



**Ciclo: “La Ciudad y el Río 2008 – La Ribera  
de la Ciudad de Buenos Aires”**

# "Situación Actual del Puerto de Buenos Aires"

Juan C. del Palacio

24 de noviembre de 2008

# Diagnóstico de Situación Actual del Comercio Exterior Argentino

- Se viene verificando un sostenido crecimiento del comercio exterior, más allá del impacto de la actual crisis financiera internacional
- El comercio crece más rápidamente de lo que soportan las actuales infraestructuras que participan de la logística, que se van adaptando más lentamente
- Existen demoras en las decisiones para llevar a cabo las inversiones que doten de la infraestructura necesaria que responda al nivel de crecimiento
- La eficiencia y productividad aún deben mejorar más para ganar rentabilidad y nuevos mercados
- Reducir los costos logísticos será un indicador de la mejora alcanzada para lograr mayor competitividad empresarial (hoy se encuentran en un valor elevado comparándolos con estándares internacionales)

# Movimientos de Contenedores de los Primeros Diez Puertos del Mundo (en Teus)

					<i>Promedio</i>	<i>Tasa Crec.Anual</i>
<i>Orden</i>	<i>Puerto</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2005-2007</i>	<i>2005 a 2007</i>
1	Singapur	23.192.200	24.792.400	27.500.000	25.161.533	8,89%
2	Hong Kong	22.427.000	23.230.000	23.900.000	23.185.667	3,23%
3	Shanghai	18.064.000	21.710.000	26.200.000	21.991.333	20,43%
4	Shenzhen	16.197.173	18.468.900	21.100.000	18.588.691	14,14%
5	Busan	11.843.151	12.030.000	13.300.000	12.391.050	5,97%
6	Rotterdam	9.288.349	9.690.052	10.800.000	9.926.134	7,83%
7	Kaohsiung	9.470.000	9.774.670	10.200.000	9.814.890	3,78%
8	Dubai	7.619.219	8.923.465	10.700.000	9.080.895	18,50%
9	Hamburgo	8.087.545	8.861.545	9.900.000	8.949.697	10,64%
10	Los Angeles	7.484.624	8.469.853	8.355.038	8.103.172	5,65%

# Movimiento de Contenedores en los Puertos Latinoamericanos

Evolución y Ranking Año 2007  
(Período 2001-2007 – En Teus)

	Puerto	País	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Tasa crecimiento Anual	
										2001-2007	2004-2007
1	Santos	Brasil	1.047.685	1.230.599	1.560.957	1.882.838	2.267.921	2.445.941	2.532.900	15,85%	10,39%
2	Colón	Panamá	1.210.852	1.450.000	1.512.365	1.943.712	2.054.285	1.946.986	2.056.095	9,23%	1,89%
3	Kingston	Jamaica	983.400	1.065.000	1.137.798	1.356.034	1.670.800	2.150.408	2.016.792	12,72%	14,15%
4	Balboa	Panamá	358.868	377.774	457.134	465.091	664.185	988.583	1.833.778	31,24%	57,98%
<b>5</b>	<b>Bs. Aires (x)</b>	<b>Argentina</b>	<b>962.965</b>	<b>745.658</b>	<b>897.123</b>	<b>1.138.503</b>	<b>1.370.015</b>	<b>1.624.077</b>	<b>1.710.905</b>	<b>10,05%</b>	<b>14,54%</b>
6	Freeport	Bahamas	570.000	860.000	1.057.879	1.059.581	1.121.285	1.390.000	1.636.000	19,21%	15,58%
7	Manzanillo	México	457.946	638.597	708.417	829.603	872.386	1.249.630	1.411.146	20,63%	19,37%
8	Callao	Perú	480.706	521.382	553.138	727.840	887.938	938.119	1.022.246	13,40%	11,99%
9	Buenaventura	Colombia	185.169	269.257	259.658	347.938	403.471	622.233	914.720	30,50%	38,02%
10	Valparaíso	Chile	291.403	300.031	319.365	388.353	377.275	613.889	845.234	19,42%	29,59%

(x) Incluye Puerto Nuevo y Dock Sud.

