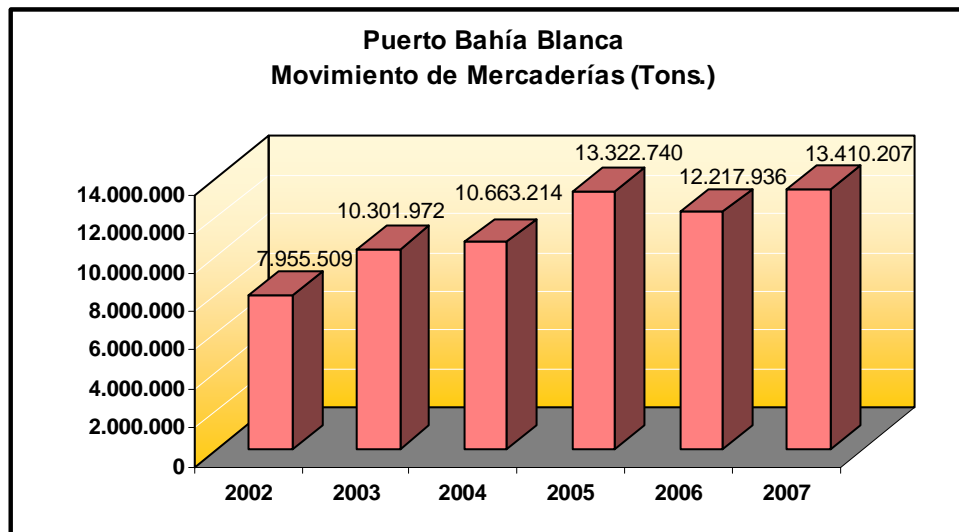
El sistema portuario de Bahía Blanca ofrece un amplio espectro de servicios y alternativas de operaciones, con directa salida al Océano Atlántico. Los aspectos más sobresalientes del mismo son:

- Profundidad para la entrada y salida para buques de hasta 45 pies de calado.
- Muelles con capacidad para operar todo tipo de buques y mercadería.
- Cuatro terminales especializadas en la carga de cereales, oleaginosos y subproductos.
- Posta para inflamables, para carga y/o descarga de combustibles, gases y subproductos petroquímicos.
- Accesos viales y ferroviarios que lo relacionan con todos los centros de producción de la Argentina.
- Talleres navales especializados en mecánica, electricidad y electrónica.
- Instalaciones frigoríficas de gran capacidad, ubicadas al pie de los muelles.
- Sistema de Control de tráfico Marítimo radarizado, único en América Latina.

Movimiento en 2007

Según los detalles aportados por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, durante 2008 tuvieron salida 13.409.109 toneladas por sus distintos muelles: 7.589.105 toneladas de granos, un 22,3% más que en 2006; los subproductos bajaron un 11% con 602.301 toneladas; aceites, 294.024, un 22% menos; cargas varias, 1.385.521, el 15,4% menos, mientras crecieron un 6,6% los movimientos de inflamables y productos petroquímicos.

Operaron durante el año en la estación marítima 1.174 buques que en su mayoría (502) fueron graneleros, tanques (420) y portacontenedores (22). Brasil fue el primer destino, a donde se llevaron 2.800.451 toneladas, principalmente de trigo. China aparece en segundo lugar, con 2.665.649 toneladas.



Fuente: Consorcio Portuario de Bahía Blanca

4.4. Puerto de La Plata

Localización

El Puerto está emplazado sobre el margen Sur del Estuario del Río de la Plata, a 10 kilómetros de la ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires y a 60 kilómetros vía terrestre y a 37 kilómetros vía fluvial de la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina.

El Puerto La Plata ocupa una posición privilegiada en el marco de los sistemas de transporte de la Argentina y del Cono Sur. Se encuentra ubicado frente a la Vía Navegable Troncal del Río de la Plata al Océano y a la Hidrovía Paraguay-Paraná, por la que se canaliza la mayor parte de las exportaciones argentinas.

