

iae

INDICADORES ACTIVIDAD ECONÓMICA

OCT 2022

EDICIÓN N° 176



Centro Regional de Estudios
Económicos de Bahía Blanca,
Argentina



SUMARIO

CONSEJO DIRECTIVO

CR. HÉCTOR A. CUETO
.....

OSCAR A. MARBELLA
.....

ING. CARLOS A. ARECCO

STAFF

MG. GONZALO SEMILLA

Economista Jefe
.....

gsemilla@creebba.org.ar

LIC. JERÓNIMO ETCHEVERRY

Economista Semi Senior
.....

jetcheverry@creebba.org.ar

LIC. CONSTANZA OBIOL

Economista Junior
.....

constanza@creebba.org.ar

LIC. HELENA BRIATORE

Economista Junior
.....

helenabriatore@creebba.org.ar

FRANCISCO TEMOSI

Asistente de Investigación
.....

FACUNDO BURGOS GALARRAGA

Asistente de Investigación
.....

ROCÍO FEDORASZEZECH SÁNCHEZ

Asistente de Investigación
.....

AN. PROG. ALEJANDRO A. CORVATTA

Informática
.....

alejandro@creebba.org.ar

ESTUDIOS ESPECIALES

- Evolución del precio del neumático en Bahía Blanca (2010-2022).
- Movimiento comercial en los puertos bonaerenses.
- Construcción privada local (2021-2022)

ANÁLISIS DE COYUNTURA

- Índice de precios al consumidor
- Canastas de consumo
- Industria, Comercio y Servicios
- Mercado inmobiliario

APORTES COMPLEMENTARIOS

- Sustentabilidad de los fondos rotatorios para Emprendedores en el Sudoeste Bonaerense.

Por Claudio Tesan y Branco Nahuel Fibiger

PANEL DE INDICADORES DE BAHÍA BLANCA



FUNDACIÓN
BOLSA DE COMERCIO
DE BAHÍA BLANCA

Indicadores de Actividad Económica es una publicación propiedad de la Fundación Bolsa de Comercio de Bahía Blanca, con domicilio en Av. Colón 2 (B8000FTN) de la ciudad de Bahía Blanca, Pcia. de Buenos Aires. Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723.



ESTUDIOS ESPECIALES

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL NEUMÁTICO EN BAHÍA BLANCA (2010-2022).

MOVIMIENTO COMERCIAL EN LOS PUERTOS BONAERENSES.

CONSTRUCCIÓN PRIVADA LOCAL (2021-2022).

EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL NEUMÁTICO EN BAHÍA BLANCA (2010-2022)

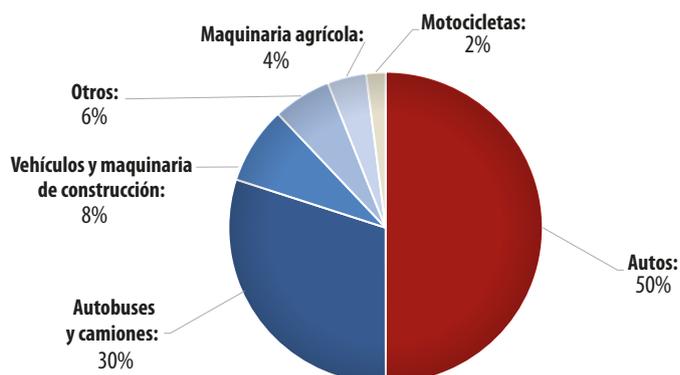
El precio del neumático en Argentina ha aumentado hasta un 80% en lo que va del año y, más allá del régimen de alta inflación por el cual se está atravesando actualmente en el país (66,1% acumulada a septiembre 2022), su aumento preocupa tanto a la población en general como a otros sectores, entre ellos a la industria automotriz y a la de maquinaria agrícola. En el siguiente estudio se caracterizará al sector del neumático, tanto a nivel mundial como nacional, para abordar posteriormente el análisis de la evolución de los precios en el período 2010-2022 para la ciudad de Bahía Blanca con datos del IPC-CREEBBA.

Introducción

Los neumáticos de goma fueron el producto N° 36 más comercializado en el mundo en 2020, representando un total de u\$s 71,6 mil millones, según el Observatorio de Complejidad Económica (OEC). Durante 2021, las exportaciones mundiales de neumáticos nuevos de caucho fueron de un total de u\$s 84,9 mil millones, siendo China el principal exportador con un 20% sobre el total, seguida por Tailandia y Alemania, ambos países con un valor del 7% sobre la exportación mundial de neumáticos. En este sentido, el 61% de las exportaciones mundiales es explicada solo por 10 países y el 91% por 25 países.

Por su parte, Estados Unidos es el principal país importador de neumáticos nuevos de caucho (19% sobre el total), seguido por Alemania y Francia, con el 8% y 5%, respectivamente. En este sentido, como se observa en el Gráfico 1, el 50% de las importaciones mundiales de neumáticos están destinadas al uso en automóviles (incluyendo camionetas y autos de carreras).

Gráfico 1. Destino de importaciones de neumáticos por tipo de uso.



Fuente: elaboración CREEBBA en base a datos del *International Trade Center*.

La empresa francesa *Michelin* lidera actualmente el *ranking* mundial de las principales empresas de fabricación de neumáticos con un valor de marca estimado de u\$s 7,7 mil millones, seguida por *Bridgestone* (de origen japonés) con u\$s 7 mil millones. En tercer lugar, se encuentra la marca alemana *Continental*, con un valor aproximado de u\$s 4,2 mil millones.

Para los próximos años, se esperan significativas transformaciones en el mercado del neumático. Por un lado, ha crecido significativamente la demanda de recauchutado de neumáticos, la cual es una opción más rentable ya que ayuda a reducir el costo operativo en el mercado de repuestos. Por otro lado, cada vez más empresas fabricantes incursionan en la energía verde o tecnologías sin carbono para la producción, con el fin de lograr un perfil más sustentable y amigable con el medioambiente. Por ejemplo, este año la firma *Pirelli* ha fabricado el primer neumático del mundo con certificación FSC (*Forest Stewardship Council*), la cual ofrece la garantía de que el caucho natural contenido en los neumáticos se obtiene en bosques o plantaciones con condiciones laborales seguras y sin deforestar u ocasionar otros daños ambientales.

Por último, debido a la creciente inclinación de las personas por deportes de carreras de autos o bicicletas en terrenos extremos (principalmente en Europa), uno de los mercados de neumáticos del cual se espera un importante crecimiento es el de neumáticos de alto rendimiento.

Caracterización del sector a nivel nacional

Marcas

En Argentina se fabrican neumáticos¹ tanto para exportación como para el abastecimiento de mercados locales. Las tres empresas fabricantes de neumáticos son: *Fate*, *Pirelli* y *Bridgestone* con sus fábricas ubicadas en San Fernando, Merlo y Llavallol, respectivamente, mientras que *Goodyear* y *Continental* (grandes productores a nivel mundial) deciden abastecer el mercado argentino mediante la importación. *Fate* es la única empresa de origen nacional dentro de las nombradas y una de las principales exportadoras de neumáticos del país.

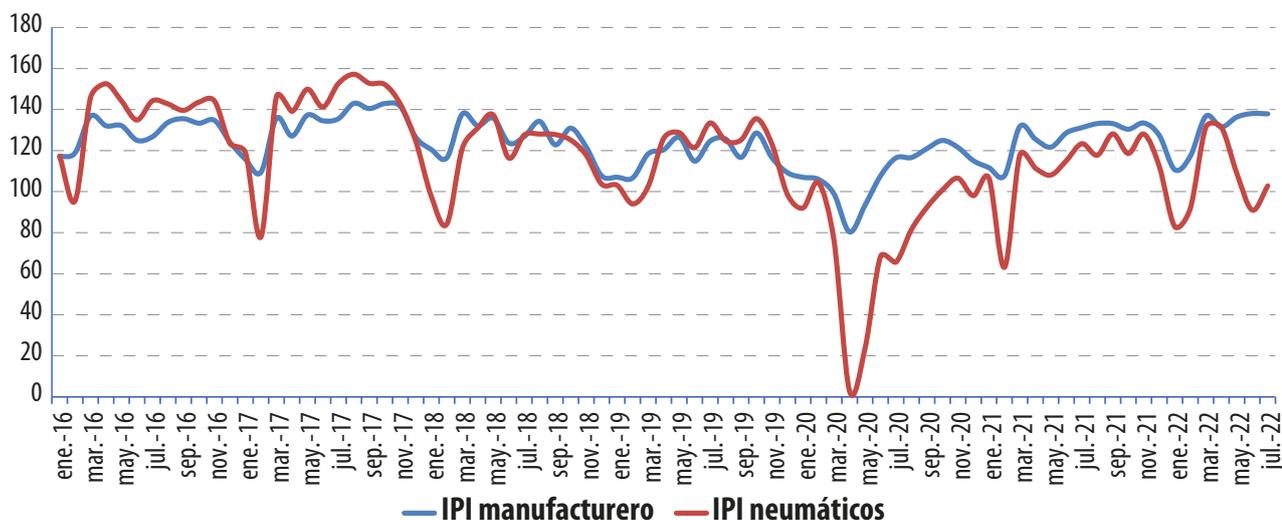
Producción

Las tres fábricas de neumáticos producen en conjunto unos 500 mil neumáticos al mes, es decir unos 6 millones al año; un 40% de la producción es adquirida por las terminales y el 60% restante es para el mercado de reposición y exportación. Sin embargo, según datos del INDEC, la producción de neumáticos cayó un 16,7% en julio de 2022 con respecto al mismo mes del año pasado. Esta caída en la producción puede ser explicada por el actual conflicto gremial con las fábricas y las trabas a las importaciones.

En el Gráfico 2 se observan las variaciones en el IPI (Índice de Producción Industrial) manufacturero y el de neumáticos en el período 2016-2022. El mínimo que se observa en abril de 2020 se debe al cese de actividades a nivel nacional por la pandemia de COVID-19, representando una caída interanual del 97,8%. Posteriormente, mediante la Decisión Administrativa 490/2020, la producción de neumáticos fue incorporada al listado de actividades exceptuadas del cumplimiento del aislamiento social, preventivo y obligatorio, recuperando progresivamente parte de su nivel de producción anterior. En marzo y abril de 2022 se observa el mayor IPI desde el 2019, con una suba interanual del 11,4% vinculada a una mayor demanda en el mercado interno y externo. Según el INDEC, el incremento en las ventas de cubiertas para equipo original se explica por la mayor actividad de las terminales automotrices. Asimismo, se observa un aumento interanual en los envíos externos de neumáticos de caucho nuevos, medidos en toneladas.

Por otro lado, el mayor componente de un neumático es el caucho (natural y sintético), el cual representa un 40% de la materia prima, seguido de un 30% de rellenos (negros de humo, sílice, carbón, caliza, etc.), materiales de refuerzo (acero, poliéster, rayón, nailon) un 15%, y plastificantes y otras sustancias en un 14%. En este sentido, Argentina importa, aproximadamente, cerca de u\$s 169,8 millones de caucho, tanto natural como sintético, al año y produce 35,3 toneladas de caucho sintético.

Gráfico 2. Variación del IPI manufacturero y el IPI del neumático, período 2016-2022, Argentina.



Fuente: elaboración CREEBBA en base a INDEC

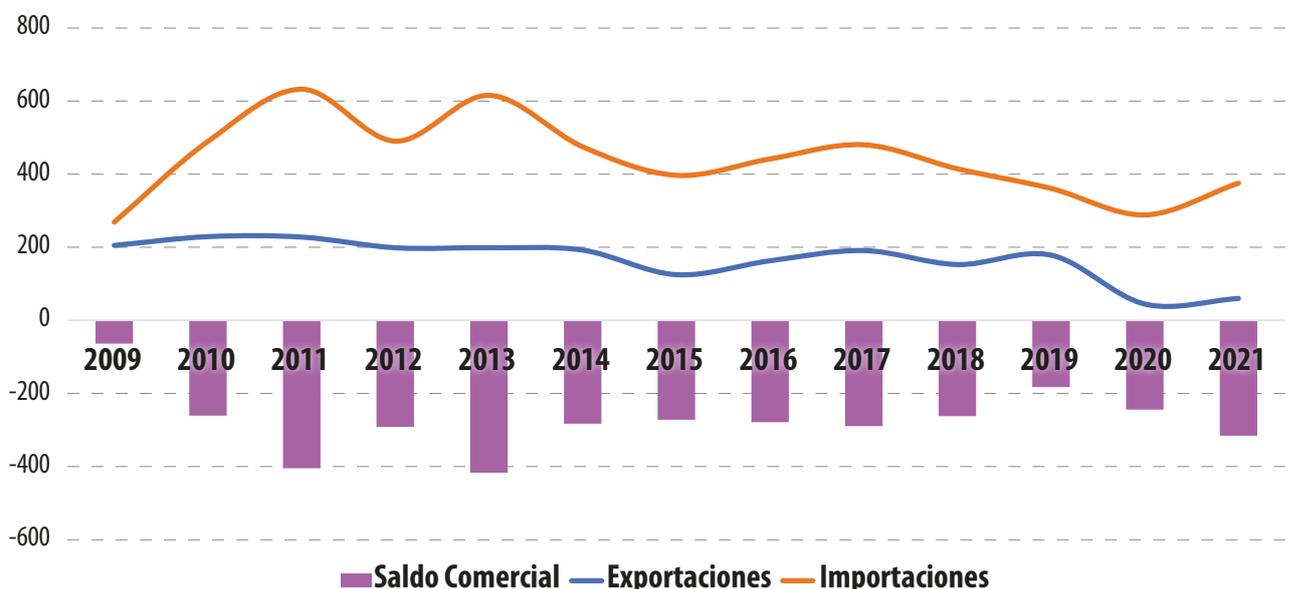
¹ Los neumáticos tienen diversas clasificaciones: por tipo de fabricación (autoportante, diagonales o radiales); según el vehículo (automóvil, moto, camión, camioneta); según estación (invierno, verano, cuatro estaciones), etc.

Por lo tanto, la caída en la producción mencionada anteriormente no es un fenómeno propio de la producción de derivados del caucho y plástico, ya que este sector, en su conjunto, logró aumentar su producción un 6,7% para julio de 2022.

