



Mayor participación de los puertos del Gran Rosario en despachos de harinas y aceites en el 2013: ¿fenómeno coyuntural o estructural? - 30 de Mayo de 2014

 Commodities

Mayor participación de los puertos del Gran Rosario en despachos de harinas y aceites en el 2013: ¿fenómeno coyuntural o estructural?

Julio Calzada

La comparación de los embarques argentinos de harinas, subproductos y aceites vegetales de los dos últimos años (2012 y 2013) muestra claramente que las terminales del Gran Rosario han visto crecer su intervención y participación en el total nacional, en desmedro de los puertos de Bahía Blanca, Necochea y Ramallo.

Mientras que en el año 2012 desde el "Up River Paraná" o "Gran Rosario" se embarcó el 90% del total de los despachos nacionales de harinas y subproductos, dicha cifra subió en el 2013 al 95% del total. En aceites vegetales se observa el mismo fenómeno. En el año 2012, las terminales del Gran Rosario despacharon el 81% del total nacional de aceites. En el último año, esta cifra se estiró al 92% del total embarcado por nuestro país.

Cuando se analizan las cargas en valores absolutos, las terminales del Gran Rosario despacharon en el 2013 más toneladas de harinas y aceites que en el año anterior, el 2012. Todo lo contrario sucede con los puertos de Bahía Blanca, Necochea y Ramallo; los cuales vieron caer sus cargas -medidas en toneladas- en el año 2013.

La pregunta que nos hacemos en este informe es la siguiente: ¿este nuevo crecimiento del Gran Rosario en los embarques de harina y de aceite en el 2013 es un proceso coyuntural o estructural?

Iniciemos el análisis de este tema evaluando -en primer lugar- los despachos nacionales de subproductos (harina, pellets y malta) y luego los de aceites vegetales. La República Argentina embarcó en el año 2013 -desde todos sus puertos- aproximadamente 25.998.895 toneladas de harinas y subproductos (Cuadro N°1). El año anterior, 2012, los despachos habían sido levemente superiores a los del 2013, ya que habían ascendido a 26.418.880 toneladas. De esta forma se registró en el 2013 una caída interanual -en el total nacional- del 1,6%, lo que significa que se embarcaron por las terminales portuarias argentinas -en el último año- aproximadamente 400 mil toneladas menos que en el año 2012.

Los puertos del Gran Rosario ("Up River Paraná") remitieron al exterior -en el año 2013- un total 24.694.129 toneladas de harinas y subproductos. Esto representa el 95% del total de los despachos desde puertos argentinos en dicho año. Recordemos que en este total se incluyen subproductos de origen argentino, paraguayo y boliviano.

En lo referido a despachos al exterior de aceites vegetales, nuestro país embarcó en el año 2013 un total de 5.185.547 toneladas. Esta cifra surge de sumar los siguientes aceites: algodón, girasol, soja, maní, cártamo, maíz y colza (Cuadro N°2). El año anterior, 2012, los despachos nacionales habían sido algo inferiores: 4.992.285 toneladas. En consecuencia, en el último año se observa una leve suba del 3,8%: unas 190.000 toneladas más de aceites embarcados en el 2013 que en el año 2012.

Pág 1





Mayor participación de los puertos del Gran Rosario en despachos de harinas y aceites en el 2013: ¿fenómeno coyuntural o estructural? - 30 de Mayo de 2014

Aquí también los puertos del Gran Rosario ("Up River Paraná") tuvieron una importante participación en el total de aceites despachados. Remitieron al exterior -en el año 2013- cerca de 4.786.042 toneladas, lo cual representa el 92% del total de aceites vegetales despachados desde puertos argentinos. Este total también incluye aceites de origen argentino, paraguayo y boliviano. Los embarques de estos dos últimos países ascendieron en el 2013 a 340.000 toneladas.

Como expresamos al inicio, resulta interesante observar los resultados del comparativo de los embarques nacionales de subproductos y aceites de los años 2012 y 2013 que consta en el cuadro N°3. Allí se puede observar que las terminales portuarias del Gran Rosario han crecido en su participación en el último año. Mientras que en el año 2012, desde el "up river Paraná" se embarcó el 90% del total de harinas y subproductos, dicha cifra subió en el 2013 al 95% del total. En aceites se observa el mismo fenómeno. En el año 2012, el Gran Rosario despachó el 81% del total nacional de aceites vegetales. En el último año, esta cifra creció hasta alcanzar el 92% del total embarcado por nuestro país.

