Bajante del río Paraná: efectos sobre la carga de maíz en el puerto de Bahía Blanca

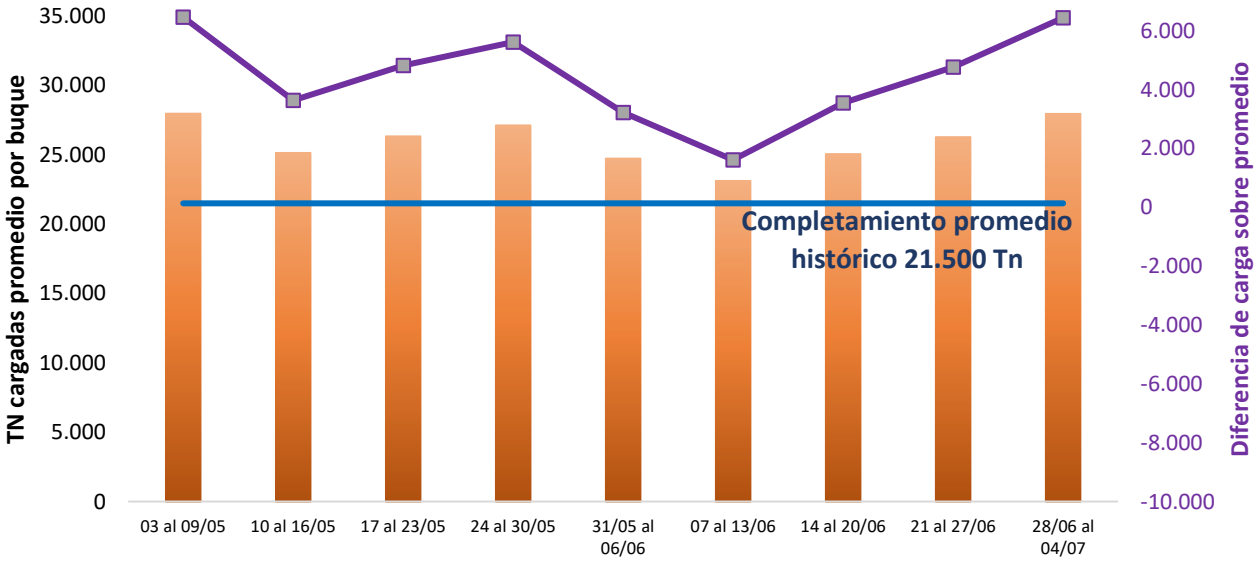
La bajante del río Paraná continúa generando complicaciones logísticas en los puertos de up-river, debido al menor tonelaje con el que pueden partir los barcos en estas terminales. Esta situación genera que las embarcaciones deban realizar un mayor completamiento en los puertos del sur, entre ellos, el de Bahía Blanca. Desde la primera semana de mayo comenzaron a observarse los efectos en el puerto local, con un incremento de las toneladas cargas, sobre todo para maíz. Desde el área de Estudios Económicos de la Bolsa de Cereales de Bahía Blanca, se muestra la magnitud del efecto.

Dado que el maíz es el principal cereal exportado por el puerto de Bahía Blanca y el cultivo sobre el cual se evidencian los mayores efectos de la bajante del río Paraná, se analizó la carga efectiva promedio por buque en el período del 3/05 al 4/07 del 2021, en comparación con un completamiento promedio histórico de 21.500 Tn[1].

En el periodo bajo análisis, **el promedio de carga de maíz por buque se ubicó en 26.000 Tn**, es decir, un 21% más que el promedio histórico. Incluso, el completamiento llegó a picos del orden de las 28.000 Tn (+30%) en las semanas de mayor impacto de la bajante (ver Gráfico 1).

A modo de resumen, si se considera un completamiento promedio histórico de 21.500 Tn, en los meses de mayo y junio de 2021, los buques que llegaron al puerto de Bahía Blanca cargaron 4.500 Tn más de maíz por sobre lo habitual.

Gráfico 1. Completamiento promedio de maíz por buque – operatoria semanal Puerto Bahía Blanca



Fuente: elaboración propia.

[1] El completamiento promedio de maíz en el puerto de Bahía Blanca se obtuvo a partir del tonelaje cargado por buque en el periodo 2017-2019, en los cuales no se daban los efectos de la bajante del río Paraná.

En términos globales, **en el periodo bajo estudio se embarcaron 1.405.852 Tn de maíz, con un incremental por sobre el completamiento promedio histórico de 215.358 Tn.**

Desde el punto de vista comercial, se conjugan dos aspectos: el inconveniente logístico que impide una mayor carga en los puertos de up-river y la menor oferta de grano en la región en relación con la zona núcleo - a pesar del avance de cosecha del 45% en el área de influencia BCP -. La situación descripta genera necesariamente que el precio pagado por los exportadores en las terminales de Bahía Blanca se encuentre por encima de los ofrecidos en el Gran Rosario. Para ilustrar este punto, basta decir que el precio pizarra promedio en Bahía Blanca en el periodo bajo estudio fue de 220 u$s/Tn, mientras que en Rosario alcanzó los 209 u$s/Tn.

En el caso del **poroto de soja**, las consecuencias de la bajante en el puerto local no se muestran tan marcadas como para el maíz. Para la oleaginosa, el completamiento promedio histórico se ubica en 23.000 Tn[2], mientras que, en el periodo analizado, cada buque tuvo una carga promedio de 26.000 Tn.

En el caso del **trigo**, la mayor proporción de los buques que zarpan desde el puerto de Bahía Blanca se dirigen a Brasil en embarcaciones de menor porte, con lo que la originación de la carga se da en la región. Por ello, la bajante del río Paraná no tiene efectos significativos para este cereal.

Como se mencionó en informes anteriores, esta situación no es excluyente del 2021, ya que en abril de 2020 la altura promedio del río Paraná también estuvo por debajo del metro de altura. En el puerto local, los efectos se observaron en el período abril-agosto 2020. Para el corriente, las repercusiones podrían prolongarse en el tiempo más allá del mes de agosto.

[2] Al igual que en maíz, el completamiento promedio de poroto de soja en el puerto de Bahía Blanca se obtuvo a partir del tonelaje cargado por buque en el periodo 2017-2019.