El puerto está muy próximo a la Capital Federal, vinculado con los principales centros de producción, distribución y consumo del país por medio de

excelentes conexiones terrestres, ofreciendo una elevada potencialidad para absorber en buena medida los tráficos de cargas emergentes del Mercosur. Además, una excelente red caminera lo vincula con diversas economías regionales que pueden utilizar a esta estación portuaria como alternativa para la exportación y la importación de sus insumos externos.

Características

La totalidad de la jurisdicción portuaria está compuesta por 2.249 hectáreas de las cuales 500 hectáreas corresponden a espejos de agua; 460 a la zona exclusiva de operatoria portuaria (incluida la refinería Repsol YPF S.A.); 229 a la Zona Franca de la Plata; 700 a ocupaciones militares; y el resto corresponde a la denominada Isla Santiago Este.

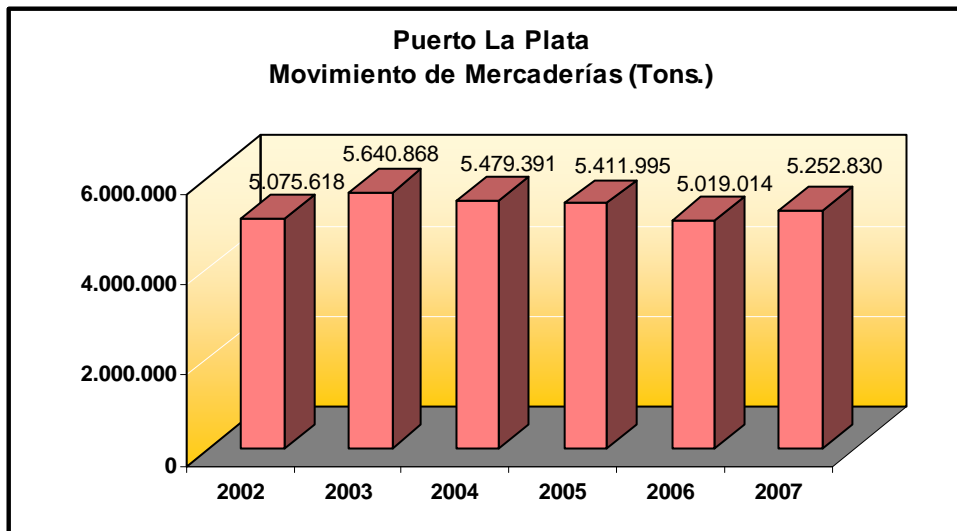
Dentro de la jurisdicción portuaria, sobre el Río Santiago, se encuentran el Astillero Río Santiago (uno de los más importantes de Sudamérica) y la Zona Franca La Plata.

Informe Estadístico 2007

Durante el año 2007, el movimiento de mercaderías del Puerto de La Plata se incrementó en 198.722 toneladas respecto al año 2006. Ello significó un aumento cercano al 4%, revirtiendo la tendencia decreciente que venía produciéndose desde el 2003 hasta el 2006.

Los mayores aumentos registrados fueron los combustibles líquidos y productos químicos; disminuyó en cambio el movimiento de productos siderúrgicos dado los menores saldos exportables que dejó el crecimiento económico interno.

A su vez, el movimiento de automóviles y maquinarias pasó de 2.954 unidades a 5.029. En el mes de diciembre de 2007, 606 de estos automóviles permanecieron en el nuevo Depósito Fiscal inaugurado en el mes de junio anterior.



Fuente: Global Ports

4.5. Mejoras necesarias

En general, es necesaria una mayor planificación por parte de los organismos pertinentes de cara al futuro, capaz de absorber los cuellos de botella y facilitar más la navegación, los accesos y las maniobras.

