Transporte

Estimación de la logística del transporte granelero en el país

BERGERO - CALZADA - SESÉ

Analizamos el transporte de agrograneles en Argentina en 2016 y estimamos la cantidad de camiones, vagones ferroviarios y barcazas que trajeron granos, harinas y aceites, así como también evaluamos los buques que ingresaron a cada uno de los puertos argentinos para despachar al exterior.

Analizamos en la presente nota el transporte de agrograneles en el año 2016 en todos los puertos de la República Argentina. Fue nuestra intención estimar la cantidad de camiones, vagones ferroviarios y barcazas que trajeron granos, harinas y aceites a todos los nodos portuario argentinos el año pasado. También evaluamos los buques que ingresaron a los puertos argentinos para cargar agrograneles y llevarlos a el exterior. No hemos computado despachos al exterior de biodiesel. En este trabajo hemos agrupado a las terminales portuarias graneleras de nuestro país en 6 nodos portuarios: Gran Rosario, Bahía Blanca, Quequén, Zárate, Ramallo y Villa Constitución/San Nicolás.

Nos formulamos preguntas. Y aquí exponemos a éstas con sus respuestas.

Pregunta 1: ¿Cuáles fueron los despachos de exportación argentinos de granos, harinas y aceites de cada uno de los nodos portuarios de nuestro país en el año 2016? ¿Cuánta mercadería en total despacharon?

En el cuadro N°1 hemos consignado el total de despachos de exportación de granos, harinas proteicas/pellets y aceites vegetales de la República Argentina en el año 2016, desagregado por tipo de producto y nodo portuario.

En el 2016 Argentina despachó al exterior aproximadamente 87,8 millones de toneladas de granos, harinas y aceites. El principal nodo portuario fue el Gran Rosario quien habría remitido al exterior cerca de 67,7 millones de toneladas, lo cual representa cerca del 77% de las exportaciones totales nacionales. Se incluye en esta última cifra la mercadería de origen paraguayo y boliviano que llega en barcazas a dicho nodo por el Río Paraná y que se despacha al exterior de este nodo.

En segundo lugar, se ubica el nodo portuario de Bahía Blanca quien remitió al exterior cerca de 10 millones de toneladas. Tuvo una participación del 11% en el total nacional. El tercer lugar le correspondió al Nodo Portuario de Quequén con 7,1 millones de toneladas (aproximadamente el 8% del total). Luego de ubican los nodos portuarios de Zarate, Ramallo y –por último- Villa Constitución-San Nicolás.

Cuando nos referimos al nodo portuario del Gran Rosario estamos sumando los despachos de las terminales clasificadas en la categoría 'Zona Sur del Gran Rosario' más las de la 'Zona Norte del Gran Rosario'. En la primera categoría se incluyen los puertos localizados sobre el Río Paraná hacia el sur desde Rosario hasta Arroyo Seco. Tal es el caso de Servicios Portuarios S.A. que opera la Unidad VI y VII, Cargill en Villa Gobernador Gálvez y Punta Alvear, Dreyfus en General Lagos y Toepfer en Arroyo Seco. Las de la 'Zona Norte del Gran Rosario' son todas las situadas hacia el norte de la ciudad de Rosario y comprende las localizadas en las ciudades de San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes. Ellas son Molinos (San Benito), Vicentín y ACA en la ciudad de San Lorenzo; Bunge (muelles Pampa y Dempa), Toepfer (El tránsito), Nidera (ahora Cofco), Cargill, y Terminal 6 S.A. en Puerto General San Martín; Dreyfus, Cofco y Renova S.A., en Timbúes.

En el caso específico del nodo portuario de Bahía Blanca y Quequén hemos utilizado la información estadística suministrada por los respectivos Consorcios de Gestión. El resto de los datos fueron tomados de los informes del Ministerio de Agroindustria.



En el caso del Puerto de Bahía Blanca, éste incluye los siguientes subnodos portuarios: Puerto Rosales, Base Naval Puerto Belgrano, Puerto Ing. White y Puerto Galván. Operan en Puerto Ing. White las firmas Toepfer (muelles Luis Piedrabuena y Toepfer), Terminal Bahía Blanca (sitios 5-6, 7-8 y 9) y Cargill (con terminal propia). En Puerto Galván operan con agrograneles: Dreyfus y Oleaginosa Moreno OMHSA.