Fuente: Cepal - Naciones Unidas

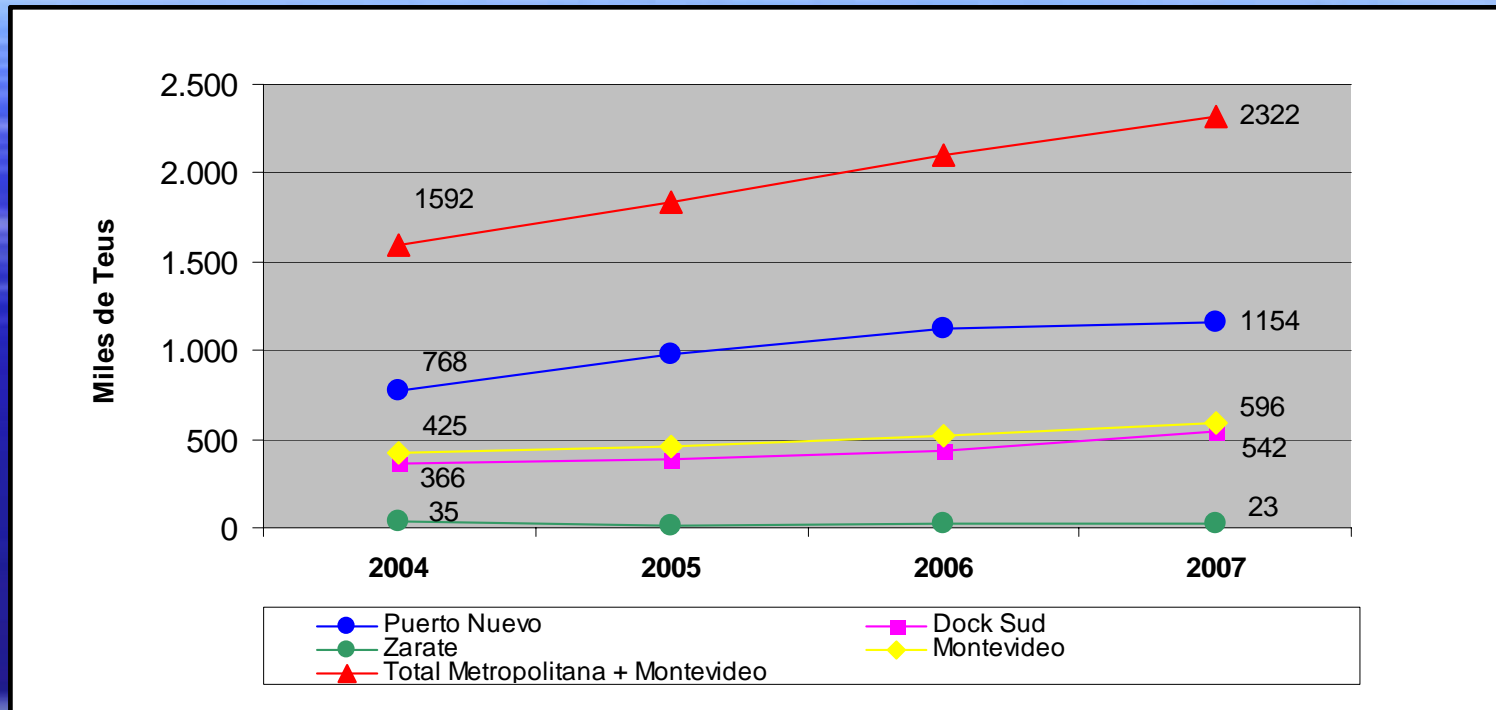
# Puerto de Buenos Aires en el Contexto Portuario Nacional