Principalmente son dos los ámbitos donde esas mejoras demandan inversión con mayor urgencia:

Accesos Náuticos

- Profundización y ensanche del canal de acceso
- Mejora de las áreas de maniobra
- Muelles con mayor profundidad

Infraestructura

- Desarrollar obras para recibir buques de mayor porte (hoy el máximo permitido son los Panamax de hasta 5.000 TEUS).
- Ampliación de las áreas operacionales
- Mejoramiento de los accesos viales y ferroviarios
- Adecuar las instalaciones para recibir pasajeros

5. LA HIDROVÍA PARANÁ - PARAGUAY

5.1. *Un sistema ventajoso para el desarrollo económico regional*

El transporte fluvial presenta mayores ventajas que el transporte ferroviario y via por las siguientes razones:

- Menor costo de inversión y mantenimiento
- Menor consumo de energía
- Mejor capacidad de carga
- Menores costos de transporte para distancias considerables.

Los principios fundamentales de la cadena logística establecen que en distancias de hasta 300 kilómetros conviene utilizar el camión, de 300 a 800 kilómetros el ferrocarril y para más de 800 kilómetros el transporte fluvial por barcas.

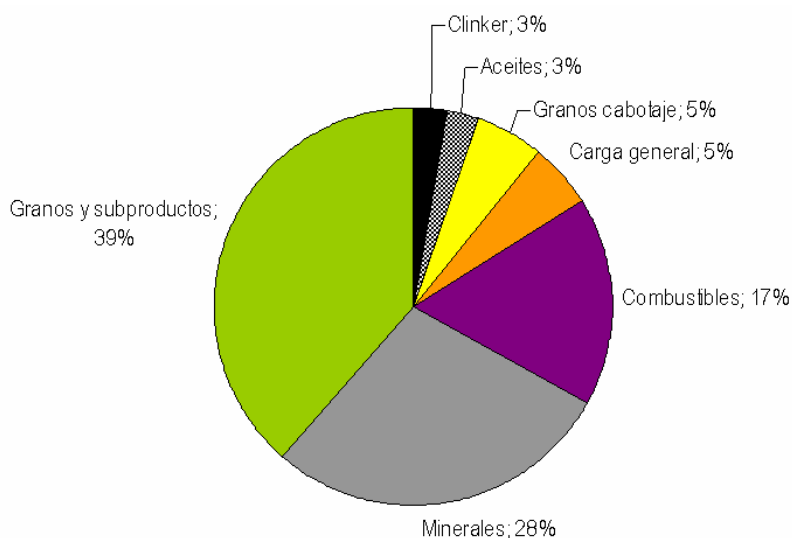
Un tren de barcas equivale 16 barcas por 1.500 toneladas de granos cada una, es decir, 24.000 toneladas de granos. Por tanto, un tren de barcas equivale a 500 vagones ferroviarios y a 800 camiones.

La tarifa estimada para el transporte por camión de granos, aceites y subproductos ronda los U\$S 0,09 la tn/km, por ferrocarril U\$S 0,04 la tn/km y por hidrovía U\$S 0,02 la tn/Km.

5.2. *Principal canal de exportación*

El tonelaje de productos embarcados desde los puertos fluviales aumenta paulatinamente. Desde el 2000 hasta el 2007 el incremento ha sido de un 45%. El total de carga transportada por la Hidrovía en 2007 fue de 14.800.000 toneladas métricas.