Cuadro N°3: Argentina. Comparación Años 2012 y 2013. Embarques de subproductos y aceites por Terminal (en toneladas)				
NODO PORTUARIO	SUBPRODUCTOS AÑO 2012	SUBPRODUCTOS AÑO 2013	ACEITES VEGETALES AÑO 2012	ACEITES VEGETALES AÑO 2013
Total Embarques Argentina	26.418.880	25.998.895	4.992.285	5.185.547
Embarques Gran Rosario	23.788.526	24.694.129	4.061.236	4.786.042
Embarques Bahía Blanca (1)	930.324	764.180	335.413	113.519
Embarques Necochea (2)	448.934	99.936	273.236	58.535
Embarques Ramallo (3)	378.891	333.281	322.400	227.451
Embarques Puertos de la provincia de Buenos Aires (1+2+3)	1.758.149	1.197.397	931.049	399.505
% Gran Rosario / Argentina	90%	95%	81%	92%
% Puertos Bonaerenses / Argentina	7%	5%	19%	8%

Fuente: MINAGRI y Anuario Estadístico Bolsa de Comercio de Rosario. En los embarques nacionales de subproductos del año 2012 se computaron 872.205 toneladas de harina de trigo, en las cuales no se especificó puerto de embarque

En valores absolutos, también creció la mercadería -en su mayor parte procesada en el Gran Rosario- y embarcada desde sus terminales portuarias. Mientras en el 2012 se embarcaron 23,7 millones de toneladas de harinas, en el 2013 los embarques del "up river Paraná" fueron un millón de toneladas más altos (24,7 millones de tn.) En aceites, en el 2012 se despacharon desde el Gran Rosario 4 millones de toneladas de aceites. Al año siguiente, los embarques fueron 4,7 millones de toneladas (aproximadamente 700.000 toneladas más).

Todo lo contrario sucedió con los Puertos de Bahía Blanca, Necochea y Ramallo que vieron caer sus cargas en el año 2013, tanto en harina como en aceites (ver cuadro N°3). Si sumamos los embarques de todas las terminales de estos tres nodos portuarios bonaerenses, podremos observar que en el año 2012 despacharon en conjunto 1,7 millones de toneladas de subproductos; en tanto que en el 2013 dichos embarques fueron de 1,2 millones de toneladas. Lo mismo sucedió con los aceites: en el año 2013 despacharon 399.000 toneladas, en tanto que en el 2012 los embarques habían sido superiores, alcanzando las 931 mil toneladas.





Mayor participación de los puertos del Gran Rosario en despachos de harinas y aceites en el 2013: ¿fenómeno coyuntural o estructural? - 30 de Mayo de 2014

Un dato interesante de los registros del año 2013 es el siguiente: la malta aparece posicionada como el segundo subproducto más importante en el total de embarques argentinos. Desplazó de esta forma al pellets de girasol, quien habitualmente ocupa dicha posición. En malta, se despacharon a nivel nacional en el 2013 un total de 519.620 toneladas, en tanto que los embarques de pellets de girasol fueron de 324 mil toneladas.

A nivel de cada producto en particular, la participación de las terminales portuarias del Gran Rosario sobre el total embarcado en el año 2013 muestra los siguientes posicionamientos:

a) El rubro más importante a nivel de subproductos es –lógicamente- la harina de soja. En el 2013, el Gran Rosario embarcó el 96% del total de la harina de soja de origen argentino (23,1 millones de toneladas) y el 100% del pellets de soja de origen paraguay y boliviano (aproximadamente 1 millón de toneladas).

b) Con relación a la malta, se despachó desde el Puerto de Cargill en Punta Alvear aproximadamente 215 mil toneladas, un 41% del total nacional.

c) En pellets de girasol, los embarques del Gran Rosario estuvieron cerca de las 289 mil toneladas en el 2013, representando un 89% del total.

d) En aceite de soja, en el último año 2013, el Gran Rosario embarcó el 94% del total de los aceites de origen argentino (4,2 millones de toneladas) y el 100% del aceite de soja paraguay y boliviano (aproximadamente 340.000 toneladas).

e) En aceite de girasol, los embarques desde el Gran Rosario ascendieron a 178.946 toneladas. El total a nivel nacional fue de 284.364 toneladas. Los puertos del “up river Paraná” contaron entonces con una participación del 63% en el total de embarques de este producto.

El aumento en el posicionamiento del Gran Rosario en el año 2013 sobre el total de embarques nacionales habría sido el resultado natural de estos factores convergentes:

a) Como es de público conocimiento y enfatizamos siempre en nuestras notas, sobre el Gran Rosario está ubicado el complejo industrial oleaginoso más importante a nivel mundial por la gran cantidad de fábricas que están localizadas en una superficie reducida a la vera del Río Paraná y la elevada capacidad teórica de crushing diaria que tienen muchas de ellas. Las fábricas aceiteras argentinas- sumadas- cuentan en la actualidad con una capacidad de procesamiento teórica de 206.931 Tn/día. El 78% de la de dicha capacidad está localizada en la zona del Gran Rosario, de allí la importancia creciente que tiene el Gran Rosario en los embarques nacionales de harinas, subproductos y aceites.

b) Las terminales del Gran Rosario –por su ubicación geográfica- tienen una ventaja en los despachos que no presenta ni Bahía Blanca ni Quequén. Por el Río Paraná, descienden en barcazas con mercadería paraguaya y boliviana, la cual es despachada al exterior desde los puertos del “Up River Paraná”. En el año 2013 esta mercadería ascendió a 5,4 millones de toneladas, sumando granos, harinas y aceites. Respecto del año 2012, en el 2013 hubo casi 800.000 toneladas más de harina y aceite -paraguay y boliviano- embarcados desde el Gran Rosario. No debemos olvidar, que desde el Gran Rosario existe una profundidad en el Río Paraná de aproximadamente 34 pies, lo cual permite la salida de buques graneleros directamente al océano atlántico con cargas del orden de las 42.000 a 46.000 toneladas. Esta posibilidad no está dada desde el Puerto de la ciudad de Santa Fe hacia el norte, dado que las profundidades del Río Paraná –en este tramo- oscilan entre los 10 y 12 pies; permitiendo solamente la navegación por barcazas.