Comercio exterior

Durante el año 2021, Argentina logró exportar neumáticos por un valor total de u\$s 59 millones, mientras que las importaciones alcanzaron los u\$s 375 millones. De esta manera, se puede observar cómo el sector es demandante de divisas, dado que las compras al exterior sextuplicaron a las ventas. Desde el año 2003, año a año las importaciones superaron a las exportaciones, con un máximo en el año 2013 de u\$s 417 millones de déficit comercial.

Gráfico 3. Balanza Comercial de Neumáticos nuevos de caucho (en millones de dólares), período 2009-2021, Argentina



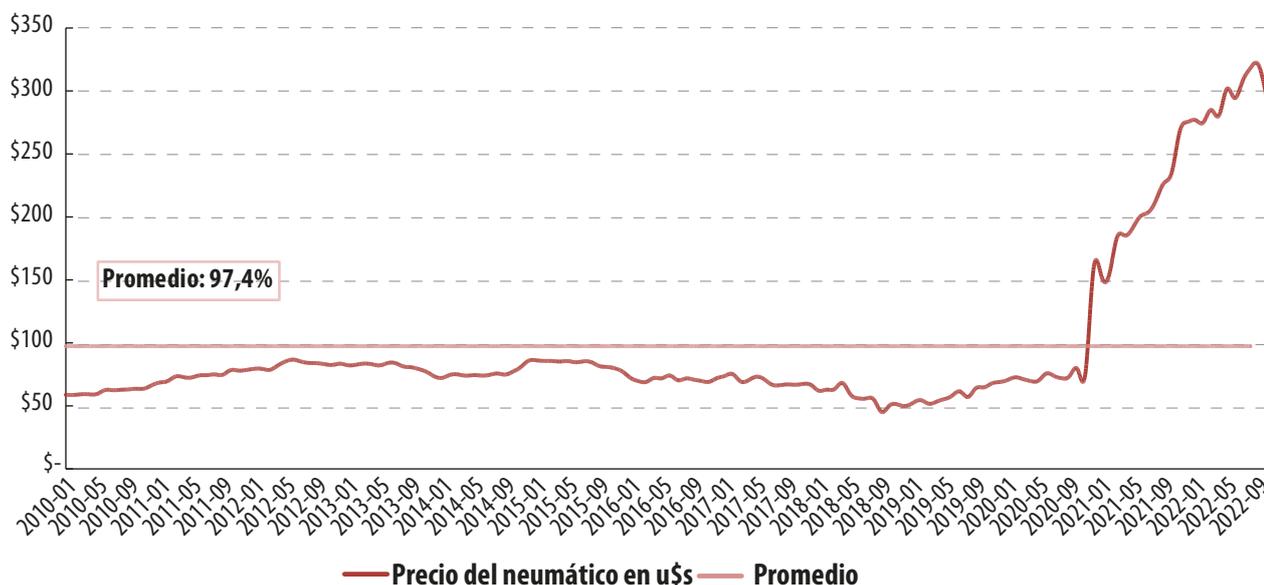
Fuente: elaboración CREEBBA en base a datos del *International Trade Center*.

Entre el año 2019 y el 2020, las exportaciones de neumáticos cayeron un 75%, tendencia que no logró revertirse a lo largo del 2021. Esta caída puede ser explicada, en primer lugar, por consecuencia de una menor demanda de pedidos de piezas, partes y accesorios para la fabricación de vehículos destinados a Brasil, Estados Unidos, Chile y Colombia, entre otros. Dicha tendencia se agravó durante el 2020 por la pandemia COVID-19, contexto en el que la demanda local y externa de neumáticos cayeron abruptamente, con repercusiones para el año siguiente. Esta situación agravó el déficit del sector y es un reflejo de los problemas en la producción que sufre actualmente la fabricación de neumáticos. Para el año 2019, la exportación de neumáticos representaba el 33% de las exportaciones del sector de plástico y caucho, pero en el año 2020 representaron tan solo el 17% de las mismas.

Evolución del precio de neumáticos para Bahía Blanca

Actualmente los neumáticos son un tema de interés en el país, tanto por la escasez del mismo como por el llamativo aumento de sus precios. Entre el 2010-2020 el precio promedio del neumático en Bahía Blanca era de u\$s 70; en diciembre del año 2020 se registró un aumento a u\$s 158 al dólar oficial, lo cual representa un incremento del 105% respecto del mes anterior, y a partir de allí continuó su tendencia creciente hasta el día de hoy (Gráfico 4).

Gráfico 4. Evolución del precio del neumático en dólares durante el período enero 2010- octubre 2022, Bahía Blanca.

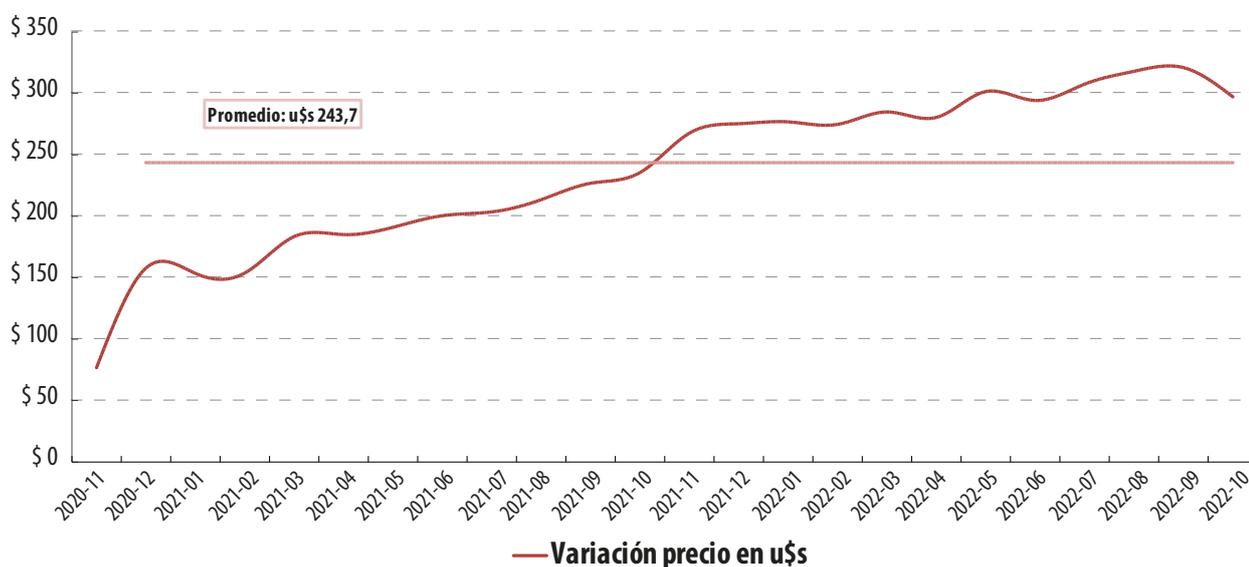


Fuente: elaboración CREEBBA

Actualmente el precio promedio en dólares de un neumático es de u\$s 297, por lo que una cubierta costó en promedio, en el mes de octubre, cerca de \$45.235, lo que significó un aumento interanual del 93% respecto de octubre 2021.

Este aumento en el precio es alarmante si se considera que un cambio de cubiertas para un auto ronda, actualmente en los \$ 200.000 en promedio. ¿Qué factores explican este aumento en el precio? ¿Es una tendencia que proyecta mantenerse en el tiempo?

Gráfico 5. Evolución del precio del Neumático en dólares durante el período ampliado noviembre 2020 - octubre 2022, Bahía Blanca

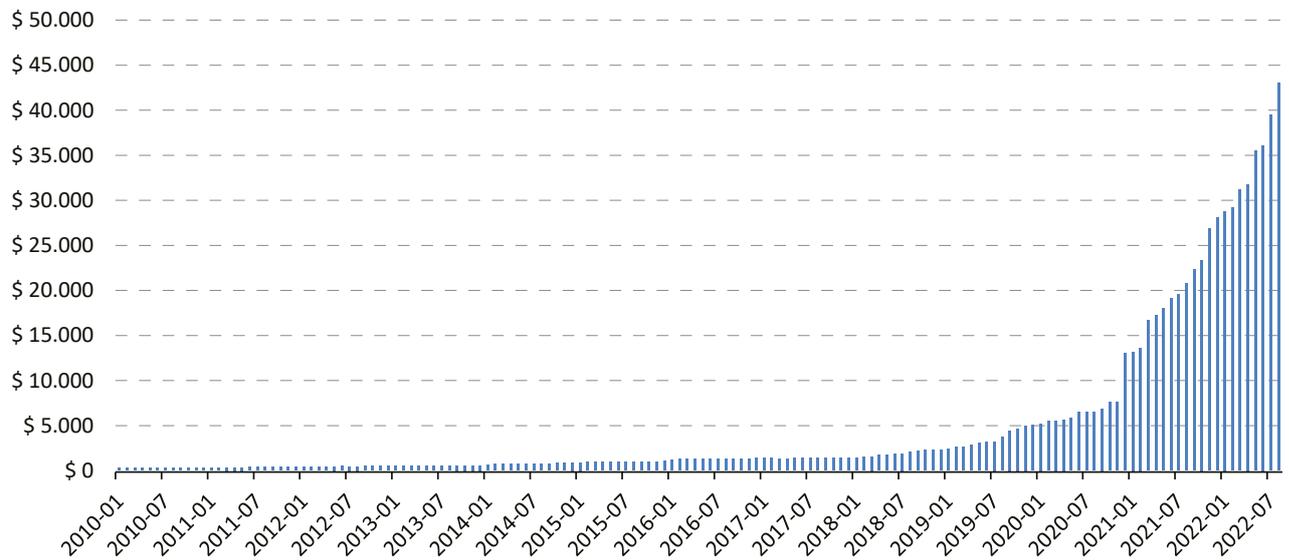


Fuente: elaboración CREEBBA

El gráfico que se muestra a continuación (Gráfico 6) es la evolución del precio de neumáticos en pesos durante el período 2010-2022 para la ciudad de Ba-

hía Blanca, donde se observa una clara tendencia de aumento que acompaña a la inflación a lo largo del período.

Gráfico 6. Evolución del precio del Neumático en pesos durante el período 2010-2022, Bahía Blanca.



Fuente: elaboración CREEBBA

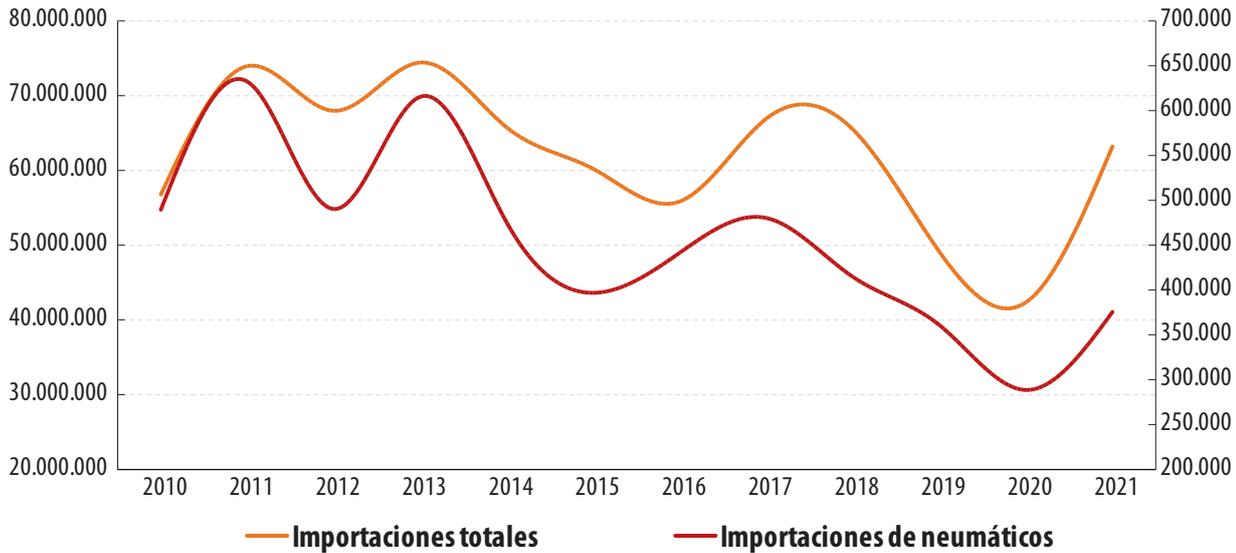
Factores que explican el aumento en el precio del neumático

Contracción de importaciones

El aislamiento obligatorio durante 2020, como consecuencia de la pandemia COVID-19, implicó un impulso adicional a la caída en las importaciones que ya se venía observando anteriormente en el país por caída en la demanda local. En este sentido, la recesión producida en este contexto de caída en la actividad económica, tanto por contracción de la demanda como contracción de la oferta, fue un atenuante que hasta el día de hoy todavía ha dejado vestigios.

Debido al déficit de reservas en el Banco Central (BCRA), el cepo a las importaciones puede ser un efecto agravante para la entrada de neumáticos y materias primas para su producción al país. En el Gráfico 7 se muestran las importaciones de neumáticos y las importaciones totales para Argentina 2010-2021, donde se observa una tendencia similar en ambas a lo largo del período. La última caída se observa desde el año 2018 hasta llegar a su mínimo en el año 2020, con una posterior recuperación al año siguiente, lo que demuestra que, pese a la restricción, las importaciones comenzaron a recuperarse en el último tiempo.

Gráfico 7. Importaciones totales y de neumáticos, período 2010-2021, Argentina (en miles de dólares).



Fuente: elaboración CREEBBA en base al INDEC.

Aumento del precio de la materia prima

La guerra Ucrania-Rusia trajo consecuencias para todo el mundo, y la industria del neumático no fue la excepción. Muchas fábricas de neumáticos importan caucho y negro de carbón de Ucrania, por lo que se está experimentando una suba del precio de las materias primas a nivel mundial. Asimismo, muchas de las marcas de mayor valor, mencionadas anteriormente, que tienen filiales en Rusia, ya han cerrado las exportaciones y cesado las actividades de producción e inversión en dicho país, entre ellas Bridgestone y Pirelli, dos de las fábricas que se encuentran instaladas también en Argentina.

stocks, tanto en las fábricas como en las distribuidoras y revendedoras, así como también demoras de entrega de tres a cuatro meses, profundizando la tendencia de aumento en los precios que se observa desde agosto de 2020.