Según el tipo de carga transportada, la segmentación en 2007 fue la siguiente:



Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario

Argentina es el séptimo exportador de alimentos del mundo según la Organización Mundial del Consumidor (*Ver 1.3 El Comercio Argentino a nivel mundial*). Como se puede apreciar en el siguiente cuadro, la hidrovía y en especial los Puertos del Gran Rosario dieron salida a más del 80% de los mismos en 2007:

Producto	Cantidad Total Exportada	Puerto en la Hidrovía	Porcentaje exportado del total
Granos	23.465.000 TN	Pto. Diamante	1,2%
		Pto. Gran Rosario	61%
Aceite de Soja	6.637.000 TN	Ptos. Gran Rosario	98%
Soja	887.510 TN	Ptos. Gran Rosario	51%
Aceite de Girasol	802.134 TN	Ptos. Gran Rosario	70%
Aceite Vegetal	58.000 TN	Ptos Gran Rosario	100%

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario

5.3. Mejoras necesarias

Ante el paulatino aumento de las exportaciones y por tanto del tráfico fluvial a lo largo de la Hidrovía, se requieren mejoras en infraestructuras y servicios:

- Más y mejores lugares de cruce, zonas de maniobra, radas de espera y emergencia y radas de embarque/desembarque de prácticos.
- Avanzar en los trabajos para lograr una mayor profundidad en el trazado fluviomarítimo, que permitan alcanzar los 28 pies hasta Santa Fe.
- Acondicionamiento del canal desde Santa Fe hacia el Norte para garantizar la navegabilidad a 10 pies, las 24 horas los 365 días del año (en la actualidad no se permite el paso en la noche)
- Mayor aprovechamiento de las nuevas tecnologías, como cartas electrónicas y modernos auxilios a la navegación.

Alcanzar mayores profundidades

La necesidad de aumentar la profundidad de la hidrovía se acentúa cada vez más debido a la aparición en los últimos años de determinados factores:

- Las exigencias de bodega para el transporte marítimo de materia seca generaron aumentos en los fletes oceánicos en los últimos años.
- El aumento del costo diario de alquiler de los buques graneleros.
- El importante aumento del precio del petróleo en el período 2004-2008.
- El gran incremento en el costo de construcción de los buques en el período 2002-2008

6. LOS CRUCEROS

Las costas argentinas están incluidas en la ruta que, total o parcialmente, se hallan entre Valparaíso (Chile) y Buzios (Brasil).

La temporada de cruceros en Argentina abarca desde el mes de Octubre hasta finales de Marzo de cada año. Desde la temporada 01/02 hasta esta 08/09 que acaba de dar comienzo, se ha registrado un incremento de cruceros arribados a los puertos argentinos del 150%.

Desde la Dirección Provincial de Puertos se anticipó que para la temporada 2008/2009 de turismo marítimo se espera un incremento que estará en el orden del 8 al 10% respecto de la de 2007/2008. De esta forma, si durante la pasada temporada 07/08 se contabilizó la llegada de 529 cruceros, para esta 08/09 se esperan a algo más de 600.

Los principales puertos receptores de cruceros son el Puerto de Ushuaia, el Puerto de Buenos Aires y Puerto Madryn.

6.1. Puerto de Ushuaia

Ushuaia se ha convertido en el puerto de moda de los cruceros que visitan la Argentina. Según datos de la Prefectura Naval, durante la pasada temporada de cruceros se registraron 399 buques con 85.000 pasajeros, siendo este su octavo año consecutivo como primer puerto receptor del país.

Ushuaia es puerto de embarque o de recalada de los cruceros que, cada vez con más frecuencia, recorren los canales fueguinos. La travesía incluye aproximaciones a la costa en lanchas neumáticas rígidas para disfrutar de glaciares, bosques, colonias de animales marinos y algunas caminatas.

Para la presente temporada 2008/2009 se estima la llegada de 440 cruceros a este puerto, entre los que se esperan buques de gran porte, como el *Mariner of the Seas* de 315 metros de eslora y el *MSC Música* de 300 metros de largo.