Mayor participación de los puertos del Gran Rosario en despachos de harinas y aceites en el 2013: ¿fenómeno coyuntural o estructural? - 30 de Mayo de 2014

c) Pero el dato más importante quizás sea el siguiente: en el año 2013 aparece en los registros de embarques nacionales los despachos de la nueva Planta de RENOVA S.A. en Timbués (Gran Rosario). Esta fábrica inaugurada recientemente, tiene una capacidad de crushing de 20.000 Tn/día. En el año 2013, RENOVA despachó desde sus muelles 1 millón de toneladas de harina de soja y 245 mil toneladas de aceite. Esto no había sucedido en el 2012 y es un factor que sumó para elevar el posicionamiento general de los puertos del "up river Paraná" en las estadísticas del año 2013.

Si bien no contamos con elementos fehacientes que nos permitan verificar la veracidad de la siguiente presunción, consideramos probable que –en el corto y mediano plazo– el aumento en la capacidad de molienda de las fábricas del Gran Rosario y la competencia entre ellas por la originación de la mercadería podrían llegar a generar un fenómeno de atracción del poroto de soja hacia el Gran Rosario. Aquella producción de soja que se encuentra localizada geográficamente en un punto de indiferencia en cuanto al costo de flete entre enviar la mercadería (por camión o ferrocarril) a los puertos del Gran Rosario o remitirla a los nodos de Necochea-Bahía Blanca; posiblemente ante la mayor demanda y puja competitiva de las industrias del Gran Rosario, quizás empiece en el futuro cercano a enviarse mayoritariamente al Gran Rosario, en detrimento de los embarques del resto de los puertos graneleros argentinos, especialmente los del sur de la Provincia de Buenos Aires. Podría darse un traslado de la curva de "isocosto" de flete entre el Gran Rosario y Bahía Blanca/Necochea. Incluso soja que en otros años se exportaba como grano, ante el aumento en la capacidad de crushing, quizás se empiece a moler en las fábricas del Gran Rosario y se venda al exterior como harina o aceite. Lógicamente esto dependerá de las condiciones y la evolución del mercado internacional.

No hay que olvidar que Bahía Blanca y Quequén cumplen una función importante en el completamiento de muchos buques que salen del Gran Rosario y que no pueden despacharse con carga completa por la profundidad insuficiente que tiene el Río Paraná. En opinión de expertos, la alternativa de completar cargas en el sur de la provincia de Buenos Aires ha sido –en muchos casos– más eficiente que hacerlo por los puertos brasileños (Santos-Paranaguá) donde existen demoras importantes que generan costos adicionales de flete.

Los datos del 2013 muestran que el 63% de los embarques de granos y más del 90% de harinas y aceites salen actualmente por el Gran Rosario. Esto es bastante razonable, en primer lugar por la existencia del Polo Industrial, en segundo lugar porque gran parte de la producción argentina de soja está a 300 Km. de la ciudad de Rosario y en tercer lugar por la relación peso-volumen (cubicaje) que tienen los subproductos (más livianos que los granos), que hace que sea muy conveniente cargar la harina en el Gran Rosario. Tengamos presente que los buques graneleros "Panamax" no pueden salir totalmente cargados por el río Paraná por la falta de profundidad del canal navegable troncal y al cargarlos con harina de soja o girasol (más liviana y que ocupa un mayor volumen por unidad de peso), se optimiza la relación peso-volumen de estos barcos.

En un futuro cercano podría profundizarse la especialización que se observa hoy: principalmente granos por Bahía Blanca/Necochea y subproductos/aceites por el Gran Rosario. Pero antes de sostener este escenario futuro hay que tener presente que Argentina hoy produce 100 millones de toneladas de granos. Si llegamos a 130/140 millones de toneladas, todos los nodos portuarios argentinos tendrán cargas adicionales y deberán maximizar su operatoria y eficiencia.

Habrá que seguir analizando –en los próximos años– la molienda en el Gran Rosario y la evolución de la participación de los distintos nodos portuarios en el total nacional de embarques de granos, subproductos y aceites. Los interrogantes planteados tendrán la respuesta que siempre otorga la realidad cambiante y dinámica del mercado de granos nacional e internacional.





Mayor participación de los puertos del Gran Rosario en despachos de harinas y aceites en el 2013: ¿fenómeno coyuntural o estructural? - 30 de Mayo de 2014

Por su tamaño, los cuadros 1 y 2 pueden verse en el archivo PDF adjunto.