<i>Puerto</i>	Año 2000		Año 2003		Año 2006		Año 2007		Tasa Crecimiento Anual	
	Total Teus	Particip.	Total Teus	Particip.	Total Teus	Particip.	Total Teus	Particip.	2000-07	2003-07
Buenos Aires (Pto.Nuevo+Exolgan)	1.126,7	95,6%	897,1	87,4%	1.566,6	89,0%	1.710,9	90,7%	6,15%	17,52%
<b>Bs. Aires – Pto. Nvo</b>	<b>759,6</b>	<b>64,5%</b>	<b>590,7</b>	<b>57,6%</b>	<b>1.118,8</b>	<b>63,5%</b>	<b>1.153,8</b>	<b>61,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>18,2%</b>
<b>Exolgan (Dock Sud)</b>	<b>367,1</b>	<b>31,2%</b>	<b>306,4</b>	<b>29,9%</b>	<b>447,8</b>	<b>25,4%</b>	<b>557,1</b>	<b>29,5%</b>	<b>6,1%</b>	<b>16,1%</b>
Zárate y Las Palmas	3,7	0,3%	56,1	5,5%	29,9	1,7%	33,5	1,8%	37,0%	-12,1%
Puerto Deseado	14,4	1,2%	16,4	1,6%	25,0	1,4%	16,9	0,9%	2,3%	0,8%
Ushuaia	25,3	2,1%	13,2	1,3%	45,6	2,6%	55,7	3,0%	11,9%	43,3%
San Antonio	0	0,0%	0	0,0%	26,4	1,5%	n/d	n/d	n/a	n/a
Puerto Madryn	0	0,0%	24,2	2,4%	24,1	1,4%	20,8	1,1%	n/a	-3,7%
Mar del Plata	0	0,0%	0	0,0%	11,4	0,6%	9,1	0,5%	n/a	n/a
Bahía Blanca	5,3	0,4%	9,6	0,9%	9,1	0,5%	10,3	0,5%	10,0%	1,8%
Rosario	0,4	0,0%	8,5	0,8%	19,9	1,1%	26,1	1,4%	81,7%	32,4%
Otros	2,3	0,2%	1,1	0,1%	3,2	0,2%	2,8	0,1%	2,9%	26,3%
<b>Total</b>	<b>1.178,1</b>		<b>1.026,2</b>		<b>1.761,2</b>		<b>1.886,2</b>		<b>7,0%</b>	<b>16,4%</b>

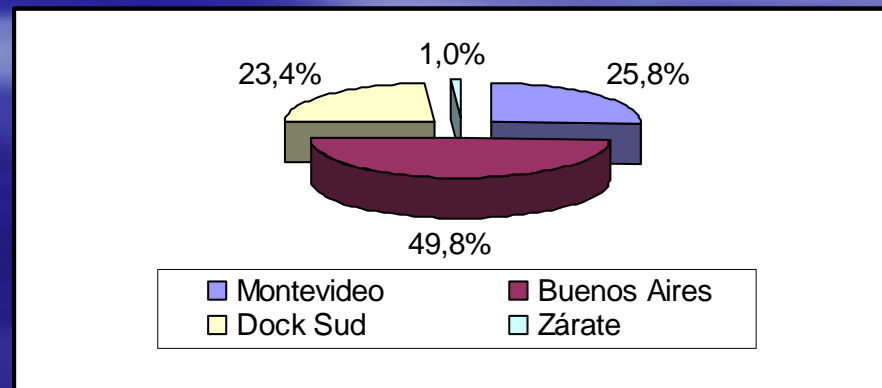
# Región Metropolitana + Montevideo

- Para analizar el comportamiento de futuro de la demanda de servicios portuarios y la correspondencia con la oferta de instalaciones deben incluirse todos los puertos con posibilidades ciertas de competir en un mismo mercado
- Por tal motivo cuando el análisis se circunscribe a los puertos que operan con contenedores en la Región Metropolitana se incluye a las terminales de Puerto Nuevo, de Dock Sud y Zárate, pero para completar el análisis es necesario incorporar al puerto de Montevideo

# Movimiento Portuario de la R.M. de Buenos Aires + Montevideo



Nota: La evolución del mov. de contenedores en los puertos del Río de la Plata fue del 13,4% promedio anual acumulativo para el período 2004-2007



# Crecimiento del Puerto y Perspectivas

- En el período 2003-2007 el Puerto Nuevo de Buenos Aires creció a una tasa del 18,2% promedio anual, mientras que Montevideo lo hizo al 15,6% y Dock Sud 16,0%
- Sin embargo, el crecimiento del Puerto Nuevo de Buenos Aires en el año 2007 fue del 3,1%. Montevideo creció un 14,9% (aunque debe destacarse que su mayor crecimiento se debió al aumento de las operaciones de trasbordos)
- El crecimiento esperado para el 2008 de Puerto Nuevo es del 7,9% (mostrando un leve repunte respecto al 2007)
- En general las proyecciones de crecimiento para la región se ubicaban según distintos especialistas, en un escenario previo a la crisis financiera internacional, entre el 5% y 6% anual (por ej. Drewry Shipping Consultants para operaciones en la Costa Este de Sudamérica)