Gráfico. Arribo de cruceros 01/02-08/09



Fuente: Centro de Navegación

6.2. Puerto de Buenos Aires

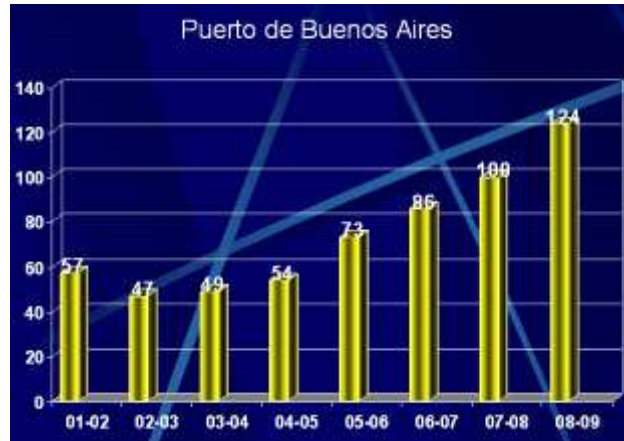
Durante la temporada 2007/2008 arribaron al Puerto de Buenos Aires 33 cruceros y se realizaron 100 recaladas, ya que algunos de los buques entraron más de una vez. Se realizaron en total 14 ingresos más que durante la temporada anterior y el total de pasajeros llegados superó los 100.000.

El buque de más porte que ingresó fue el *Infinity*, de 294 metros de eslora y 32 metros de manga. El día clave de la temporada fue el 6 de Enero de 2008, cuando entraron a la Terminal Benito Quinquela cinco cruceros con un total de 12.700 pasajeros en un mismo día.

Para la presente temporada 2008/2009 se prevé un incremento en el número de arribos, alcanzando un total de 124. Además, se espera la llegada de los mismo buques de mayor porte que también atracarán en el de Ushuaia, el *Mariner of the Seas* y el *MSC Música*.

En el siguiente gráfico se puede observar la evolución ascendente en el número de arribos de cruceros al Puerto de Buenos Aires en los últimos años:

Grafico. Arribo de cruceros 01/02-08/09



Fuente: Centro de Navegación

7. VÍAS DE ACCESO A LA INVERSIÓN

Tres son las vías más importantes para atender a este sector: licitaciones, joint ventures e implantaciones de sucursal o filial. Atendiendo al ámbito de dedicación, unas serán más aconsejables que otras.

7.1. Licitaciones

En Argentina, las licitaciones pueden ser convocadas por el Gobierno Nacional, Gobiernos Provinciales, Municipalidades, Organismos Públicos descentralizados y Empresas y Sociedades del Estado. La entidad convocante podrá realizar adjudicaciones directas, concesiones y licitaciones. Estas últimas pueden ser de carácter público o privado y nacionales o internacionales, es decir, que no se requiere que los interesados tengan sucursal debidamente inscrita en el país.

En Argentina, no existe ningún criterio que obligue a que las licitaciones sean de carácter internacional, aunque se recurre a ellas para proyectos más complicados. En todo caso, el llamado "compre nacional" (Decreto 908/2000) obliga a las Administraciones Públicas y a las empresas de Servicios Públicos a conceder el proyecto licitado a una empresa nacional, siempre que ésta ofrezca un precio que no sea más de un 5% superior al precio de la empresa ganadora del concurso. Ciertamente, gran parte de las licitaciones concedidas en el ámbito portuario recientemente han sido concedidas a empresas nacionales.

En este contexto, convendrá considerar también fórmulas de asociación con empresas argentinas o implantación de filiales en país destino a fin de optar con más contundencia al otorgamiento de concesiones administrativas.

Los ámbitos de las infraestructuras portuarias, las empresas TIC y la seguridad en los puertos son los que más deben estar atentos a sus publicaciones.