En relación a Quequén allí operan la mayor parte de los exportadores argentinos más conocidos: Dreyfus, ACA, COFCO, CHS, Oleaginosa Moreno, Cargill, Bunge, Toepfer, ADM, Amaggi, Noble, AFA, entre otros. Según información consignada por especialistas del Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén, en el año 2016 las firmas Cargill y Oleaginosa Moreno habrían sido las únicas empresas que remitieron harinas/pellets y aceites a las terminales del nodo. Cargill tiene una planta de crushing de oleaginosas en Quequén con una capacidad teórica de molienda de 2000 toneladas/día al igual que Oleaginosa Moreno cuya capacidad es de 1.350 tn/día. Esta última planta estaría moliendo solamente girasol.

En el caso de Zárate hemos incluido la terminal de Lima de COFCO más la terminal Las Palmas.

Pregunta 2: ¿Cuánta mercadería de origen nacional y extranjera entró a cada nodo portuario en camión, ferrocarril y barcaza?

De acuerdo a nuestras estimaciones, a los 6 nodos portuarios argentinos habrían llegado el año pasado cerca de 90 millones de toneladas de granos, harinas y aceites utilizando diversos modos de transporte: camión, vagones ferroviarios y barcazas (este último modo por el Río Paraná). Podríamos decir que estos 90 millones son equivalentes a sumar las cargas vía flete largo camionero más las toneladas transportadas por ferrocarril y el sistema barcacero.

No hemos contabilizado en esta cifra de 90 millones, las toneladas que llevan los buques que van desde el Gran Rosario (Zárate y Ramallo) cuando se dirigen a completar carga a los puertos marítimos bonaerenses de Bahía Blanca o Quequén. Recordemos que hay buques panamax que cargan en el Gran Rosario entre 46 mil y 49 mil toneladas y luego se dirigen a completar carga a Bahía o Quequén, cargando otras 15.000 o más toneladas adicionales. Esta carga que viaja inicialmente por el Río Paraná, ingresa al Océano Atlántico y llega a Bahía y Quequén; no ha sido computada en nuestras estimaciones como carga que ingresa a los nodos portuarios bonaerenses.

Por lo general, en Argentina el traslado a los puertos de harina/pellets y aceites se hace de manera -casi excluyente- por ferrocarril, salvo el caso de la mercadería de origen paraguayo o Boliviano que llega al Gran Rosario en trenes de barcazas por el Río Paraná. No hay traslado de este tipo de mercadería por camión.

Al Gran Rosario habrían arribado con barcaza, camión o ferrocarril –en forma conjunta- cerca de 70 millones de toneladas de granos, harinas y aceites en el 2016. Esto representa el 77,4% del total de la carga que arribó a todos los puertos graneleros argentinos (Cuadro N°2). A Bahía Blanca habrían llegado cerca de 10,1 millones de toneladas el año pasado, de las cuales 7,1 millones habría ingresado por camión y 2,9 millones por ferrocarril.



En el caso de Necochea habría ingresado cerca de 7,1 millones de toneladas por camión. Estamos hablando siempre de granos, harinas y aceites. Según información del Consorcio de Gestión, no habría entrado mercadería al Puerto por vía ferroviaria.

Por otra parte es muy relevante la mercadería que habría llegado por camión al Nodo portuario de Zárate (COFCO y Terminal Las Palmas) en el 2016: cerca de 1,5 millones de toneladas. Al nodo portuario de Ramallo (Bunge) habrían arribado cerca de 1.055.000 toneladas, casi en su totalidad en camión. Apenas 20 mil toneladas habrían entrado por ferrocarril.

Finalmente, el acceso de granos al nodo portuario de Villa Constitución/San Nicolas habría sido de unas 400 mil toneladas.

Pregunta 3: ¿Cuánta mercadería de origen nacional habría arribado en ferrocarril a los nodos portuarios graneleros argentinos?