# Proyecciones de Carga

- Se proyectaron los movimientos de contenedores en forma lineal correlacionado con el PBI esperado, asumiendo que Montevideo conserve la misma proporción del mercado actual. Se estimó un crecimiento del PBI del 6% para el año 2008 cayendo un 1% cada año hasta alcanzar el 3% y manteniéndose en ese porcentaje hasta el **2015**. Previéndose de esta manera una demanda para la **región del Río de la Plata** de **3,7 millones de Teus** para ese año
- Las terminales de Puerto Nuevo, Exolgan y Zárate, consideradas integrantes de la **Región Metropolitana de Buenos Aires**, movilizaron 1.734.200 Teus en el año 2007, estimando alcanzar 1,9 millones este año, que proyectado linealmente según correlación con el PBI (y según las expectativas de crecimiento indicadas) alcanzaría un total de **2,7 millones de teus** en el año **2015**
- Para el caso de **Puerto Nuevo** únicamente, habiendo operado 1.153.800 teus en el 2007, y esperando 1,2 millones este año, la perspectiva para ese mismo año (**2015**) asciende a **1,9 millones de teus**

# Cerca del Colapso

- En el informe elaborado por el Banco Mundial “Argentina: El Desafío de Reducir los Costos Logísticos ante el Crecimiento del Comercio Exterior” (12-2006), en su Anexo 5 (“La saturación de las instalaciones portuarias de contenedores”) indica que la **capacidad de las terminales** de Puerto Nuevo es de **1.225.700 Teus**, la de Dock Sud de 660.000 Teus, y de Zárate 170.000 Teus, lo que implica un total de **2.055.700 Teus**
- Alarma: Por lo expuesto se verifica una diferencia de sólo 0,3 millones de teus entre los movimientos resultantes en el año 2007 en los Puertos de la Región Metropolitana y su actual capacidad (siendo más grave el caso de Puerto Nuevo)

## ¿Qué hacer entonces? – Implicancias

- De mantenerse invariable la situación actual, las necesidades de mayor capacidad serán sobrepasadas rápidamente, mostrando un déficit de oferta portuaria hasta tanto se tornen operativos otros proyectos que para el 2020 podrán operar 1,5 millones de teus. En este escenario se incrementarán las transferencias entre puertos del interior y Montevideo y sur de Brasil, se elevará el costo del transporte, se impulsará el uso del camión para distancias no convenientes, etc.
- Buenos Aires desarrolla las obras indicadas en su Plan Maestro 2030 (que hoy está siendo actualizado) y Dock Sud consolida su proyecto de expansión. En este escenario, sumado al establecimiento de nuevas terminales, con alternativas hacia el norte (entre Bs. Aires y Campana eventualmente) y hacia el sur (en La Plata, muy avanzada) se podrá atender sin problemas la demanda esperada