Los portales de mayor interés donde acceder a licitaciones del sector son:

Institución	Web
Oficina Nacional de Contrataciones	www.argentinacompra.gov.ar
ALADI	www.aladi.org
Puerto de Buenos Aires	www.puertobuenosaires.gov.ar
Boletín de Licitaciones	www.e-boletin.com.ar
Oficina Nacional de Contrataciones	www.argentinacompra.gov.ar
Europe Aid	http://ec.europa.eu/europeaid/cgi/frame12.pl
Consejo Portuario Argentino	: www.consejoportuario.com.ar
Ministerio de Economía y Producción del Gobierno de la Nación	www.mecon.gov.ar
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables	www.sspvvn.gov.ar

7.2. Joint Ventures

Nuestra dilatada experiencia en el desarrollo de los puertos canarios, el saber del know-how y la aportación de capital se unen al conocimiento de primera mano del sector por parte de la empresa argentina. El Joint Venture podría suponer, además, un primer paso para un futuro establecimiento de sucursal o filial.

En este contexto, los operadores logísticos y de gestión tienen una excelente oportunidad de introducirse por vez primera.

En cualquier caso, el joint venture es una fórmula de asociación que fortalece a ambas partes y da lugar, además, a un buen posicionamiento de cara a la participación en licitaciones.

A través de los siguientes enlaces podemos obtener directorios de empresas establecidas en el sector y conocer el ámbito al que se dedican:

Institución	Web
Global Ports	www.globalports.com.ar
Consejo Portuario Argentino	www.consejoportuario.com.ar

7.3. *Implantación de sucursal o filial*

Esta es la fórmula más aconsejada cuando existen propósitos de implantación duradera. Exige una fuerte inversión inicial, objetivos bien definidos y un amplio conocimiento del sector y de las implicaciones fiscales (este último sólo en el caso de la filial) en destino. Aunque más arriesgada, es la fórmula que mayores beneficios puede aportar.

Las empresas TIC son las más apropiadas para afrontar ambas fórmulas de acceso. Su implantación exige un seguimiento y mantenimiento de los servicios a largo plazo.

En el caso único de las filiales, éstas permiten la solicitud de licitación con carácter de empresa nacional.

8. ¿POR QUÉ INVERTIR EN ARGENTINA?

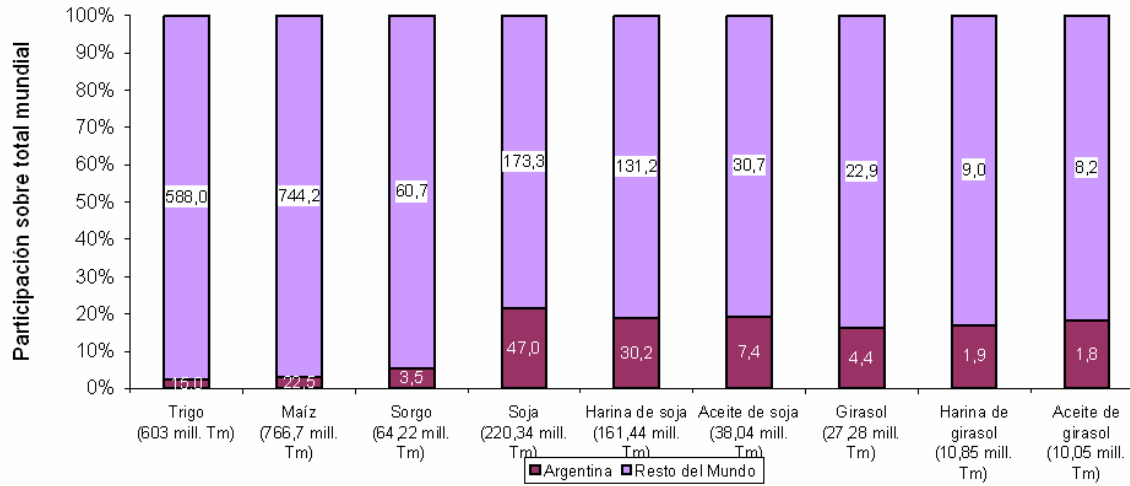
Varios son los factores que el país soporta para creer en la seguridad y prosperidad de las inversiones :

- Alta cualificación de su población.
- Disponibilidad de recursos naturales.
- Una industria diversificada y moderna.
- Costos y servicios competitivos.
- Infraestructura desarrollada.
- Existencia de incentivos a la inversión y de un marco jurídico que no discrimina a las inversiones extranjeras.