Aumento de la demanda de neumáticos para automóviles

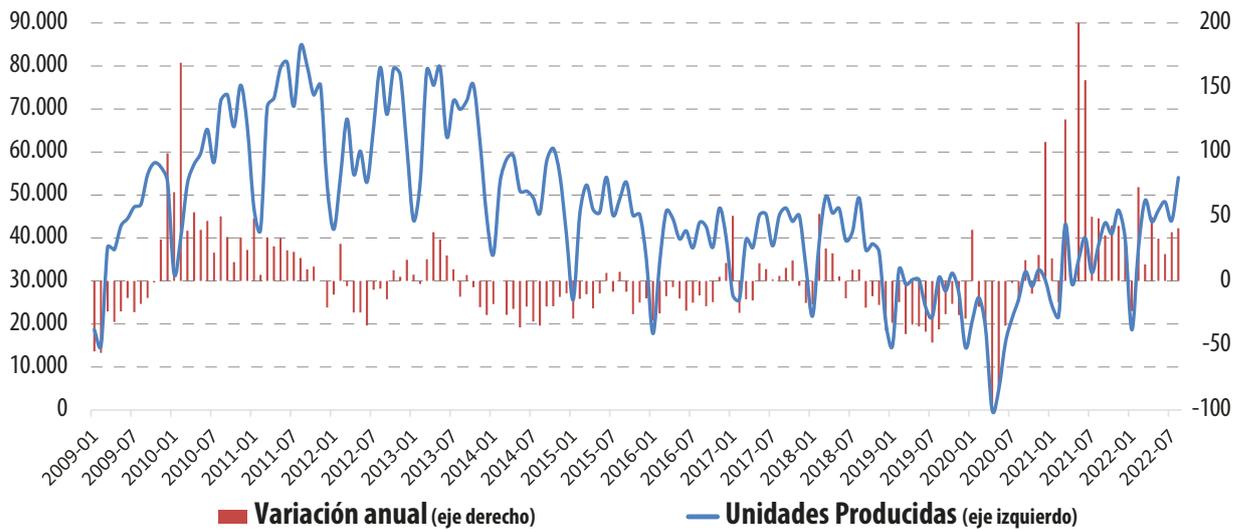
La industria automotriz argentina ha mostrado un importante crecimiento en el último tiempo, incluso superando los niveles previos a la pandemia. De todos modos, las proyecciones que hacían desde el sector a principios de año (un crecimiento anual en la producción de alrededor de un 30% y de 35% para las exportaciones) se vieron obstaculizadas por problemas logísticos, la falta de neumáticos y semiconductores y, principalmente, la falta de dólares para importar repuestos, ubicando las proyecciones en torno al 27%.

Conflicto gremial con las fábricas de neumáticos del país

Por otro lado, en mayo 2022 se inició en Argentina un paro del Sindicato Único de Trabajadores del Neumático (SUTNA) en las tres empresas fabricantes que operan en el país, con el objetivo de reclamar cuestiones salariales y el régimen de trabajo en el sector, lo que provocó una reducción significativa de la producción de neumáticos, dado que en algunas de las plantas se está operando a niveles mínimos diarios. Bridgestone estima una pérdida de 800.000 cubiertas en el tiempo que lleva de conflicto, mientras FATE indicó que está produciendo al 40%, además de que tampoco pueden, en algunos casos, acceder a los stocks de las fábricas debido al bloqueo. La disminución de las importaciones, sumada al conflicto gremial con las fábricas ha producido un progresivo agotamiento de

Por otro lado, se observa un mayor número de patentamientos de automotores en lo que va del año, con una suba del 19,2% en autos y 22% en motos con respecto a 2021. La producción automotriz, en el mes de agosto de 2022, se constituyó en el sector de la economía que más creció de manera interanual, con una mejora en la actividad del 21,6%. Comparando los primeros ocho meses de 2022 con el mismo período de 2021, el aumento fue del 29,5%, con un máximo en las unidades producidas que no se observaba desde 2015. Este aumento de producción y venta de automóviles presiona al alza el precio de los neumáticos, dado que el nivel de producción es menor al requerido por el mercado.

Gráfico 8. Producción mensual de vehículos en unidades y variación anual, período 2009-2022, Argentina.



Fuente: elaboración CREEBBA en base al INDEC.

Conclusiones

Actualmente han surgido otras alternativas frente al desabastecimiento y al aumento del precio de los neumáticos. En la provincia de Misiones, los automovilistas buscan opciones de neumáticos chinos más baratos, los cuales llegan a través del contrabando por la frontera con Paraguay. Por otro lado, muchos argentinos que tienen planeado viajar a Chile o a Uruguay, deciden cambiar sus cubiertas dentro de las fronteras de los países vecinos, dado que estos pueden encontrarse a mitad de precio. Por ejemplo, en Mercado Libre un neumático Pirelli rodado 15 (medidas 185/60) para Argentina cuesta u\$s 323,14 al tipo de cambio oficial mientras que en Chile valen u\$s 105,86. También ha aumentado la cantidad de personas que buscan estas alternativas en Brasil y Paraguay. Sin embargo, cabe destacar que, si bien es una práctica cada vez más común, este hecho no es legal y se encuentra multado por la AFIP.

Si bien se recomienda realizar el cambio de neumáticos cada cuatro o cinco años, muchos han prorrogado este cambio y optan por comprar cubiertas usadas. Aquellos que pueden esperar un tiempo más para realizarlo y consideran la reparación de cubiertas como opción, en agosto esta práctica rondó los \$950 promedio por unidad para la ciudad de Bahía Blanca según el relevamiento del CREEBBA.

Otro de los sectores más afectados por esta situación son las automotrices, por lo que algunas plantas ya han frenado su fabricación por falta de este insumo. También la industria de maquinaria agrícola ha manifestado su preocupación, aunque por el momento continúan normalmente debido a que se han stockeado anteriormente e importan el 80% de los neumáticos que utilizan.

Asimismo, debido a los actuales inconvenientes con la producción nacional, las propias fábricas de neumáticos han aumentado la demanda de cubiertas a países extranjeros, pero, según indicó el propio dueño de FATE, esta puede demorarse varios meses, sumado a la restricción en las importaciones por la falta de dólares. En este sentido, si bien puede parecer una solución en el mediano plazo para cubrir el desabastecimiento, esta medida implica un mayor déficit comercial, dado que a la vez que aumentan las importaciones de neumáticos se reducen las exportaciones por consecuencia de una menor producción nacional total.

Finalmente, en el contexto inflacionario actual, no se visualiza en el corto plazo que los precios de los neumáticos logren estabilizarse por lo que es probable que su precio siga en aumento en los próximos meses. Además, si bien el conflicto gremial fue resuelto recientemente y las fábricas ya retomaron su producción, la suspensión de la actividad ocasionada durante el mes de septiembre generó efectos en los precios por escasez de productos en el mercado.

MOVIMIENTO COMERCIAL EN LOS PUERTOS BONAERENSES

La actividad portuaria comercial de la provincia de Buenos Aires se encuentra marcada por 8 puertos que, a lo largo de 2021, movilizaron 49,3 millones de toneladas y 645 TEUs, siendo las principales cargas cereales y oleaginosas, petróleo crudo y combustibles líquidos. Bahía Blanca y Quequén son los puertos graneleros por excelencia en la provincia y poseen en común que cuentan con aguas profundas, comparten *hinterland*, esencialmente se dedican a la exportación, entre otras características. El puerto bahiense en 2021 presentó una buena *performance* en términos interanuales, creciendo un 38% en lo que respecta a la movilización de productos agrícolas.

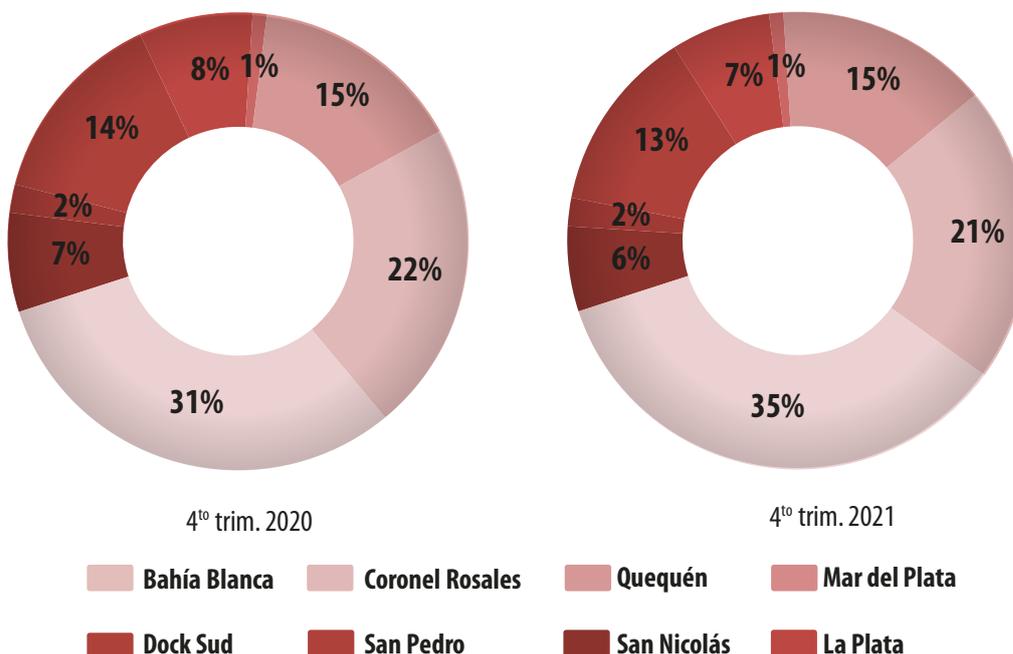
Actividad portuaria en la provincia de Buenos Aires

Las operaciones coordinadas entre buques y puertos resultan de vital importancia para el desarrollo del transporte y la actividad comercial. La eficiencia de la operatoria portuaria tiene gran incidencia en el impacto económico final del transporte del producto y en el desarrollo de la región donde está ubicado. En el caso de la provincia de Buenos Aires cuenta con más de 200 puertos a lo largo de sus 1.500 kilómetros de

costa marítima y fluvial, siendo 8 del total, puertos comerciales explotados bajo Consorcios de Gestión: San Nicolás; San Pedro; Dock Sud; La Plata; Mar del Plata; Quequén; Coronel Rosales y Bahía Blanca. Analizando dichas terminales, de acuerdo a la información relevada por la Subsecretaría de Asuntos Portuarios de la provincia, durante 2021 se movilizaron 49,3 millones de toneladas y 645 TEUs, creciendo de manera interanual 17% y 3%, respectivamente. Los principales productos de carga a granel y/o general fueron cereales y oleaginosas (39%), seguidos por petróleo crudo y combustibles líquidos (38%). En el caso de los contenedores los bienes más importantes fueron arenas y productos minerales.

Gráfico 1. Participación de los puertos bonaerenses en cargas a granel

4^{to} trim 2020 vs. 4^{to} trim 2021



Fuente: elaboración propia en base a la Subsecretaría de Asuntos Portuarios de la provincia de Buenos Aires.

Respecto a la carga a granel y/o general (tanto sólidos como líquidos), Bahía Blanca captó el 35% del total mientras que el 21% fue movilizado por Coronel Rosales y el 15% por Quequén. Dichos porcentajes son similares a igual trimestre de 2020 (Gráfico 1). En cuanto a la carga en contenedores, Dock Sud es amplio líder con el 96% del total, seguido por Bahía Blanca (2%), Mar del Plata y La Plata (1% respectivamente).

A lo largo del año 2021 más de 8 mil buques operaron en los puertos de la provincia, representado un crecimiento del 9% en términos interanuales. Mar del Plata lideró con más de 3 mil buques en su puerto y Dock Sud se encontró a continuación con 2.030 navíos. Según el tipo de carga a granel y/o general, principalmente los buques que amarraron en la provincia fueron pesqueros y areneros.



Los medios de transporte en los que se movilizan las mercaderías pre o post embarque fueron camiones (53%), oleoducto/gasoducto (39%) y tren (8%). Dentro de los 1,2 millones de camiones que ingresaron en los puertos bonaerenses, más de la mitad de los productos fueron granos, derivados y subproductos, 17% bienes trasladados en contenedores y 12% fertilizantes.

Comparación puertos de Bahía Blanca y Quequén

Tanto el puerto bahiense como el de Quequén pueden ser considerados graneleros (Tabla 1), ya que en ambos casos gran parte de los productos movilizados son granos, derivados y subproductos: los principales productos movilizados incluyen maíz, trigo y soja y sus derivados. Asimismo, pueden considerarse competidores ya que comparten *hinterland*¹ y son los puertos

¹ El *hinterland* puede ser definido como aquella área que guarda estrecha relación con un puerto o zona de impacto económico en tierra. Asimismo es la zona que comprende el origen y destino de los bienes que comercializan las terminales portuarias. Este espacio se conforma no solo teniendo en cuenta la distancia de las zonas productivas respecto a la terminal portuaria (cuestiones geográficas) y los medios de transporte existentes (terrestre, fluvial, tubería o aéreo) sino también por la preferencia de los agentes económicos participantes (exportadores y navieras, principalmente).

con las aguas más profundas del país (con más de 40 pies de calado). También tienen en común la gran participación de los camiones como medio de transporte, aunque en Quequén su importancia es mayor (95% del total versus 58% en el caso del puerto bahiense). Otra coincidencia es que sus operaciones principalmente son exportaciones: el 92% del total de la carga en Quequén y 83% en el caso de Bahía Blanca.

Durante el año 2021, en Bahía Blanca se movilizaron 18,5 millones de toneladas (+28% i.a.) mientras que en Quequén fueron 7,5 millones (+17%). De esta manera, el primer puerto mencionado exhibió una mayor capacidad de comercialización, con una cantidad superior de buques (833 frente a 314). El principal destino de las mercaderías desde el puerto bahiense fue Brasil, mientras que para Quequén fue China. En el caso de las cargas en contenedor, Bahía Blanca movilizó 11.115 TEUs mientras que en Quequén no se registraron este tipo de operaciones durante 2021.

