

# Cámara de Puertos Privados Comerciales

## Centro Argentino de Ingenieros : Sistema de Transporte de Cargas y Costo Logístico Argentino



# Cámara de Puertos Privados Comerciales

- Creada en 1988, actualmente cuenta con un total de 26 socios con un amplio abanico de especializaciones portuarias:
- Carga general, química, cargas frigoríficas, containers, frutas, graneles agrícolas, productos y subproductos oleaginosos, automóviles.
- Diferentes ubicaciones geográficas, tanto fluviales como marítima.
- Conformación empresaria diversa; puertos privados operados por empresas exportadoras titulares del dominio, instalaciones privadas operadas por terceros y nacionales o provinciales actualmente concesionados a particulares.





## Un poco de historia, Ley Nro. 24093:

- El 3 de Junio de 1992, se dicta la Ley Nro. 24093, de Actividades Portuarias y su decreto reglamentario lo que provocó una transformación y modernización portuaria.
- Así se logró un sistema de habilitaciones presidenciales de las instalaciones portuarias (uno de los puntos más altos de la Ley al reemplazar el sistema de habilitación por medio de una Ley Nacional individual), modernización de convenios laborales, privatización de obras de dragado, racionalización de aspectos aduaneros, concesionamiento de puertos estatales, y demás medidas que favorecieron el mencionado proceso, creación de los Consorcios de Gestión.
- A partir de dicha legislación Nacional se realizaron numerosas e importantes inversiones (más de 2.500 millones de dólares) para el desarrollo de los puertos privados que aún existen en la actualidad, de hecho, la atracción de emprendimientos económicos que se está dando en el sector es debido a la seguridad jurídica que la misma garantiza.
- En virtud de esta Ley, y de las inversiones mencionadas en los últimos 25 años **los Puertos Argentinos más que triplicaron las exportaciones de commodities agrícolas pasando de 25.000.000 tn a más de 85.000.000 tn.**

# Total de Embarque de Granos, Aceites y Subproductos por Zona 2016

Zona	Granos	Subproductos	Aceites	Totales Zona
Bahía Blanca	9.211.812	697.845	114.065	10.023.722
Quequen	5.675.337	0	1660	5.676.997
Zarate (Las Palmas)	892.726	34.098	0	926.824
Lima	632.623	0	0	632.623
Ramallo	461.779	539.722	54.000	1.055.501
San Nicolas	101.485	0	0	101.485
Villa Constitución	302.944	0	0	302.944
Rosario	10.770.627	4.686.509	695.616	16.152.752
San Lzo/ S.Martin	15.596.011	24.173.303	4.765.134	44.534.448
Timbues	3.353.003	3.174.876	541.449	7.069.328
<b>TOTALES</b>	<b>46.998.347</b>	<b>33.306.353</b>	<b>6.171.924</b>	<b>86.476.624</b>

Fuente Dirección de Mercados Agroalimentarios SAGPyA

## Movimiento de Contenedores 2016

PUERTO	TOTAL (TEUs)
BUENOS AIRES	862.060
DOCK SUD	492.285
ZARATE	124.086
USHUAIA	60.833
ROSARIO	57.179
BAHIA BLANCA	32.450
MADRYN	27.762
SAN ANTONIO ESTE	24.869
DESEADO	15.568
MAR DEL PLATA	7.088
<b>TOTALES</b>	<b>1.704.180</b>

## Movimiento de Vehículos Zona Zárate 2016

442.037 Vehículos

## Movimiento total de Puertos Petroleros 2016 (Boyas)

26.678.575 cm<sup>3</sup>

# Más Números del Sector

- Se pasó de embarcar en 2010 **72.028.975 tn.** a embarcar **86.476.624 tn** en 2016 (granos, aceites y subproducto). **Se estima un aumento del 40% para los próximos 5 años.**
- Los puertos privados tienen proyectado una inversión estimada para los próximos 3 años de alrededor de **USD 2.025.000.000.**
- Se emplea, sólo en lo que respecta a los **puertos socios de la Cámara**, tanto directa como indirectamente alrededor de 25.000 trabajadores.
- El sector genera más de **24 mil millones de dólares anuales de exportaciones** lo que se refleja en ingreso de divisas que ayudan a expandir el nivel de actividad económica de nuestro país.
- **Buques ingresados en 2016:** Quequén: 293 buques, 27% más que en 2015  
Bahía Blanca: 771 buques, 10 % mas que en 2015  
Gran Rosario: 2420 buques, 11,6 % mas que en 2015  
3000 barcazas