Además, existen otras razones ventajosas para la Comunidad Autónoma de Canarias como nuestra afinidad histórico-cultural con Argentina y la promoción propia de nuestro Archipiélago: las inversiones en el continente americano contribuyen al posicionamiento de Canarias como base logística desde la que se articulan las operaciones comerciales entre América, Europa y África.

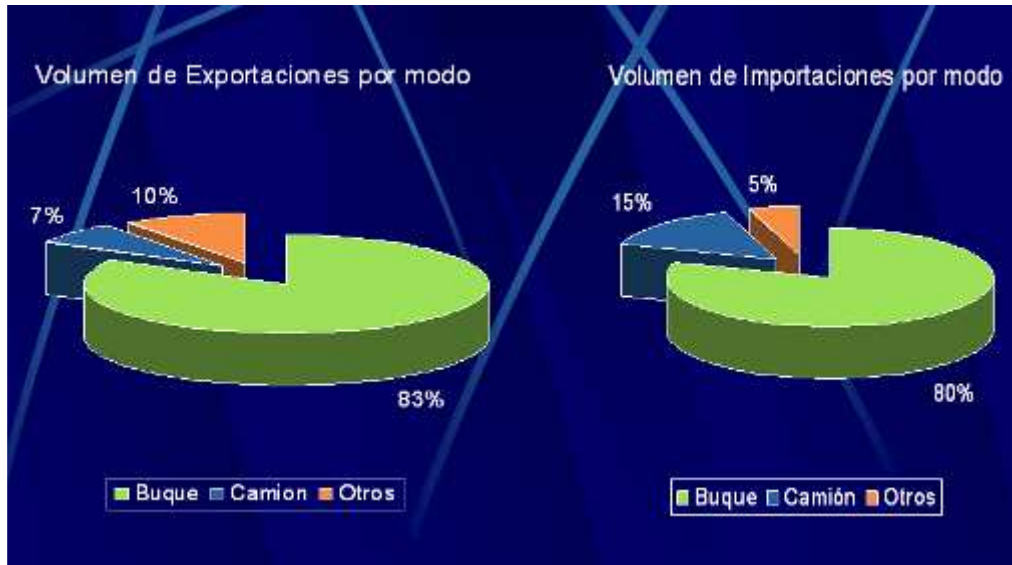
9. ANEXOS

I. Participación de Argentina en la Producción Mundial



Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario

II. Participación del Transporte Marítimo en el Comercio Exterior argentino.



Fuente: Centro de Navegación

10.WEBGRAFÍA Y OTROS ENLACES DE INTERÉS

Consejo Portuario Argentino	www.consejoportuario.com.ar
Centro de Navegación	www.centrodenavegacion.com.ar
Bolsa de Comercio de Rosario	www.bcr.com.ar
Prefectura Naval	www.prefecturanaval.gov.ar
ProsperAr	www.inversiones.com.ar
Comisión Interamericana de Puertos	www.oas.org
Global Ports	www.globalports.com.ar
Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación	www.sspyv.gov.ar
Cámara de Comercio e Industria Canario-Argentina	www.cicac.com.ar/
Asociación Latinoamericana de Integración	www.aladi.org
Portualia	www.portualia.com
TyLog – Transporte y Logística	www.tylog.com
Puerto de Buenos Aires	www.puertobuenosaires.com.ar
Nuestromar	www.nuestromar.org
Asociación Argentina de Logística Empresaria	www.arlog.org
Expo Comex	www.expotrade.com.ar
Cámara Argentina de Comercio	www.cac.com.ar
Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC)	www.indec.com.ar
Ministerio de Economía y Producción del Gobierno de Buenos Aires	www.mecon.com.ar
Diario Clarín	www.clarin.com