Un punto importante para resaltar es la relación existente entre Quequén y Bahía Blanca con el complejo portuario de Rosario (Santa Fe). Dicha terminal fue, durante 2021, el segundo nodo agroexportador a nivel mundial, con un total embarcado de 75,2 millones. Sin embargo, dada la reducida capacidad de dicha terminal para movilizar grandes buques con sus bodegas completas por su menor calado, en muchos casos el completamiento de los barcos se finaliza en las terminales bonaerenses. En 2021 ocurrió una bajante extrema del río Paraná y se observó una disminución en el calado, beneficiando a Bahía Blanca y Quequén que vieron crecer sus volúmenes comercializados respecto al año anterior. En resumen, existe una relación de complementariedad entre los tres puertos, pero de competencia entre Bahía Blanca y Quequén.

Tabla 1. Cuadro comparativo características Puerto de Bahía Blanca y Puerto de Quequén

Año 2021

	Bahía Blanca	Quequén
Toneladas movilizadas (millones)	18,5	7,5
Cantidad de TEUs	11.115	-
Principal medio de transporte	Camión	Camión
Principal producto comercializado	Maíz	Maíz
Cantidad de buques	833	314
Principal tipo de operación	Expo	Expo
Principal destino	Brasil	China

Fuente: Subsecretaría de Asuntos Portuarios de la provincia de Buenos Aires, Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB) y Puerto de Quequén.

Movimiento de productos agrícolas en el puerto de Bahía Blanca

Por ser un puerto especialista en granos y derivados agrícolas, resulta relevante analizar el movimiento de dichos bienes. Como puede observarse en la Tabla 2, el año 2021 presentó el mayor volumen de movilización de este tipo de bienes en el período estudiado, creciendo un 38% respecto al año previo. Durante el primer semestre de 2022, la categoría analizada creció un 16% respecto a iguales meses del año previo.

Por tipo de producto, en 2021 el maíz fue el principal movilizado, representando en promedio el 46% sobre el total. En segundo lugar se encuentra el trigo, con un promedio del 23% del total. Soja y sus derivados² se posicionó en tercer lugar con el 12% del total. Sin embargo el aceite de girasol presentó el mayor crecimiento interanual, creciendo un 233%.

Tabla 2. Movilización de productos agrícolas
2018-2021

	2018	2019	2020	2021
Trigo	1.941	2.582	1.711	3.092
Maíz	2.764	4.241	5.191	7.014
Cebada	999	1.237	492	1.033
Malta	294	339	295	301
Aceite de girasol	66	144	31	103
Pellets girasol	62	71	51	136
Soja y derivados	1.301	3.005	1.832	1.568
TOTAL	7.429	11.618	9.604	13.247
V.I.A.	-	56%	-17%	38%

Fuente: Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB).

² Incluye harina, porotos, aceite y pellets.

Los principales destinos de este tipo de mercadería (Figura 1), a lo largo de 2021, fueron Brasil, Vietnam, China, Corea del Sur y Malasia, siendo la soja y sus derivados, el trigo, el maíz, la malta y la cebada, los granos más importantes en cantidad de toneladas movilizadas.

Figura 1. Principales destinos de productos agrícolas

Año 2021

Producto	Destino	Toneladas
Trigo	Brasil	1,7 millones
Maíz	Vietnam	2,0 millones
Malta	Brasil	261 mil
Cebada	Brasil	95 mil
Soja y derivados	China	846 mil

Fuente: elaboración propia en base al Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB).

Específicamente en lo que respecta a la soja, de acuerdo a la base de datos de SIO GRANOS, Bahía Blanca envió hacia el exterior, en promedio, el 4% del total nacional durante el período 2016-2019, siendo su principal destino China. En general, Rosario es el puerto argentino con el mayor movimiento a lo largo de los años analizados, con más de la mitad del movimiento de la soja en el país.

Comercialización de otros productos en el puerto bahiense

Más allá de los granos, aceites y subproductos que representan más del 70% del total, en el puerto de Bahía Blanca se movilizan otros bienes. Las categorías que contienen dichos productos son químicos e inflamables (20% sobre el total) y mercaderías varias (8%). Como se observa en el Gráfico 2, químicos e inflamables se han posicionado en segundo lugar durante los años estudiados, con un descenso en su participación hasta 2019, para luego volver a crecer los tres años siguientes.

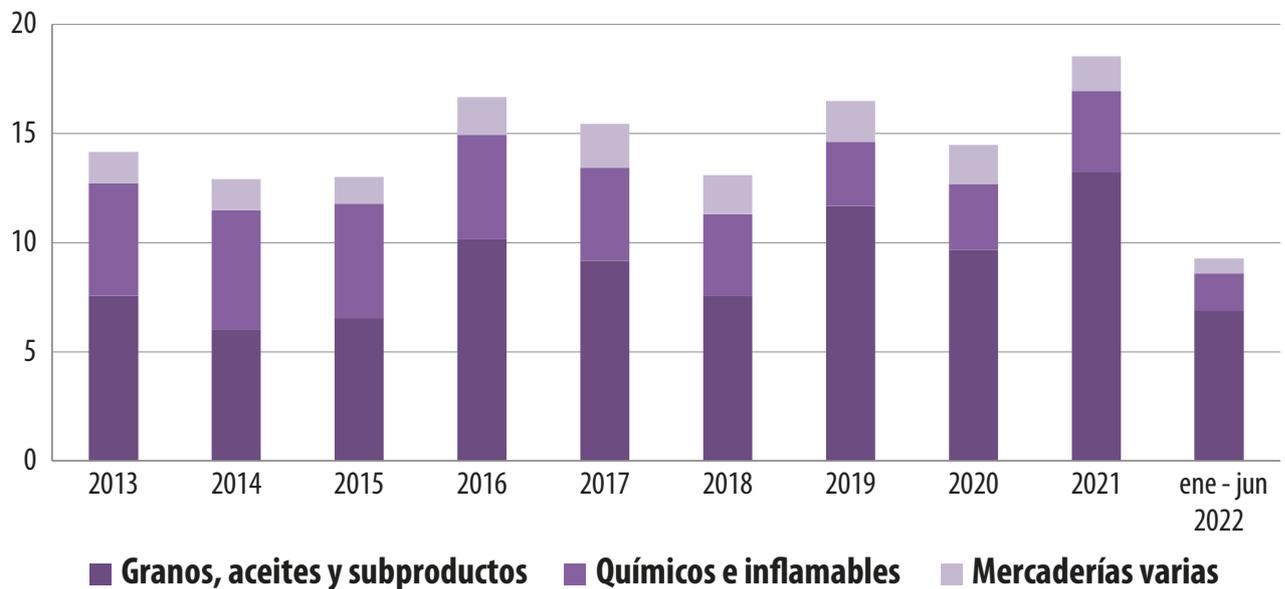
A lo largo del año 2021, se movilizaron 3 millones de toneladas siendo el metano, el gas oil, el etano y el propano los principales bienes movilizados. Estos productos crecieron un 22% respecto a 2020 y su participación aumentó 1 punto porcentual. El primer semestre de 2022 transcurrió con una comercialización de 1,6 millones de toneladas, incrementándose un 1% i.a.

Por su parte, el rubro mercaderías varias tuvo una participación regular a lo largo de los años, con un promedio del 11% en su contribución. Los productos que sobresalieron fueron la urea, el fertilizante y la baritina en 2021. Su contribución cayó 3 p.p. mientras que su comercialización descendió 11% en términos interanuales. En cambio, durante enero-junio de 2020 se observó un crecimiento interanual del 28%.

Gráfico 2. Mercaderías movilizadas en el puerto de Bahía Blanca según categorías

año 2013 - ene-jun 2022

Millones de tn.



Fuente: elaboración propia en base al Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB).

Reflexiones finales

El sistema portuario comercial de la provincia de Buenos Aires se encuentra conformado por 8 puertos a lo largo de toda su costa. Las mercaderías movilizadas son diversas, destacándose los granos, aceites y subproductos, el petróleo crudo y los combustibles líquidos en general.

El principal puerto que movilizó contenedores, durante 2021, fue Dock Sud. Por otro lado, los principales puertos graneleros (de productos sólidos y líquidos) de la provincia fueron Bahía Blanca, Quequén y Coronel Rosales, que abarcaron más del 70% de este tipo de productos durante 2021.

Especialmente existe una relación de competencia entre Bahía Blanca y Quequén por ser las de mayor calado, compartir área aledaña productiva y realizar principalmente actividades de exportación. Además se vieron beneficiadas por las condiciones negativas presentes en el complejo portuario de Rosario, dada la relación de complementariedad que existe entre los tres puertos.

Para finalizar, la actividad del puerto de Bahía Blanca, durante 2021, presentó un crecimiento del 38% respecto al año 2020, siendo la mejor performance de los últimos cuatro años. Por otro lado, a lo largo de los primeros seis meses del año en curso también creció en términos interanuales (+16%), siendo las expectativas optimistas para la finalización del año.

CONSTRUCCIÓN PRIVADA LOCAL (2021-2022)

El nivel de actividad que muestra el sector de la construcción pareciera mostrar que la crisis desatada por la pandemia quedó atrás, aunque en algunos casos, como el del empleo, aún no se puede superar los niveles de 2019. En julio de 2022, (último dato disponible), el Indicador Sintético de Actividad de la Construcción (ISAC) mostró un importante crecimiento respecto de febrero de 2020 (+32,8%), último mes sin el efecto pandemia. Por su parte, los datos de empleo del primer semestre de 2022 que pone a disposición el Centro de Estudios para la Producción (CEP), muestran que los puestos de trabajo del sector se encuentran por encima de igual período de 2020 y 2021 (superándolos en 17,1% y 20,1%, respectivamente) aunque por debajo de la marca de 2019 (-7,7%). Por otro lado, en el plano local se registró una *performance* similar en cuanto a que se superaron los registros de 2020 pero aún no se pudieron alcanzar las estadísticas de 2019.

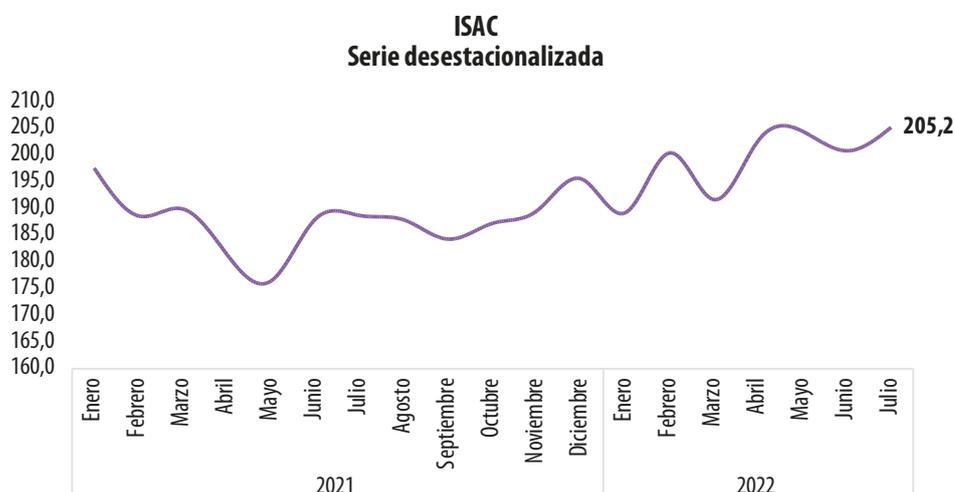
Coyuntura del sector a nivel Nacional (2021-2022)

La crisis desatada a raíz del Covid-19 pareciera haber quedado atrás para el sector de la construcción, tal como puede notarse al observar algunos datos del sector. Según el Indicador Sintético de la Actividad de la Construcción (ISAC) entre enero de 2021 y julio del corriente año (último dato disponible) se registran valores que superan ampliamente la cifra de febrero 2020 (último mes de dicho año sin efecto pandemia). En particular, la variación punta a punta entre julio de este año y el mes previo al inicio de la crisis sanitaria arroja un 32,8%. En efecto, no solo se recuperó el nivel de actividad sino que se logró un crecimiento importante en la actividad.

Como puede observarse en el Gráfico 1, más allá de las oscilaciones de corto plazo a partir de mayo de 2021, la tendencia del indicador muestra un claro signo positivo, con mínimos y máximos ascendentes. En particular, el mes de julio arrojó un crecimiento del 2,2% respecto del mes anterior.

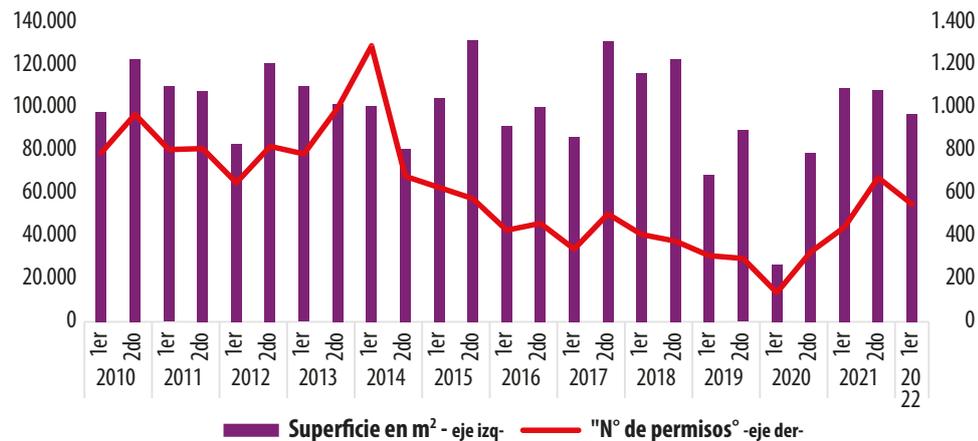
En la misma línea, según el Índice Construya¹ que mide la evolución de la actividad de 11 empresas representativas del sector, se produjo en julio una expansión de mayor envergadura (7,6% en relación a junio). Sin embargo, lo sucedido en agosto no fue tan promisorio, dado que la actividad exhibió un importante freno al caer, aproximadamente, un 10% mensual. Por último, más allá del retroceso mencionado, el informe marca que en agosto hubo una variación interanual en el despacho de insumos del 12,1%, lo cual está en línea con la buena performance registrada en el ISAC que elabora el INDEC.

Gráfico 1. Indicador Sintético de la Actividad de la Construcción (base 2004=100).