# Tendencia del Transporte Marítimo Mundial

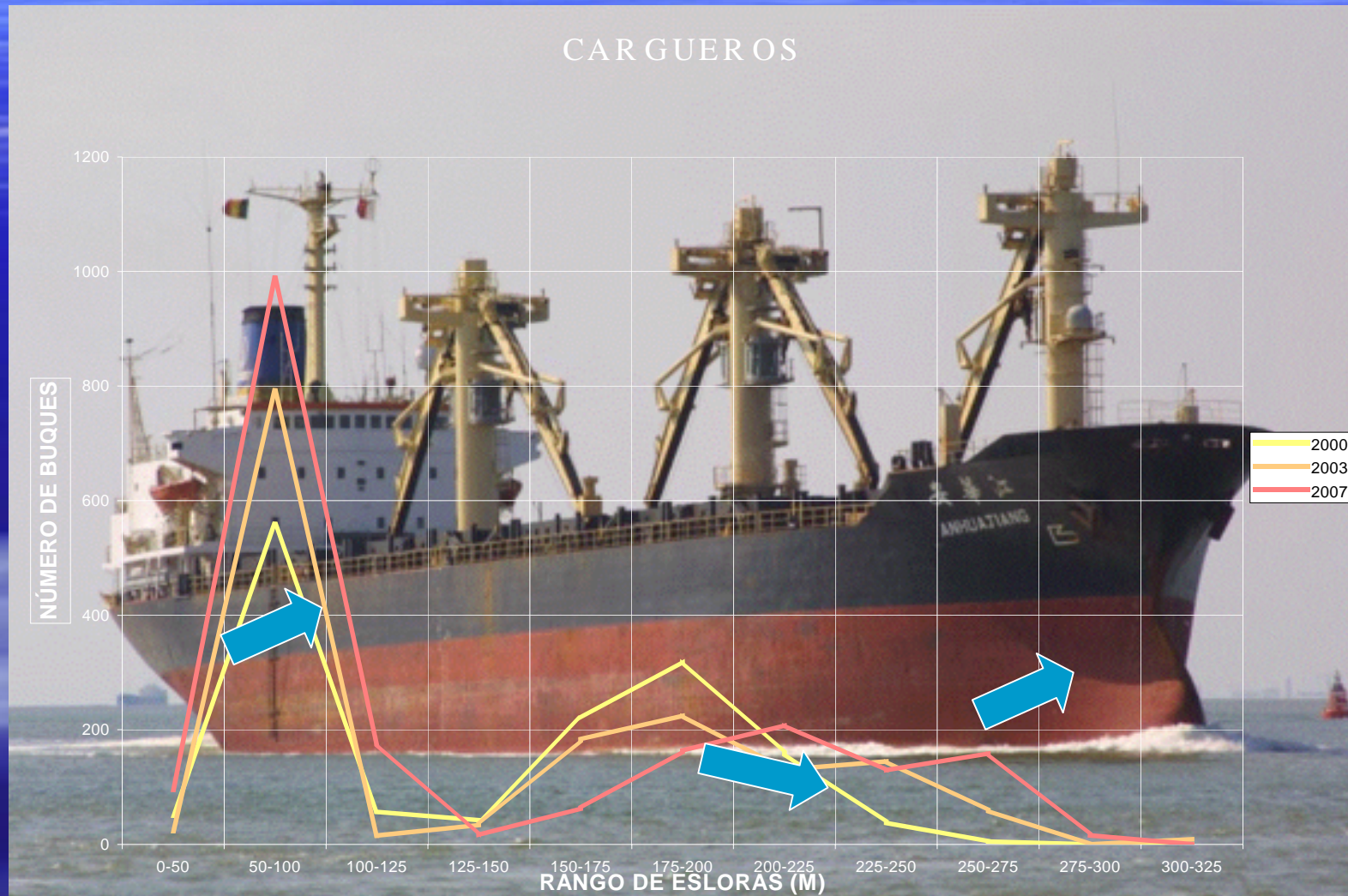
- La tendencia mundial del transporte está caracterizada por:
  - Constante y progresivo aumento del tamaño de los buques
  - Concentración de líneas marítimas, donde pocas empresas dominan este transporte
  - Grandes buques que operan en grandes puertos (“hubs”) que actúan como concentradores y centros de transferencias hacia otros menores (“feeders”) que alimentan con tráfico de buques menores
  - La mayoría de las rutas de navegación de los grandes buques son sentido Este-Oeste, y las de distribución de los buques menores Norte-Sur
- Todos los puntos anteriores apuntan básicamente a buscar el beneficio que brindan las economías de escala

# Buques que Acceden al Puerto de Buenos Aires.

## Tendencia

- Hoy operan normalmente buques portacontenedores de 235m a 250m de eslora y 32m de manga, con una capacidad de 3800 teus, que operan un promedio de 1500 teus por escala en carga/descarga, vacíos/lLENOS. Si bien han ingresado buques de mayor eslora y se espera para esta temporada el ingreso del crucero “Mariner of de Seas” de 310 m
- La tendencia de los armadores es hacer masivo el arribo de aquellos buques que hoy recalán con relativa frecuencia, de 280 m de eslora, 40 m de manga y capacidad 5400 teus

# Rango de Esloras de Buques Arribados a Buenos Aires (2007)



# Situación Actual en el Puerto de Buenos Aires

- Déficit de accesibilidad al puerto, tanto náutica como terrestre (esta última involucra al transporte automotor y ferroviario)
- Los desarrollos que se vinculan conjuntamente a la ciudad y del puerto se fueron llevando a cabo en forma independiente y sin una clara y aconsejable coordinación. El desarrollo de las interfaces portuarias debe ser planificado integralmente, fortaleciendo de esta manera la relación ciudad-puerto
- Existe un extra costo del transporte ferroviario en Buenos Aires por falta de conexión directa. Hoy el FFCC ve descolocada su participación frente al camión
- Falta de un área de transferencia de cargas, tanto dentro del puerto y en zona retroportuaria (como complemento y buffer de las operaciones), así como también fuera de él para permitir la ruptura de cargas haciendo efectiva la participación intermodal, prestando todo tipo de servicios a las mercaderías y al transporte