# Necesidad de optimizar los modos de transporte:



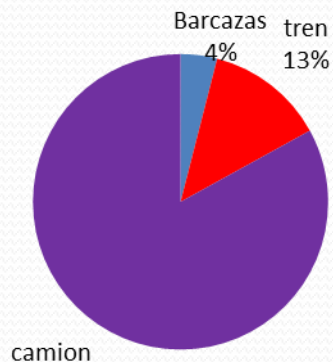
- Un convoy de barcazas transporta 25 barcazas: cada una carga 1500 tn, total **37.500 tn.**  
**Con 1 tn de combustible para 1 tn carga se recorre 991 Km**
- Un vagón de tren carga 30 tn. se necesitan 1250 vagones, alrededor de 31 trenes (40 vagones), para igualar la carga de un convoy.  
**Con 1 tn de combustible para 1tn carga se recorre 769 Km**
- Un camión carga 23 tn., se necesitan alrededor de 1630 camiones para igualar la carga de un convoy.  
**Con 1 tn de combustible para 1tn carga se recorre 241 Km**

Esto demuestra la eficacia del uso de las barcazas, que reduce el impacto ambiental, abarata el costo del flete, y desplaza a los camiones de las rutas, evitando congestionamientos y accidentes.



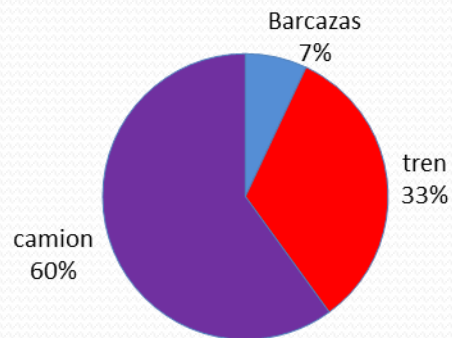
# Comparación de la utilización de modos entre Argentina, Brasil, Estados Unidos y Paraguay