Fuente: INDEC. Índice_construya

¹ <https://grupoconstruya.com.ar/servicios/>

Gráfico 2. Construcción autorizada con permiso para Bahía Blanca (2010-2022)

Fuente: elaboración propia en base a datos de Central Territorial de Datos del Departamento de Catastro de la Municipalidad de Bahía Blanca.

En cuanto al empleo, según datos del Centro de Estudios para la Producción (CEP), la situación muestra que aún queda camino por recorrer para alcanzar los registros de 2019. En concreto, en 2021 se advierte un crecimiento del 10,8% respecto de 2020 (378 mil y 341,2 mil de empleos, respectivamente) aunque no se alcanzó a recuperar los niveles de 2019 (444,2 mil, es decir, -14,9%). De igual manera sucedió con el primer semestre del corriente año, cuando se contabilizaron 422,9 mil trabajadores. Si bien existió un rebote respecto de 2020 (352,1 mil o +17,1%) y 2021 (361 mil o +20,1%) dicha cifra se encuentra por debajo de igual período de 2019 (458 mil, lo cual significa un -7,7%). A nivel local la recuperación del empleo fue menos acentuada, dado que al primer semestre de 2022 se contabilizaron 5 mil empleos, es decir, 9,3% por encima de 2021 y 8,6% en relación a 2020, pero 11,3% por debajo del 2019.

Construcción privada local (2021-2022)

A nivel local se otorgaron 1.116 permisos de construcción a lo largo de 2021, es decir, un 142% por encima de 2020, año afectado sensiblemente por la pandemia. Por otro lado, en el primer semestre del corriente año se registraron 530 permisos. Si se los compara con igual período de 2021 se advierte una expansión del 20%, lo cual refleja la buena performance que atraviesa el sector.

En cuanto a la superficie autorizada, durante 2021 se registraron 217,6 mil m² (105,7% i.a) mientras que en el primer semestre de 2022 dicho guarismo ascen-

dió a 97,2 mil m² (-11% respecto de igual período de 2021). La superficie promedio de las obras autorizadas a lo largo de 2021 fue de 195 m², mientras que el mismo indicador se ubicó alrededor de los 183 m² al cabo de los primeros 6 meses de 2022.

En cuanto al análisis por **categoría de construcción** autorizada durante 2021 se registraron variaciones de gran magnitud en relación al año previo en los 4 grupos de edificaciones, lo cual se explica por el freno de la actividad durante la pandemia:

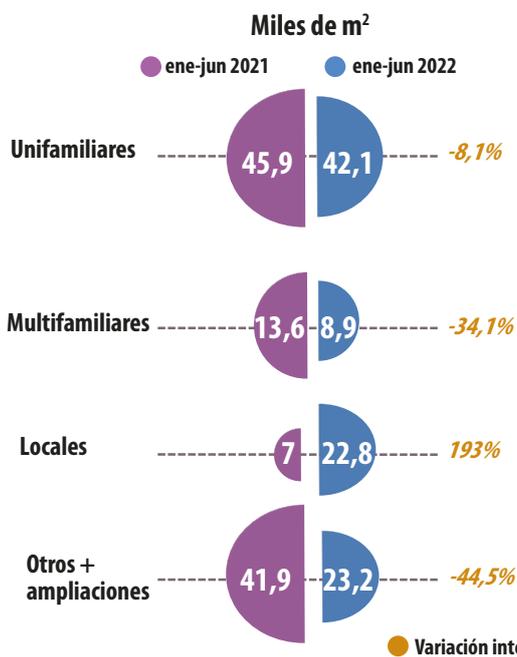
- Unifamiliares: 100,2 mil m² (150% i.a)
- Multifamiliares: 21,8 mil m² (18% i.a)
- Locales: 20,9 mil m² (47% i.a)
- Ampliaciones y otros: 22,1 mil m² (70% i.a)

Durante el primer semestre del corriente año casi todas las categorías exhibieron variaciones negativas en relación a igual período de 2021. En concreto, tanto la superficie habilitada para viviendas unifamiliares, multifamiliares, como ampliaciones y otros cayeron respecto de igual período de 2021 (-8,1%, -34,1% y -44,5%, respectivamente). Únicamente se registró mayor superficie en la construcción destinada a locales, que registró un fuerte incremento del 193% interanual.

550

Permisos otorgados (1er semestre 2022)

Gráfico 3. Construcción autorizada en Bahía Blanca por rubro (1^{er} semestre 2021 y 1^{er} semestre 2022)



Fuente: elaboración propia en base a datos de Central Territorial de Datos del Departamento de Catastro de la Municipalidad de Bahía Blanca.

Costos de referencia

En base a la información publicada por la revista Obras y Protagonistas, se utiliza como referencia los costos estándar promedio, por metro cuadrado, de edificación en la ciudad. Cabe aclarar que dichos costos excluyen el valor del terreno, los honorarios del proyecto y dirección técnica, impuestos, sellados, derechos municipales de construcción y demás gastos no detallados en la memoria descriptiva. Las estimaciones se realizan para tres modelos estandarizados de construcción: C1, C2 y C3:

- El modelo C1 corresponde a una vivienda unifamiliar en planta baja "tipo barrio" de 57 metros cuadrados.
- C2 se refiere a una vivienda unifamiliar de dos plantas y 465 metros cuadrados.
- C3 designa a un edificio en altura con zócalo comercial en planta baja y un total de 3.672 metros cuadrados.

97 Mil metros cuadrados (1^o semestre 2022)

El valor promedio del metro cuadrado, correspondiente a los tres tipos de construcción descriptos, alcanzó en junio de 2022 los \$114.600, arrojando una tasa de variación del 51,4% interanual.

Por otra parte, como se puede observar en el Gráfico 4, el costo del metro cuadrado en dólares valuado al tipo de cambio oficial asciende a u\$s 934 en junio de 2022, mostrando así un incremento del 17,5% interanual.

Tras un período de estabilidad en el primer semestre de 2021, cuando el costo en dólares variaba al 1,2% promedio mensual y se mantenía en el rango de u\$s 760 y u\$s 800, el metro cuadrado en dólares se situó alrededor de los u\$s 900 en el primer semestre de 2022. De este modo, en la primera mitad del corriente año el indicador volvió a mostrar un estancamiento.

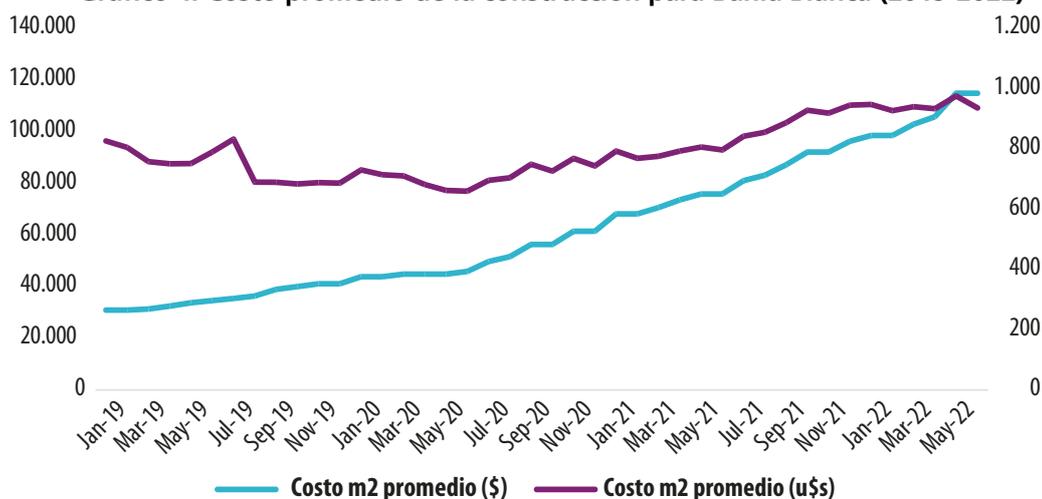
Por último, si se efectúa un análisis por modelo se puede observar que la categoría C2 volvió a ser la que más se encareció con un 54,6% interanual en junio, seguida de la C3 con un 51,1% y C1 con un 48%.

Inversiones autorizadas estimadas

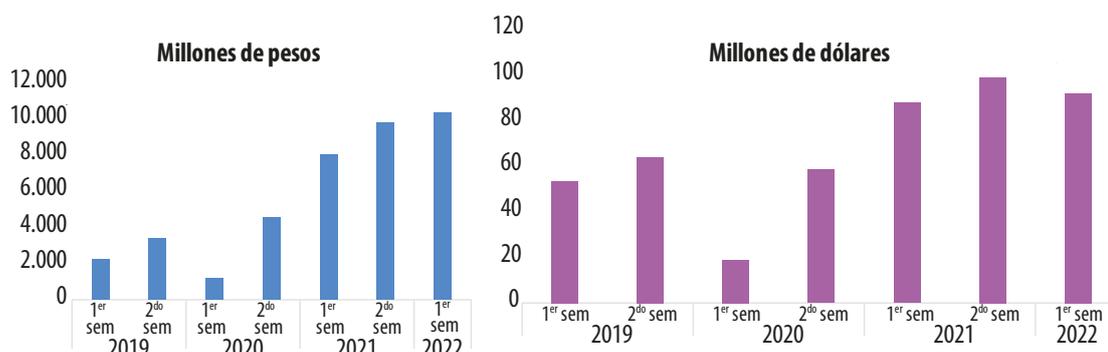
Considerando la cantidad de metros cuadrados autorizados para construir y los costos de construcción en Bahía Blanca, se realizó un cálculo aproximado de la inversión en nuevos proyectos de edificación en la ciudad.

Como ya ha sido mencionado, los costos básicos de referencia, y por consiguiente la inversión estimada, no incluyen los gastos en honorarios por el proyecto y dirección técnica, los cuales incrementarían (en promedio) un 10% las erogaciones totales.

Tal como se muestra en el Gráfico 5, las estimaciones en relación al monto invertido en nuevos proyectos de construcción durante 2021 arrojan un total de \$17,8 mil millones o u\$s 186,8 millones. Al comparar estas cifras con las de 2020 se advierte un crecimiento del 209,8% y 141,1%, respectivamente.

Gráfico 4. Costo promedio de la construcción para Bahía Blanca (2019-2022)

Fuente: elaboración propia en base a datos de Central Territorial de Datos del Departamento de Catastro de la Municipalidad de Bahía Blanca.

Gráfico 5. Evolución de la inversión autorizada estimada por semestre (2019-2022)

Nota: valorizado al tipo de cambio oficial A 3500 publicado por el BCRA.

Fuente: elaboración propia en base a datos de Central Territorial de Datos del Departamento de Catastro de la Municipalidad de Bahía Blanca y la revista Obras y Protagonistas.

En el primer semestre de 2022, se estimaron inversiones por \$10,3 mil millones, es decir un 28,9% por encima del mismo período de 2021. Si se valoriza en moneda extranjera, el total invertido ascendería a u\$s 92 millones, lo cual resulta un 4,9% superior a 2021.

En cuanto a la participación de los distintos tipos de viviendas sobre el total sobresale la siguiente estructura:

Tabla 1. Inversión estimada en construcción autorizada para la localidad de Bahía Blanca.

Año	Semestre	Inversión en millones de pesos (\$)					Inversión en millones de dólares (u\$s)				
		Uni familiares	Multi familiares	Locales	Otros	Total	Uni familiares	Multi familiares	Locales	Otros	Total
2019	1er	1.344,6	366,8	138,1	375,1	2.224,6	32,5	8,5	3,3	9,2	53,5
	2do	1.616,6	659,4	361,3	761,8	3399,1	30,7	12,6	6,6	14,1	64,0
2020	1er	568,8	240,5	77,0	312,6	1199,0	9,0	3,8	1,2	4,9	19,0
	2do	2.805,8	780,6	644,3	326,3	4.557,0	36,0	10,0	8,3	4,2	58,5
2021	1er	5.784,5	962,9	505,5	792,9	8.045,9	63,1	10,5	5,5	8,7	87,8
	2do	7.042,7	747,7	1.040,0	957,8	9.788,3	71,3	7,5	10,5	9,8	99,0
2022	1er	6.784,9	911,0	2.171,3	501,8	10.369,2	60,2	8,2	4,5	19,0	92,0

Fuente: elaboración propia en base a datos de Central Territorial de Datos del Departamento de Catastro de la Municipalidad de Bahía Blanca y la revista Obras y Protagonistas.

- Durante 2021, el 71,9% de los recursos se destinaron a construir viviendas unifamiliares mientras que la categoría “otros” se ubicó en segundo lugar con el 9,8% del total.

- En el primer semestre de 2022 este escenario se repitió parcialmente, en tanto que las inversiones se concentraron en viviendas unifamiliares con un 65,4%, seguida de construcciones dedicadas a locales comerciales con un 20,9% del total.

Estimación de inversión total

Hasta este momento, los registros no autorizados no fueron considerados dentro del análisis, teniendo en cuenta que puede tratarse de construcciones de años anteriores que se regularizaron con posterioridad a la presentación de la documentación correspondiente.

No obstante, se realiza también una valorización de los mencionados conceptos de manera de arribar a un valor más cercano al real de la inversión total local.

Teniendo en cuenta tanto las construcciones autorizadas como las que no contaron con el permiso correspondiente, se estima una inversión total de \$23,2 mil millones a lo largo de 2021. Si se valoriza la cifra anterior en dólares, la misma equivale a u\$s 245,5 millones (+88,7% respecto de 2020).

Por su parte, el primer semestre de 2022 arroja un total de \$ 13,3 mil millones o u\$s 118,4 millones, aproximadamente. Si se compara el monto en dólares con la primera mitad de 2021 la variación resultante asciende a -8,7%.

Reflexiones finales

Las principales conclusiones del estudio se detallan a continuación:

- El sector de la construcción mostró signos de recuperación tras la pandemia que afectó fuertemente la actividad. En 2021 se registraron 1.116 permisos de construcción (+142% i.a), en tanto que en el primer semestre de 2022 dicha cifra ascendió a 550 (+20% i.a).

- En cuanto a la superficie autorizada cabe mencionar que tras la fuerte y esperable recuperación (dada la magnitud de la crisis) de 2021 se registró una retracción durante el primer semestre del corriente año, cuando se contabilizaron 97,2 mil m² (-11% i.a).