# Accesos Terrestres a Dock Sud

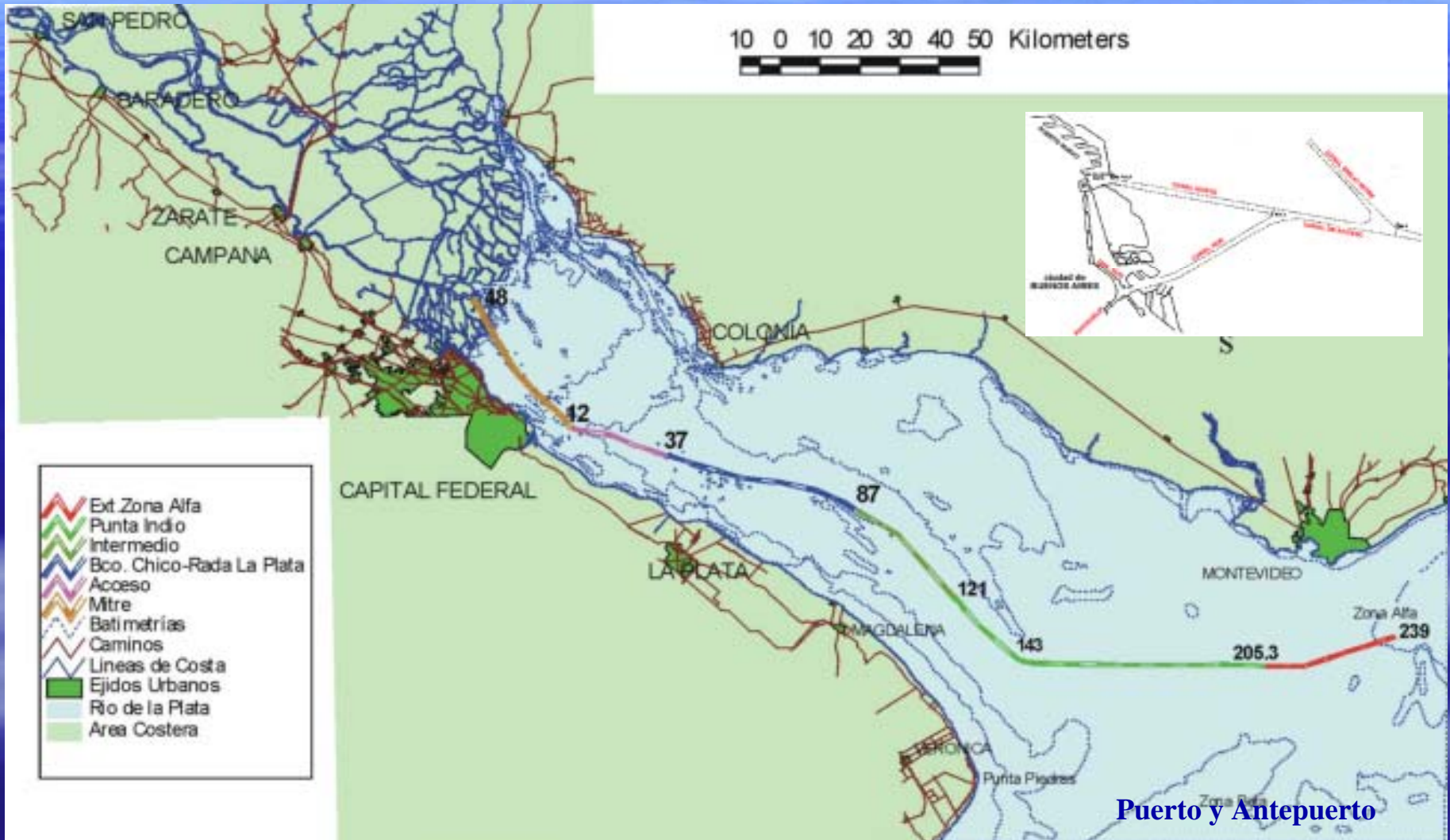
- Dock Sud sufre los mismos problemas que Buenos Aires, aunque quizás un poco más aliviado debido a que no se localiza en el centro de ciudad
- Su acceso desde autopista proviniendo del sur es más franco, pero los camiones provenientes del norte deben atravesar toda la ciudad de Buenos Aires o realizar circunvalaciones largas y tediosas (avance de la ribereña)
- Con el ferrocarril también sucede lo mismo y la lejanía de Retiro dificulta aún más la operación, al menos respecto a los tráficos provenientes del norte
- Los tráficos ferroviarios del sur tienen acceso directo a través de Ferrosur Roca (trocha ancha que permite a su vez conectarse con NCA, ALL ex-BAP y Ferroexpreso Pampeano)



# Acceso Náutico

- Asegurar la equiparación y mantenimiento de las profundidades tanto del acceso náutico al Puerto de Buenos Aires como de su espejo de aguas interno a aquellas del canal troncal, mediante la ejecución de las tareas de dragado necesarias, asegurando su continuidad en el tiempo
  - En este punto hay aspectos técnicos de ingeniería a considerar, tales como el ancho de la bocana (acceso al antepuerto), eventual desplazamiento de la escollera, espacios de maniobra necesarios, resistencia de los muelles actuales, etc.