## ARGENTINA



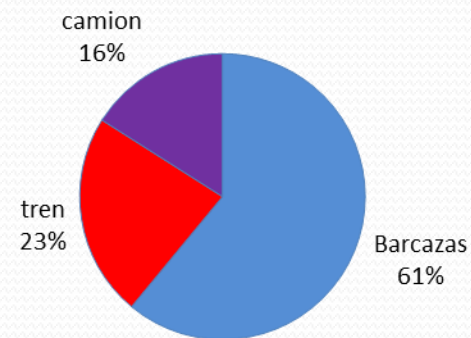
Producción cerca del Puerto

## BRASIL



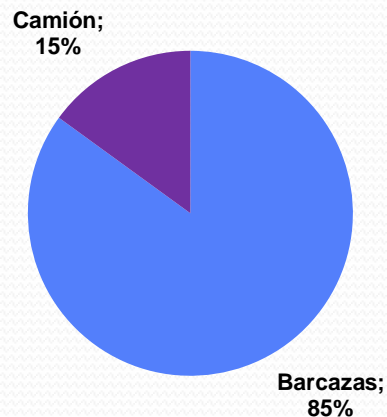
Mejorando FFCC + hidrovias

## ESTADOS UNIDOS



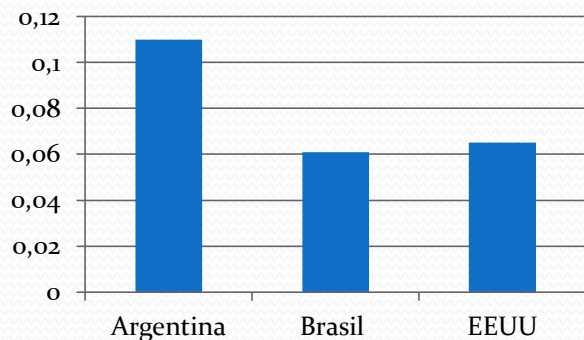
Fletes bajos e hidrovía madura

## PARAGUAY



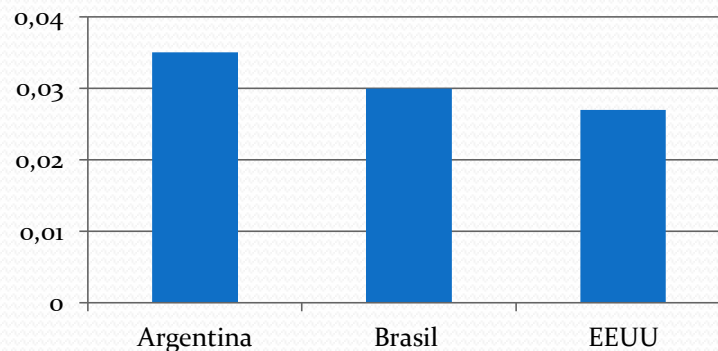
## Comparación de costos flete camionero, marítimo y ferroviario entre Argentina, Brasil y EEUU

**Flete Camionero ¢/tn/km (distancias cortas de 320km)**



**Flete camionero Argentino es 70 % mas caro que EEUU y 80 % mas caro que Brasil.** (Fuente BCR)

**Flete ferroviario ¢/tn/km (distancias promedio de 1200 km) tipo de cambio actual**



**El Flete ferroviario Argentino es 30 % mas caro que el de EEUU y 17 % mas caro que Brasil**

- **Flete marítimo Argentina - Rotterdam USA (desde el Golfo de México) –Rotterdam**

0.0012 USD/tn/km.

- El principal problema de Argentina es la ineficiente utilización del modo vial y ferroviario que lleva a mayores costos comparados con USA y Brasil.
- **Es más caro transportar granos desde el norte Argentino (Ej Salta) a las Terminales Portuarias del Gran Rosario (USD 65 x tn) que enviarlos desde un Puerto Up River a China (USD 39 x tn).**
- Según la OCDE, una mejora del 10% en la calidad del transporte y la infraestructura logística puede aumentar un 30% las exportaciones agrícolas de los países en desarrollo.

# Los puertos requieren infraestructura externa y políticas de respaldo



- Mejoras en los accesos Portuarios, redes viales y ferroviarias.
- Conectividad con los otros modos (Fomentar carga de barcazas, Ferrocarriles)
- Mejoras en las Vías Navegables (**Hidrovia**: Infraestructura. Profundidad, escasez de radas, insuficiencia de anchos de eslora, mejora del tramo Santa Fé al Norte. **Es clave lograr una utilización mas eficiente de la Hidrovia.**  
Dragado y profundización Puertos Bahía Blanca y Necochea.
- Planificación y Coordinación Público - Privada (Aduana, SENASA, PNA, Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, Ministerio de Transporte, Ministerio de Trabajo)
- Bajar la conflictividad gremial

## Vamos por buen camino:

- Reducción de los costos de Estiba en un 50 % promedio (Apertura de mercado en PGSM).
- Reducción de los costos de remolcadores en un 20%.
- Eliminación Disposición 1108 (transbordo).
- Eliminación del TAP.
- Aumento de la eslora permitida de los convoyes a 290 mtrs x 50 de manga en el tramo del km. 240 del Paraná inferior hasta desembocadura del Paraná Bravo.
- Creación sistema de turnos para evitar demoras en los ingresos a los puertos.
- Resol. General **4138-E** Draft Survey, genera un ahorro superior a los U\$S13.000.000 anuales.
- Plan de Seguridad Vial implementado por el Gobierno para los próximos 4 años

- **A nivel internacional la premisa es bajar los costos logísticos y dar mayor valor agregado a los bienes y la Argentina no puede quedar fuera de este objetivo.**

# MUCHAS GRACIAS !!!