- Durante el primer semestre del corriente año la superficie promedio cayó respecto del mismo período del año previo (183 m² y 195 m², respectivamente, es decir un retroceso de 6,1%). Dicho de otro modo, si bien hubo más cantidad de permisos en la primera mitad del año (+20%), cada obra tuvo menos metros cuadrados que un año atrás.

- Por otro lado, en relación al empleo se registraron, aproximadamente, 5 mil puestos de trabajo en el primer semestre del año. De esta forma, hubo un crecimiento del 9,3% interanual y del 8,6% con respecto a 2020. Sin embargo, todavía no se pudo alcanzar la marca de 2019, ubicándose un 11,3% por debajo de dicho año.

- En el primer semestre del año, las construcciones destinadas a viviendas unifamiliares fueron las más representativas dentro de los permisos otorgados con 42,1 mil m², en tanto que la categoría que presentó mayor crecimiento interanual fue la de locales con 23,8 mil m² (+193%).

- La inversión en construcción con permiso del primer semestre del año ascendió a u\$s 92 millones, lo cual resulta un 4,9% superior a 2021. El 65,4% de los recursos se destinaron a viviendas unifamiliares, mientras que los locales comerciales explicaron un 20,9% del total. En cuanto a la inversión total (con y sin permiso), la misma se estimó en u\$s 118,4, un -8,7% respecto de igual período de 2021.



ANÁLISIS DE COYUNTURA

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR
CANASTAS DE CONSUMO
INDUSTRIA, COMERCIO Y SERVICIOS
MERCADO INMOBILIARIO

ANÁLISIS DE COYUNTURA

Índice de Precios al Consumidor

Durante los meses de agosto y septiembre del corriente año, la variación acumulada del Índice de Precios (IPC CREEBBA) fue del 13,2%, marcando un ascenso de, aproximadamente, 1,4 puntos porcentuales en relación al bimestre anterior.

Indumentaria se ubicó en primer lugar con un crecimiento del 18,0%. Este resultado se debió, principalmente, al aumento en artículos de marroquinería (27,7%), ropa interior de hombre (27,4%) y telas (24,9%).

La categoría **Bienes y servicios** varios mostró un incremento del 16,9%. Este resultado se debió, principalmente, al aumento en otros artículos de tocador descartables (26,1%), servicios de peluquería y para el cuidado personal (18,4%), artículos de tocador (17,9%) y cigarrillos y tabaco (5,3%).

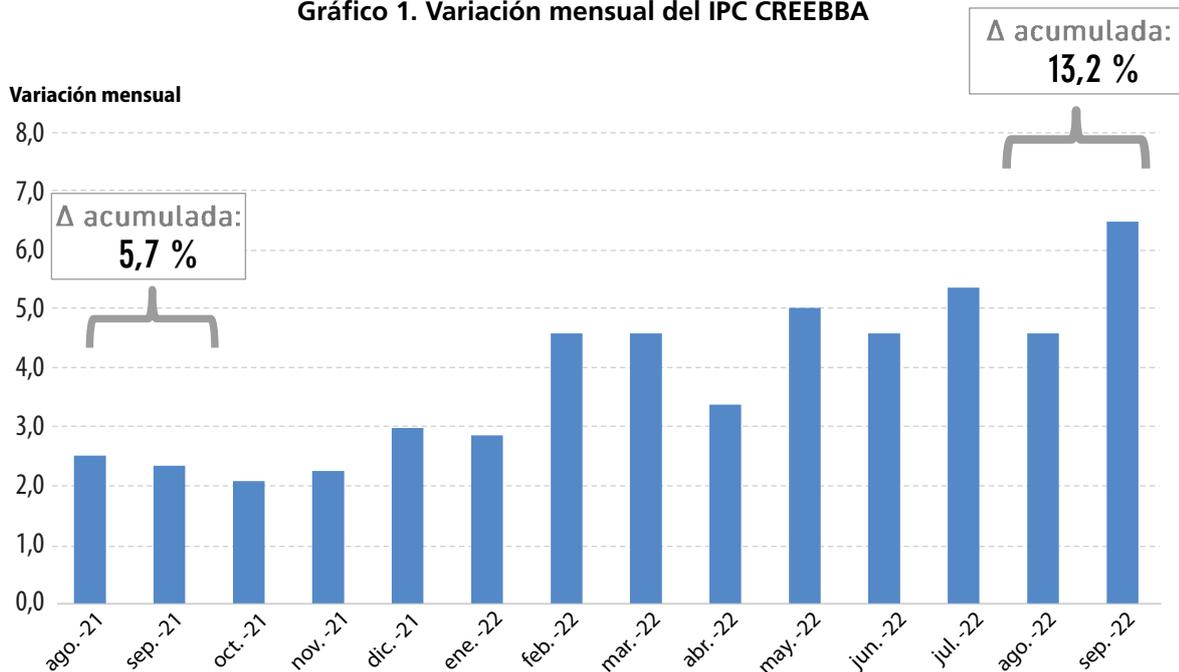
El capítulo **Alimentos y Bebidas** (el cual posee la mayor ponderación dentro del Índice General) exhibió durante los meses analizados una variación del 14,4%. Los aumentos más significativos se registraron en conservas y preparados de pescado (32,5%), frutas frescas (30,1%) aceite puro (28,5%), azúcar (27,0%) y café (26,5%).

En referencia a las categorías que posee el Índice de Precios, la categoría **Estacional** evidenció el mayor crecimiento (16,0%), siendo frutas frescas y transporte los aumentos más destacados. Por otro lado, la categoría **Núcleo** presentó un crecimiento del 13,4%, donde las principales subas se observaron en cristalería y loza, conservas y preparados de pescado y artículos de ferretería. Por último, los **Bienes y servicios Regulados** presentaron la menor variación (11,7%) para el período analizado, con un aumento en telefonía, internet y comunicaciones, combustibles y lubricantes y transporte de corta distancia.

Canastas Básicas de Consumo

A lo largo de los meses de agosto y septiembre pasado, tanto la Canasta Básica Alimentaria (la cual define la línea de indigencia), como el costo de la Canasta Básica Total (CBT), que delimita la línea de pobreza, presentaron un incremento del 16%. Se puede observar que la variación de ambas canastas fue superior al incremento de precios minoristas medido por el IPC CREEBBA en dicho bimestre (13,2%).

Gráfico 1. Variación mensual del IPC CREEBBA



Las variaciones de ambas canastas se pueden explicar por el incremento en verduras (como el tomate, la cebolla y la papa), margarina, soda y galletitas de agua, entre otros.

Por último, durante el mes de septiembre del corriente año, una Familia Tipo 2 (padre, madre y dos hijos en edad escolar) necesitó ingresos mensuales por \$ 145.880 para no ser catalogada pobre (CBT) y \$ 65.271 para no caer debajo de la línea de indigencia (CBA).

Comercio, Industria y Servicios de Bahía Blanca

Durante el bimestre julio-agosto, el saldo de respuesta del indicador de situación general fue calificado como **normal** (bajo los parámetros de medición del CREEBBA), creciendo su valor de 0 a 4.

En relación a la situación general en términos interanuales, los empresarios manifestaron encontrarse levemente en una mejor situación respecto al nivel de actividad de iguales meses de 2021.

En cuanto al indicador del nivel de ventas, el mismo presentó una leve recuperación respecto al período previo. Más allá de este resultado, los empresarios mencionaron la falta de *stock* de ciertos bienes, principalmente aquellos importados.

Al momento de referirse tanto a las expectativas generales como sectoriales, los encuestados mantienen una postura negativa dada la coyuntura actual y no esperan una mejora significativa en los próximos meses.

Por otro lado, persistió durante julio-agosto la tendencia a mantenerse con sus planteles de personal fijo en un 83% de los encuestados.

En pocas palabras, el bimestre exhibió una tendencia **normal**, incrementándose el saldo de respuesta. El nivel de ventas se recuperó ligeramente (a pesar de la falta de ciertos productos) y los encuestados mantienen expectativas desalentadoras para los meses inmediatos a nivel general y sectorial. Asimismo, un gran número de empresarios sostuvieron el nivel de empleo. Sectorialmente la situación de todos los sectores fue **normal** pero en términos interanuales peor en el caso de la **Industria** y el **Comercio**. Solo el sector **Servicios** presentó un aumento en su nivel de ventas, repitiendo lo observado el bimestre anterior.

Mercado inmobiliario

El sector inmobiliario en la localidad de Bahía Blanca mostró una tendencia **regular** en el caso de compraventa y **normal** para alquileres durante el bimestre julio-agosto (según parámetros CREEBBA), mostrando igual situación en ambos rubros por onceavo bimestre consecutivo.

Expectativas generales

47% peor

41% igual

12% mejor

Compraventa

Examinando por rubro, en comparación a mayo-junio, la mayoría de las categorías de compraventa presentaron una tendencia **normal**, con excepción de chalets y casas, locales, cocheras y depósitos con un resultado regular.

Además, en términos interanuales, el nivel de ventas fue similar para gran parte de las categorías de compraventa. Solo en el caso de chalets y casas, departamentos, pisos y funcionales fueron menores.

Expectativas de compraventa

35% peor

53% igual

12% mejor

Alquiler

A lo largo del cuarto bimestre de 2022, el rubro **Alquileres** presentó una tendencia buena en más de la mitad de las categorías, con excepción de locales, cocheras y depósitos con una tendencia normal.

Respecto a la cantidad de contratos de alquiler, ha sido similar en términos interanuales para todas las categorías, exceptuando departamentos y funcionales.

De acuerdo con el Índice para Contratos de Locación (ICL) publicado por el BCRA, el precio en pesos de los alquileres, en comparación a igual período del año anterior, presentó un crecimiento del 74,4%.

En definitiva, durante el bimestre julio-agosto del año en curso se encontró nuevamente una situación **regular** para compraventa y normal para alquiler. En el rubro locatario, según los consultados, se sostiene la escasez de oferta de inmuebles para alquilar dada la baja rentabilidad y se aguarda cuál será el impacto frente a una posible modificación de la Ley de Alquileres sobre el mercado. Por el contrario, en compraventa, según las inmobiliarias, existió una sobreoferta de inmuebles dada la falta de créditos hipotecarios, desincentivando la inversión. De este modo continúa la recesión en el sector y las expectativas, para el corto y mediano plazo, no son alentadoras.

Expectativas alquiler

12% peor

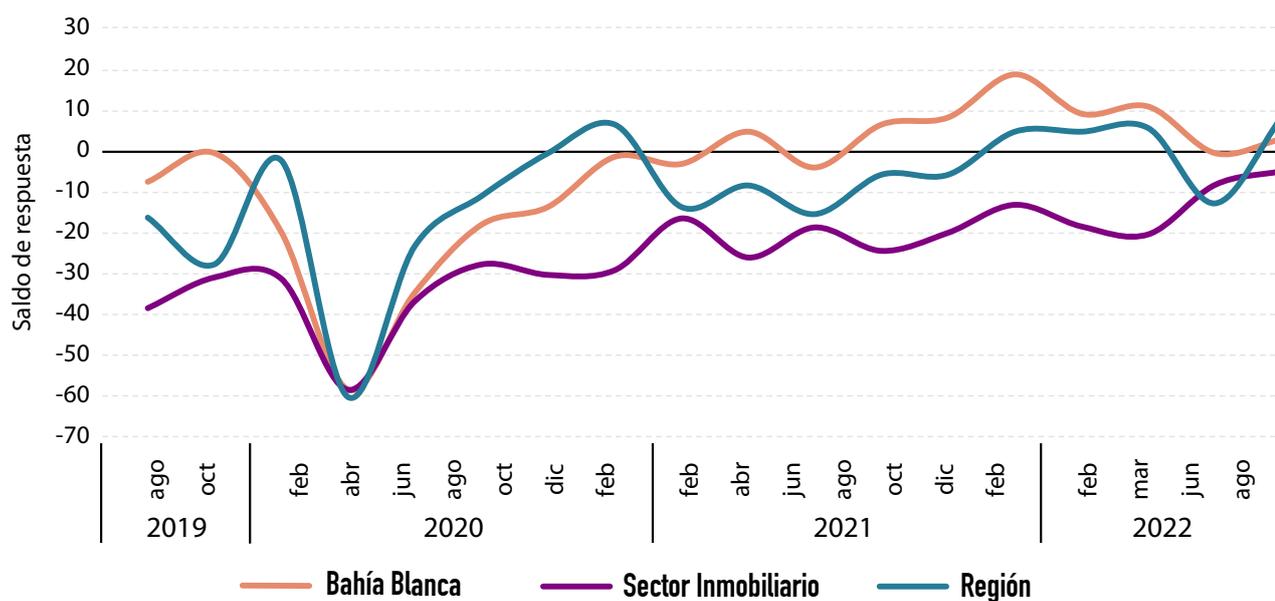
59% igual

29% mejor

Comercio, Industria y Servicios de la Región

A lo largo del bimestre julio-agosto, la situación general de la región (donde se consideran las localidades de Punta Alta, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Puan y Pigüé), evidenció un saldo de respuesta considerado como **normal**, según parámetros CREEBBA, pasando su saldo de respuesta de negativo a positivo (-14 a 10).

Gráfico 2. Situación general Comercio, Industria y Servicios y Sector Inmobiliario de Bahía Blanca



Fuente: Informe Económico Regional.

En relación a la situación general en términos interanuales, los empresarios manifestaron encontrarse mejor respecto al nivel de actividad observado en igual bimestre de 2021.

El indicador de nivel de ventas presentó una recuperación i.a., más allá de la dificultad que presenta la situación inflacionaria.

Según los empresarios, tanto las expectativas generales como sectoriales son alentadoras, aguardándose una mejora durante los próximos meses.

En relación al plantel del personal, el 90% de los empresarios de la Región continúan manteniendo el nivel de empleo sin variaciones respecto del bimestre anterior.

En pocas palabras, la Región sostuvo su tendencia en parámetros normales, retornando el saldo a valores positivos. El nivel de ventas mejoró y los encuestados manifestaron expectativas positivas para los meses venideros a nivel general y sectorial. Cabe resaltar que a lo largo del bimestre 9 de cada 10 empresarios sostuvieron el nivel de empleo. Desagregando por sector, la Industria presentó los mejores resultados durante el bimestre.

Gráfico 3. Resumen de la situación general Comercio, Industria y Servicios de la Región



Fuente: Informe Económico Regional.