# Acceso Náutico

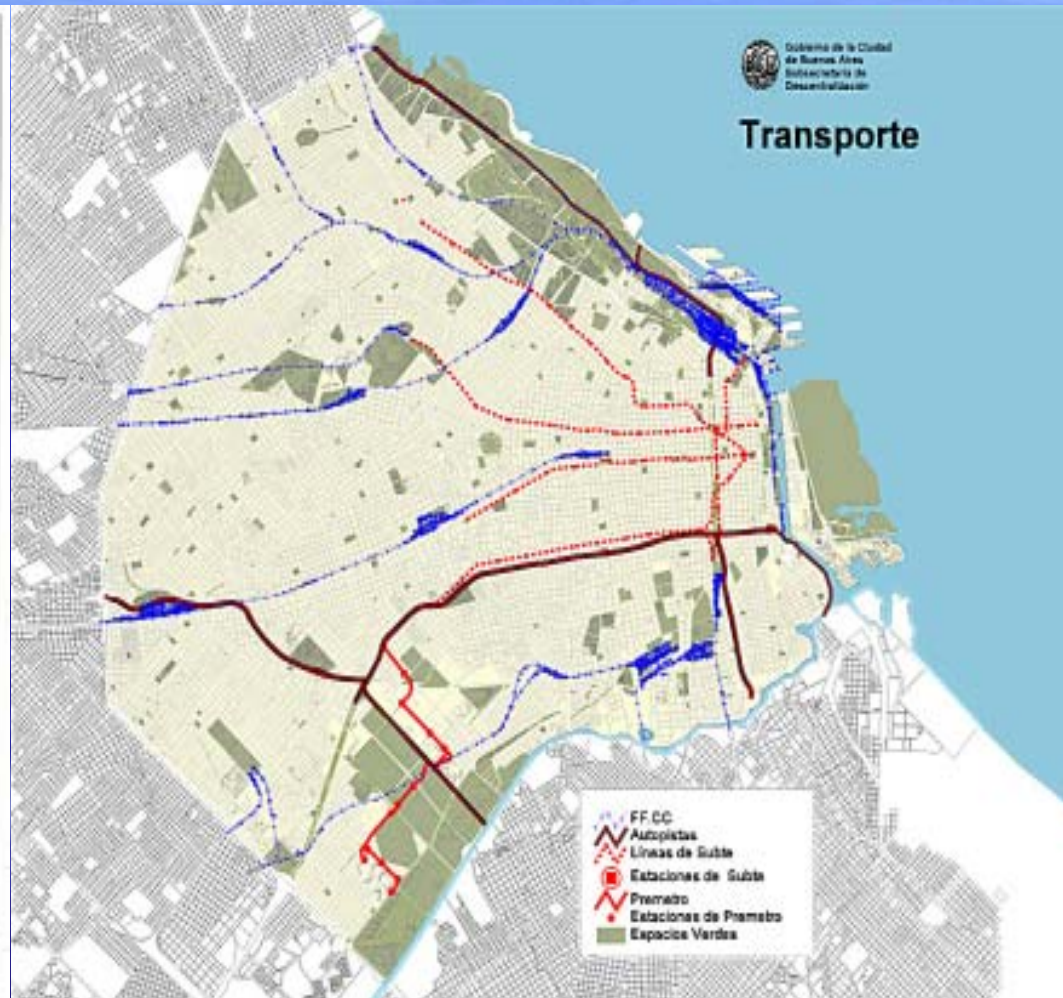


# Accesos Terrestres

Acceder en camión a Puerto Nuevo desde el sur se lleva a cabo utilizando una única arteria (Ing. Huergo) que registra aprox. 9 mil unidades pasantes, y atravesando arterias urbanas compartiendo su uso con vehículos livianos