DEBEN RECIBIR ATENCIÓN PRIORITARIA



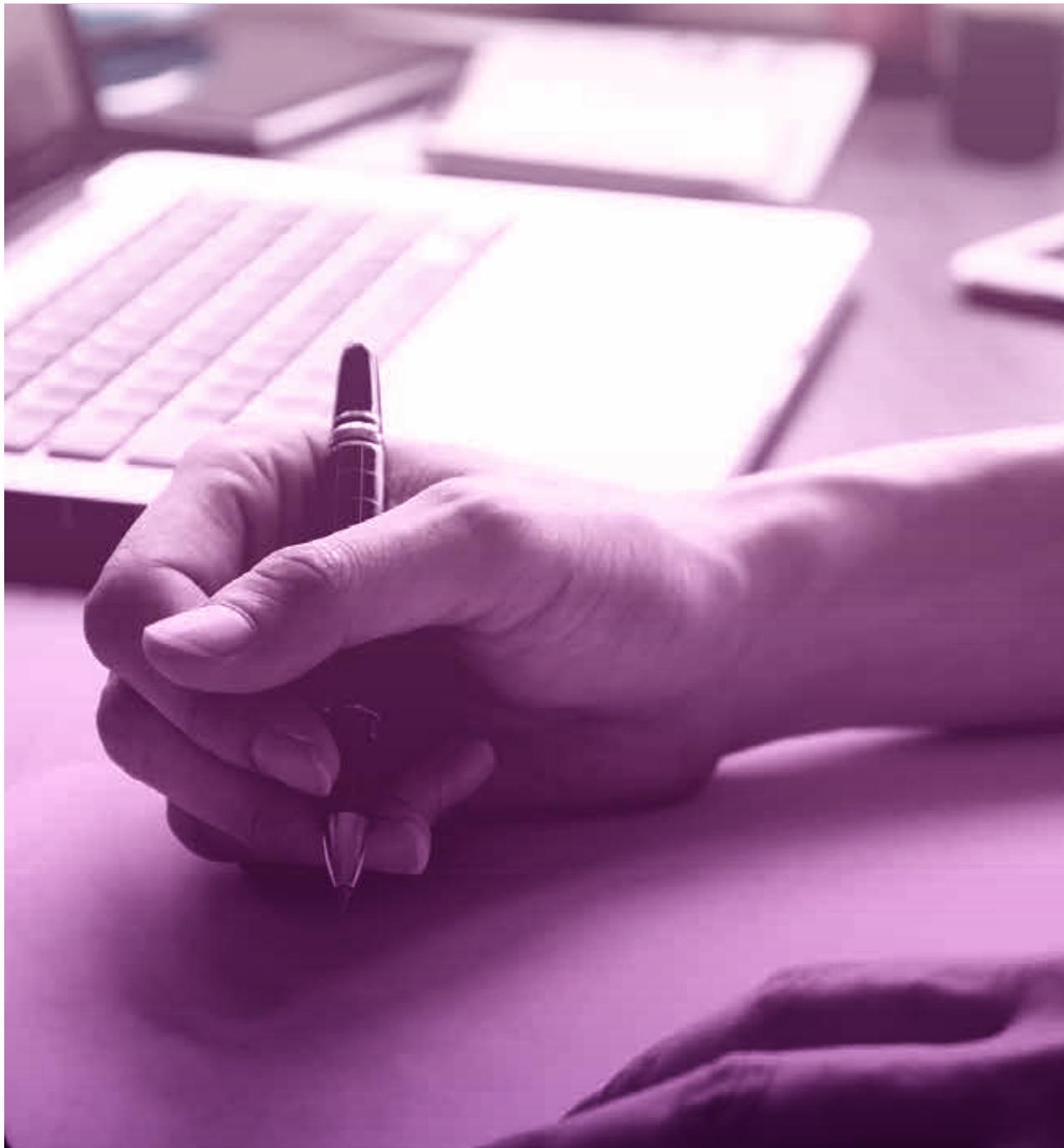
**PERSONAS CON
DISCAPACIDAD**



EMBARAZADAS



**ADULTOS
MAYORES**



APORTES COMPLEMENTARIOS

**SUSTENTABILIDAD DE LOS FONDOS ROTATORIOS PARA
EMPRENDEDORES EN EL SUDOESTE BONAERENSE**

Por Claudio Tesan y Branco Nahuel Fibiger

SUSTENTABILIDAD DE LOS FONDOS ROTATORIOS PARA EMPRENDEDORES EN EL SUDOESTE BONAERENSE

**Por CLAUDIO TESAN**

Licenciado en Economía, Universidad Nacional de Mar del Plata (UMP)

Profesor Universidad Provincial del Sudoeste (UPSO)

Vicerrector del Área de Relaciones Institucionales y Comunicación

**Por BRANCO NAHUEL FÍBIGIER**

Licenciado en Economía, Universidad Nacional del Sur (UNS)

Se desempeña en el Área de Relaciones Institucionales y Comunicación

En la actualidad se ha desarrollado una amplia literatura que investiga las causas que determinan los problemas de acceso al financiamiento a emprendedores y MiPyMEs. En la base de las explicaciones que dan origen a las problemáticas de exclusión en el mercado de créditos a emprendedores y MiPyMEs, se encuentran las imperfecciones informativas y la presencia de economías de escala en los procesos de intermediación financiera de los mercados de créditos. La escasa información formal sistematizada y la escasez de garantías, en cantidad y calidad, refuerzan el problema de racionamiento del crédito hacia este segmento de unidades productivas.

Es por esto que es de interés describir, analizar y sugerir mejoras al programa de fondos rotativos de créditos, en el período 2015-2019, que se ejecuta en distintos municipios del sudoeste bonaerense (SOB). Estos municipios son Coronel Suárez, Laprida, Coronel Dorrego, Coronel Rosales, Pellegrini, Guaminí, General La Madrid, Saavedra, Tornquist y Tres Arroyos. Estos fondos son creados y regulados por ordenanzas municipales y los recursos provienen del presupuesto municipal y los aportes no reintegrables o subsidios concedidos al municipio.

La búsqueda de la consolidación de las economías regionales reviste una destacada importancia si se considera el impacto que tienen las mismas sobre la vida económica de sus habitantes, la emancipación de la región de los grandes centros urbanos, así como también el fortalecimiento de una identidad económica regional que destaque al SOB como una región diversificada en términos productivos.

En este sentido, los fondos municipales surgen en respuesta a un sistema financiero tradicional incapaz de asignar fondos de manera eficiente a personas que no cuentan con garantías que respalden un crédito de

mercado cotidiano (Tesan C, Otros. 2014). Lo anterior implica que un gran número de proyectos no se lleven a cabo, afectando, de manera directa, al desarrollo productivo regional.

Es importante también definir qué es el carácter rotatorio de los fondos. Que sean rotatorios implica que los fondos prestados por los municipios son utilizados por los beneficiarios, los mismos devuelven el monto en calidad de intereses, ingresando así a las cuentas municipales para que nuevamente sean prestados a otro beneficiario. Esto termina por constituir un círculo de rotación de fondos, el cual necesita determinados cuidados para consolidar la sostenibilidad del programa y el poder de compra del dinero disponible.

Marco institucional y descripciones generales

Es a partir de un relevamiento realizado desde la Universidad Provincial del Sudoeste (UPSO) que se tiene un detallado registro acerca de las similitudes y diferencias que presentan los municipios entre sí y que permiten observar puntos fuertes y débiles de cada implementación. A continuación se analizan elementos claves que terminan por dar forma a la implementación de los fondos rotativos de microcréditos. Más adelante se evalúa otro relevamiento realizado por la misma institución que comprende 6 fondos rotativos; el mismo incluye 497 operaciones de crédito, abriendo así la posibilidad de profundizar en estadísticas de gran relevancia para tener una lectura profunda del programa.

Detallando indicadores que conforman la oferta crediticia, mencionamos que la tasa de interés es un factor determinante (tal vez el más determinante) en la estructura de un crédito. Siete de los diez municipios

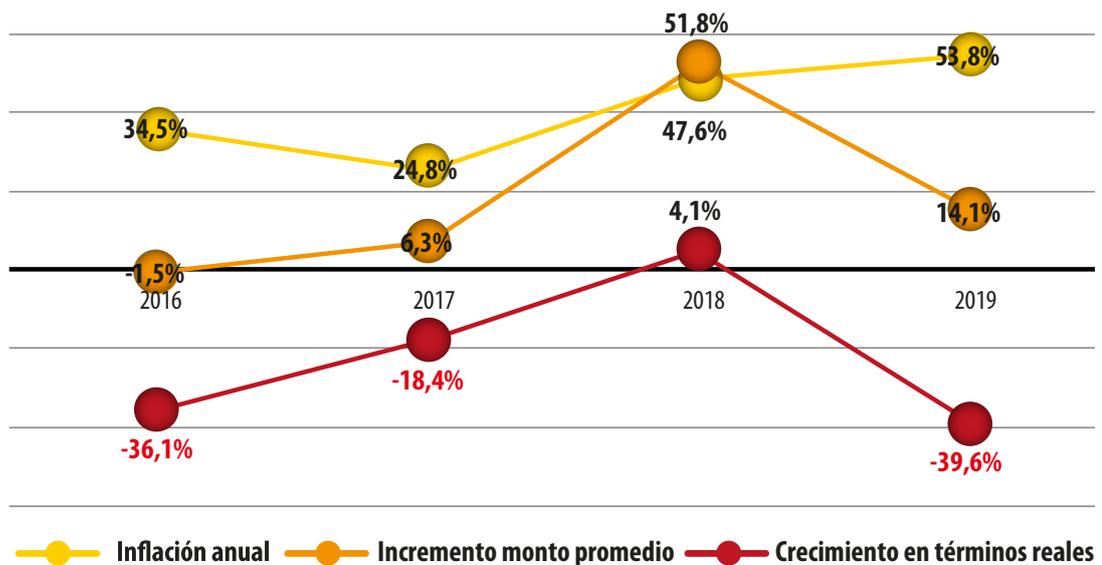
utilizan tasas fijas (en algunos casos fijadas por ordenanza municipal) y los restantes, tasas variables. Los valores de las mismas oscilan desde un 6% a un 22% anual, muy por debajo de los índices inflacionarios, por lo que se puede adelantar que existe una licuación de los saldos por dicho efecto, afectando la sostenibilidad de los fondos por el hecho de que, gradualmente, se pierde poder de compra. Se detecta que solo un municipio iguala la tasa de interés de los fondos con la tasa que se obtiene de los plazos fijos impuesta por el BCRA más un 0,5% que se cobra por única vez al momento del desembolso.

Respecto a los montos prestados existe divergencia entre los municipios. Algunos lo calculan en base a sueldos de empleados de planta municipal, otros según la disponibilidad del fondo, entre otros determinantes. Esta disparidad se observa también en el plazo que pueden llegar a tener los créditos, donde el mínimo es de 18 meses y el máximo es de 60 meses. No obstante, existe similitud en el tiempo de gracia que se les otorga a los agentes antes de empezar a devolver el crédito que ronda entre los 6 y 12 meses y en todos los casos el método de amortización del crédito que se utiliza es el francés.

En relación a los proyectos postulados, ocho de los diez municipios conforman comisiones encargadas de evaluar las solicitudes. Dichas comisiones se conforman por representantes del Poder Ejecutivo, miembros de todos los bloques del Honorable Concejo Deliberante, distintas entidades comerciales (cámaras de comercio, industriales, sociedad rural) y en algunos casos ONGs. La participación de todos los sectores a la hora de asignar fondos públicos es un síntoma de calidad institucional que fortalece aún más los programas de microcréditos, descentralizando la toma de decisiones y haciendo partícipe a la sociedad en general.

Los pagos realizados por parte de los beneficiarios ingresan a cuentas municipales específicas del fondo o cuentas de ingresos generales. Respecto a esto se cree que el uso de cuentas específicas de un fondo rotativo de microcrédito sería una mejor opción para, justamente, mantener el carácter rotatorio y que la devolución de los montos prestados no se diluya en una cuenta de uso general. Es de vital importancia que los fondos circulen dentro de un recorrido transparente para poder hacerles un seguimiento en términos de poder de compra y mantener los valores disponibles en términos reales.

Figura 1. Tasa de crecimiento de los fondos



Fuente: elaboración propia en base a datos del relevamiento FM10, UPSO.

La Figura 1 muestra un síntoma alarmante que pone en juego la integridad del programa. Es así como la erosión de los recursos, por lo anteriormente indicado, origina una dependencia del programa a financiarse con recursos ajenos al mismo, generalmente fondos municipales o provinciales. Es así como la continuidad del programa depende de una decisión centralizada (Intendente por ejemplo) que fomente la inyección de dinero al programa para garantizar la supervivencia del mismo.

Análisis estadístico descriptivo de los fondos

En segunda instancia se analiza otro relevamiento realizado por la UPSO para evaluar la sustentabilidad de los fondos. A diferencia del primer relevamiento, este comprende a seis municipios que son Tres Arroyos, Guaminí, Pellegrini, Coronel Suárez, Coronel Dorrego y Saavedra, donde se identifican 497 operaciones de créditos que permiten realizar una descripción estadística.

Con el fin de conocer con mayor profundidad el programa de fondos rotatorios, a continuación se realiza un análisis estadístico descriptivo, donde se incluye información sobre los beneficiarios, destino de los créditos, tasas de interés, plazos, créditos en mora, etc.

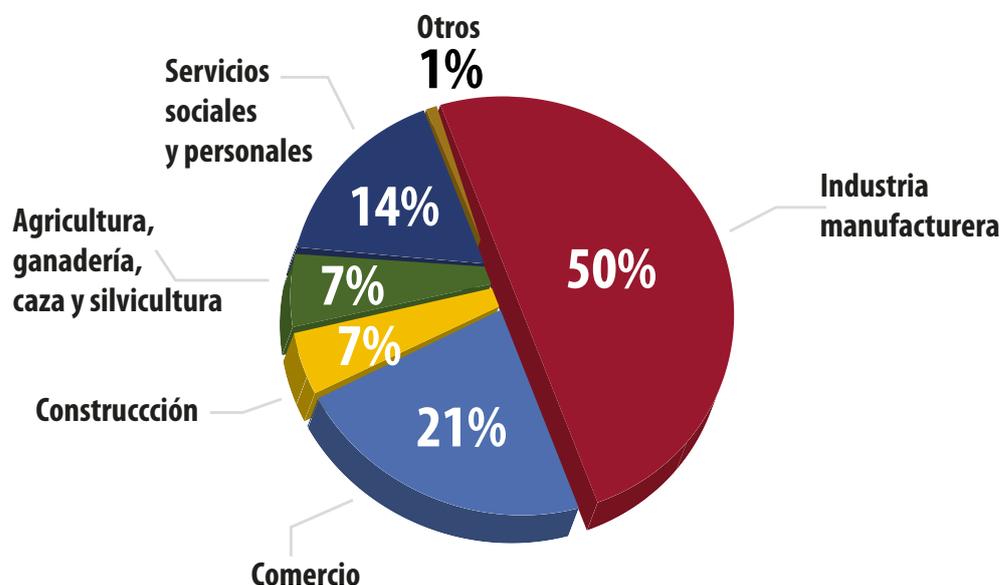
Respecto al destino de los créditos del programa, se toma la clasificación más amplia de la metodología del sistema de cuentas del INDEC con el objetivo de tener una idea general de los sectores productivos del SOB que fueron estimulados por el programa de fondos rotativos.

En este sentido, el mayor caudal de fondos fue destinado a la industria manufacturera, que a grandes rasgos incluye a las actividades dedicadas a la transformación física y química de materiales, sustancias o componentes en productos nuevos. Entre los ejemplos se destacan la industria metalurgia, panificados, procesamiento de carne, fabricación de prendas textiles a partir de maquinaria, etc.

Anteriormente se mencionó la necesidad de garantizar que el flujo de recursos de los fondos sea transparente, así como también, resguardar su poder de compra mermado por la inflación e influido de manera directa por las tasas de interés. A partir de esto, la tasa de interés real es un indicador determinante de la salud de los fondos en un contexto de alta inflación y poder, a partir de ella, observar que la tasa nominal de los créditos iguale, por lo menos, la tasa de inflación.

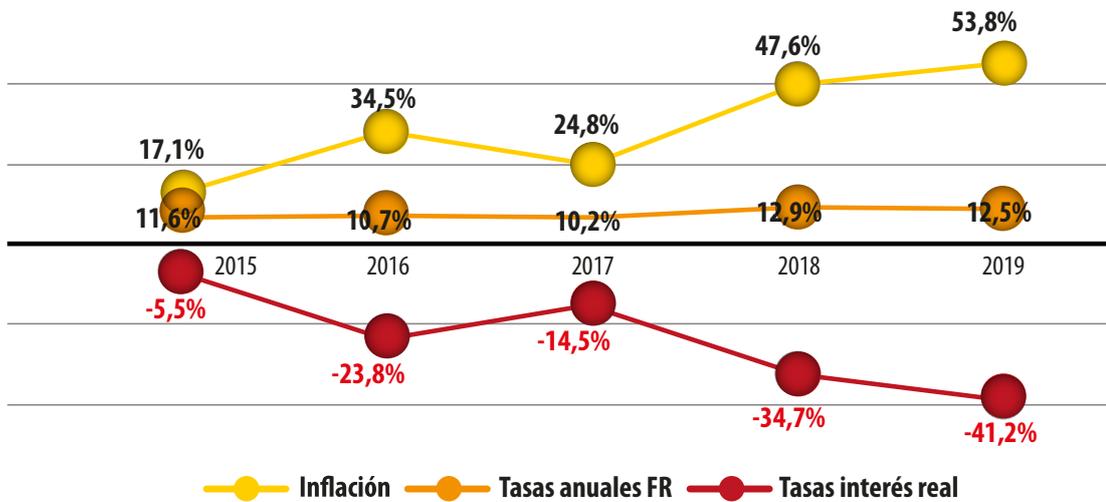
El relevamiento muestra que, con una tendencia inflacionaria alcista, la tasa de interés nominal de los microcréditos se mantuvo, en promedio, constante. La diferencia de ambas tasas (inflación y nominal de los créditos) da como resultado la tasa de interés real, con valores que ponen en jaque la sostenibilidad del programa.

Figura 2. Destino de los fondos por sector



Fuente: elaboración propia utilizando la metodología de clasificación de cuentas nacionales del INDEC, en base a datos del relevamiento FM6, UPSO.

Figura 3. Tasa de interés real 2015-2019



Fuente: elaboración propia en base a datos del relevamiento FM6, UPSO

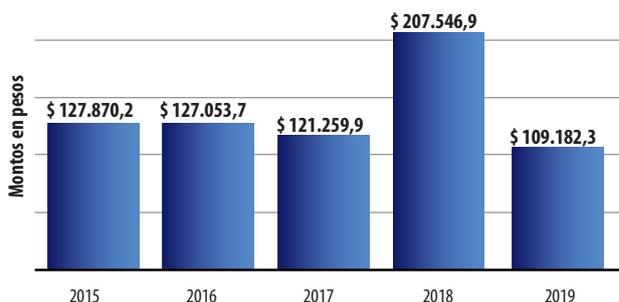
Respecto a la cuantía de los montos, en promedio, los mismos se mantienen en valores similares, con tendencia descendente, a excepción del año 2018. A valores de diciembre del año 2021, los FRM6 en el período 2015-2021, prestaron, aproximadamente \$72.828.221,15 de pesos distribuidos entre los vecinos de los municipios que lo componen.

Conclusiones

A partir del análisis realizado se concluye que los fondos rotatorios, llevados a cabo en municipios del SOB, constituyen una herramienta destacada en la búsqueda del desarrollo y diversificación del entramado productivo. La distinción del mismo, a partir de su marco institucional, hace del programa una política económica regional de relevancia para los distintos actores participantes de las economías locales.

Se destaca la importancia de monitorear parámetros determinantes para el programa que, bien cuidados, terminan por garantizar la sostenibilidad del mismo. Solo así se evitará depender de decisiones centralizadas de figuras políticas que estén atadas al cortoplacismo de la coyuntura política regional.

Figura 4. Montos promedios prestados por año por IPC a diciembre de 2021



Fuente: elaboración propia en base a datos del relevamiento FM6, UPSO

▲ PANEL DE INDICADORES DE BAHÍA BLANCA

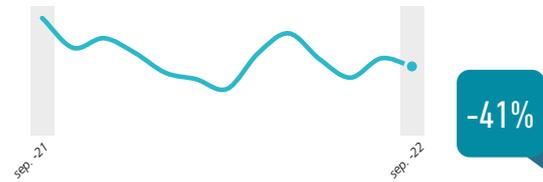
CONSTRUCCIÓN AUTORIZADA



Construcción autorizada (permisos)

En septiembre de 2022 se otorgaron 86 permisos de construcción, implicando un decrecimiento del 10% en relación al mes previo. En términos interanuales, se observó un descenso del 41% en la cantidad de permisos otorgados en la ciudad.

VARIACIÓN INTERANUAL



Superficie habilitada para construcción (m²)

La superficie habilitada por el municipio local en septiembre del corriente año fueron 12.555 m², es decir, un 43% menos en relación al mes anterior. En términos interanuales, durante septiembre de 2022 el decrecimiento fue del 33% en los metros cuadrados autorizados para la construcción.



MERCADO AUTOMOTOR



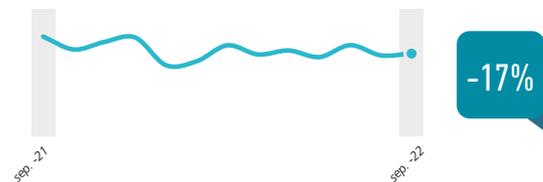
Venta de automóviles 0 km (unidades)

En septiembre de 2022 se patentaron 254 unidades, es decir, un 15% menos respecto al mes anterior. Sin embargo, si se realiza la comparación en términos interanuales, el resultado arroja un crecimiento del 25%.



Transferencia de vehículos usados (unidades)

En el mercado de usados se registraron 1.243 transferencias durante septiembre del corriente año. Esto significa una variación positiva del 2% en comparación a agosto, pero un descenso del 17% respecto a igual mes de 2021.



SECTOR FINANCIERO



Préstamos otorgados (\$ constante)

Al cierre del 3^{er} trimestre de 2022, el stock de préstamos otorgados se ubicó en un valor de \$ 4.259 millones en precios constantes, disminuyendo un 31% en términos interanuales. Por otro lado, se advierte una caída del 29% en relación al trimestre anterior.



Relación préstamos/depositos (ratio)

En el 3^{er} trimestre de 2022, los depósitos decrecieron en términos reales en torno al 26% respecto del mismo período de 2021, al registrarse \$ 12.750 millones en valores constantes. De esta forma, el ratio préstamos/depositos del sistema financiero local sufrió una caída de 3 puntos porcentuales en los últimos doce meses. Por último, se puede decir que cada \$ 100 depositados en las instituciones financieras bahienses, \$ 33 circulan en el mercado en forma de préstamos.



▲ PANEL DE INDICADORES DE BAHÍA BLANCA

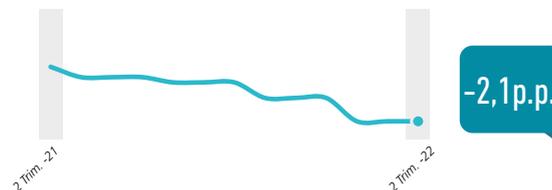
MERCADO DE TRABAJO



VARIACIÓN INTERANUAL ■

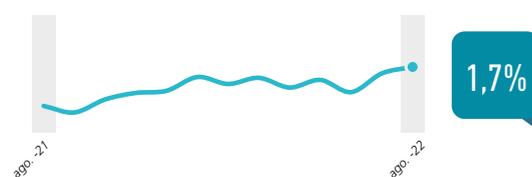
Tasa de desempleo Bahía Blanca - Cerri (%)

El desempleo se ubicó en el 2^{do} trimestre de 2022 (último dato disponible) en 6,7%, representando aproximadamente 10 mil personas, según estimaciones del INDEC. El guarismo de dicho trimestre implica una baja de 0,9 p.p. en relación al trimestre anterior y una contracción de 2,1 p.p. en términos interanuales.



Empleo registrado en el sector privado (índice)

En agosto de 2022 (último dato disponible), el empleo registrado en el sector privado bahiense (empresas de 5 y más empleados) exhibió un crecimiento del 0,3% en relación al mes anterior, en tanto que en la comparación interanual se observó una expansión de 1,7%. En el 2^{do} trimestre de 2022 (último dato disponible), transporte, almacenaje y comunicaciones fue la rama de actividad de mayor crecimiento con una variación interanual de 4,9%, seguida de comercio, restaurantes y hoteles con 3,9%.



SECTOR AGROPECUARIO



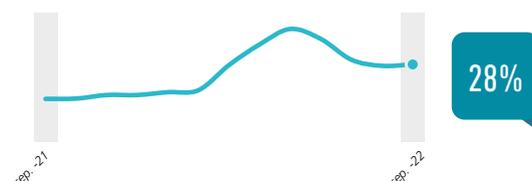
Precio de venta del ternero en remate feria (\$ constante)

En el mes de septiembre, el precio del ternero en valores constantes disminuyó un 0,5% en comparación al mes anterior. A pesar de la baja ocurrida, en términos interanuales sigue mostrando una variación positiva, aunque marginal, con un incremento del 0,1%.



Valor trigo disponible (\$/constantes)

El precio doméstico del trigo mostró en septiembre una suba del 0,7% respecto al mes anterior, registrando un valor promedio en Bahía Blanca de 299 u\$/tn. El precio del cereal se mantuvo relativamente estable en los últimos dos meses, después de una importante caída en el mes de julio. En términos interanuales se observó una suba del 28%.

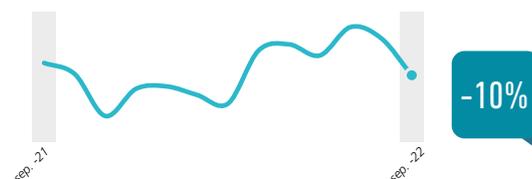


PUERTO BAHÍA BLANCA / CORONEL ROSALES



Movimiento de buques (unidades)

En el mes de septiembre de 2022 transitaron 89 buques, lo cual implica una retracción de 25,2% respecto a agosto y un -10% en términos interanuales. Del total, 51 transportaron productos del sector agropecuario y 18 llevaron productos inflamables y petroquímicos, mientras que los restantes cargaban productos varios.

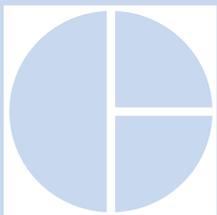


Tráfico portuario de mercadería (toneladas)

El movimiento de mercaderías experimentó, en septiembre, una caída mensual de 1,9%, en tanto que exhibió un incremento del 2,4% en relación al mismo mes del año 2021. En el mes en cuestión se movilizaron, aproximadamente, 2,8 millones de toneladas, de las cuales 1,2 millones corresponden a *commodities* del sector agropecuario (maíz, soja, trigo, cebada y malta, entre otros) y 281 mil a inflamables y petroquímicos (nafta, gas oil, propano, entre otros).



CREEBBA



iae INDICADORES
ACTIVIDAD
ECONÓMICA

EDICIÓN NÚMERO: 176 - OCTUBRE 2022



Avanzamos juntos construyendo futuro



BOLSA
DE COMERCIO
DE BAHÍA BLANCA



FUNDACIÓN
BOLSA DE COMERCIO
DE BAHÍA BLANCA



VALIANT
ASSET MANAGEMENT



Publicidad y mucho más

INDICADORES

ACTIVIDAD

ECONÓMICA



CREEBBA

CENTRO REGIONAL DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
DE BAHÍA BLANCA ARGENTINA

El Centro Regional de Estudios Económicos de Bahía Blanca, CREEBBA, fundado en octubre de 1991, es un organismo de investigación privado, independiente, apolítico y sin fines de lucro. Su actividad está orientada por el estudio crítico, el trabajo reflexivo, el rigor analítico y metodológico, y la independencia de todo interés particular inmediato.

El CREEBBA nació en el ámbito de la Fundación Bolsa de Comercio de Bahía Blanca. Posteriormente, prestigiosas empresas e instituciones se sumaron a esta iniciativa, constituyéndose en patrocinantes del Centro. Desde el inicio de sus tareas, esta casa de estudios mantiene un estrecho vínculo con entidades y centros de investigación de todo el país.