- Frecuentemente los camiones que ingresan para operar en el puerto deben aguardar se autorice su ingreso a las terminales, no existiendo playas habilitadas destinadas a la espera, permaneciendo estacionados sobre las Av. Rafael Obligado y Ramón Castillo y zona aledaña a las terminales
- Las arterias autorizadas a transitar los vehículos pesados son origen de quejas de los vecinos, y el mantenimiento siempre resulta insuficiente

# Accesos Terrestres



# Accesos Ferroviarios

- Impulsar una mayor participación del modo ferroviario en los tráficos hacia y desde el Puerto de Buenos Aires (máximo esperable es de 50.000 teus/año, y contando con un área de transferencia y acceso directo al puerto de las distintas líneas se estima alcanzaría a 300.000 teus/año)
- Los trenes de carga comparten vías con los de pasajeros que tienen prioridad de paso. A esta dificultad debe adicionarse que la infraestructura ferroviaria está desmejorada y en algunos casos obsoleta con formaciones de trenes de cargas cortas y con bajo promedio de carga, y con sólo una de las líneas (trocha angosta) que puede acceder hoy en forma directa al puerto (la trocha media accede a la terminal de Lacroze, y las de trocha ancha transfieren a camión en Retiro)
- Apoyar la obra de acceso ferroviario al puerto ya iniciada, dado que permitirá el ingreso de formaciones de distintas trochas a todas las terminales de Puerto Nuevo

# Alternativas Recomendables

- Mantener y potenciar los puertos existentes (respuesta de más rápida resolución y menor costo), está en proceso un proyecto de expansión en el puerto de Dock Sud y otro en estudio para el Puerto Nuevo de Buenos Aires
- Impulsar un Plan Maestro y Estratégico, y una acción coordinada para Buenos Aires y Dock Sud en conjunto
- La expectativa de demanda futura indica que deben instalarse otras instalaciones portuarias localizadas una entre Buenos Aires y Campana, y otra en la zona de La Plata (ya está en marcha esta última)
- Elaborar y ejecutar proyectos para descongestionar las zonas portuarias y urbanas, incluyendo la incorporación de nuevas áreas logísticas
- Impulsar una mejora global de la red de captación y distribución de cargas a través del ferrocarril, la vía fluvial, y la vial, con una visión metropolitana, e incorporar una zona de concentración de cargas que facilite su ruptura, evite viajes de camión para transportar contenedores vacíos hacia/desde el puerto, sirviendo además de lugar de prestación de distintos servicios a las mercaderías (agregando valor) y a los contenedores

# Alternativas Recomendables

- Dada la tendencia creciente en el tráfico mundial en contenedores, y la propensión al incremento en el tamaño de los buques portacontenedores, es necesaria la adaptación de la infraestructura a la demanda esperada (puertos y vías navegables)
- La operación con contenedores requiere de importantes espacios operativos en tierra y generosas profundidades en agua que permitan acceder al puerto sin inconvenientes a las nuevos buques portacontenedores que empiezan a enviar los armadores
- La capacidad de los puertos tanto de Buenos Aires como Dock Sud se encuentra cercana al límite, por lo tanto es necesario tomar medidas al respecto (ej. incorporar nuevos espacios operativos, profundizar accesos náuticos, construir muelles que sean aptos para recibir los nuevos buques, crear nuevas instalaciones para la operación y almacenaje de contenedores, entre otras)

## Alternativas Recomendables

- Cuando se trata el tema de los puertos de la Región Metropolitana es vital la participación de las autoridades (Nacionales, del Gobierno de la Ciudad y de la Provincia de Buenos Aires) trabajando en conjunto para reforzar la actividad portuaria y dar respuesta a las necesidades de crecimiento, mejorando en todos sus aspectos la relación ciudad-puerto, e impulsar y apoyar las obras que sean requeridas para tornar eficiente el funcionamiento de sus puertos, a partir de comprender los beneficios que de ello se derivan



# Conclusiones

- Buenos Aires y Dock Sud siguen manteniéndose en la preferencia de los armadores
- En esta metrópolis está localizada toda la gama de servicios requeridos por ellos y por el resto de los operadores del comercio exterior
- Los armadores en forma radial pueden atender desde la ciudad varios puertos de la región
- Nada podrá hacerse sin una debida planificación
- Los puertos de la Región Metropolitana son aún un desafío a resolver

**Muchas gracias**



**[delpalacio@consejo.org.ar](mailto:delpalacio@consejo.org.ar)**