Según la información de la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT) el movimiento ferroviario de granos, harinas y aceites en Argentina en el año 2016 habría sido de 12,1 millones de toneladas. Hemos estimado que cerca de 3 millones de toneladas habrían llegado a Bahía Blanca a través de diversos operativos de Ferroexpreso Pampeano y Ferrosur Roca. Estimamos que al Gran Rosario podrían haber ingresado cerca de 9 millones de toneladas por ferrocarril. Es baja la participación del nodo Ramallo con 20.000 toneladas utilizando este modo de transporte.

En consecuencia, el 75% de las cargas ferroviarias argentinas de granos, harinas y aceites podrían haber llegado al Gran Rosario el año pasado. El 24% restante habría accedido a las terminales ubicadas en Bahía Blanca.

No se habrían registrado movimientos de cargas ferroviarias en los nodos de Quequén, Zárate y Villa Constitución/San Nicolás.

Pregunta 4: ¿Cuánta mercadería habría arribado en barcaza por el Río Paraná a los Puertos del Gran Rosario en el 2016?

Según la información del Ministerio de Agroindustria y 'Mercosur on line', el año pasado habrían llegado a los puertos del Gran Rosario en barcazas por el Río Paraná desde Paraguay y Bolivia cerca de 4,5 millones de toneladas. Esta cifra está compuesta por:
a) Granos de origen argentino que bajaron por el Paraná: 329.189 tn
b) Granos bolivianos y paraguayos: 903.029 tn.
c) Harinas/pellets de Bolivia y Paraguay: 1.735.546 tn.
d) Aceites vegetales de Bolivia y Paraguay: 726.216 tn
d) Importación temporaria de granos desde Paraguay: 852.733 tn
Toda esta mercadería habría llegado en el 2016 a alguno de los 19 puertos graneleros del Gran Rosario.

Pregunta 5: ¿Cuánta mercadería de origen nacional habría arribado en camión a los nodos portuarios graneleros argentinos en el 2016? ¿Cuánto llegó a cada nodo portuario?

De acuerdo a nuestras estimaciones, el año pasado habrían ingresado en camión a los seis nodos portuarios graneleros argentinos cerca de 73,4 millones de toneladas de granos. El nodo más importante es lógicamente el Gran Rosario. En el 2016 habría recibido cerca 56,1 millones de toneladas de granos por camión. Esto representa el 76,4% del total de las cargas graneleras que llegaron en vehículos automotor pesados a todos los puertos argentinos el año pasado. El segundo lugar lo ostenta el nodo portuario de Bahía Blanca con 7.181.699 toneladas. Muy cerca de esta posición aparece Quequén con 7.100.799 toneladas.

Es correcto afirmar que en materia de cargas granarias que entran por el modo vial en Argentina, el 76,5% lo capta el Gran Rosario, en tanto que Bahía Blanca recibe el 9,8% del total. Todo esto medido en toneladas. Quequén capta el 9,7% del total nacional, Zárate el 2,1%, Ramallo el 1,4% y Villa Constitución/San Nicolás el 0,6% del total nacional.

Pregunta 6: ¿Cuántos camiones llegaron en el 2016 a todos los nodos portuarios graneleros argentinos? ¿Cuánto llegó a cada nodo portuario?

De acuerdo a nuestras estimaciones, el año pasado habrían ingresado a los seis nodos portuarios graneleros argentinos cerca de 2.600.000 camiones. Una cifra realmente increíble. Pensemos que estamos hablando de 5.200.000 viajes –ida y vuelta- en todo el país. Solamente con granos en camión. No estamos considerando otros movimientos de camiones tales como los que transportan biodiesel a las refinerías de petróleo o aquellos que llevan aceites vegetales a plantas de biodiesel.

De esos 2,6 millones de camiones, cerca de 2 millones habrían ingresado al Gran Rosario: el 76,4% del total nacional. A Bahía Blanca podrían haber entrado cerca de 256.000 camiones y a Quequén 253.000 vehículos pesados. Como dato interesante emerge lo siguiente: tanto en Bahía Blanca como en Quequén entran apenas el 12% de los camiones que entran al Gran Rosario. Casi 260.000 camiones frente a los 2.000.000 del Gran Rosario.

Como lo hacemos habitualmente, reiteramos a nuestros lectores que se solicita tomar con precaución nuestras estimaciones, ya que trabajamos con una marcada carencia de información estadística. Las cifras de camiones del Gran Rosario tienen un leve cambio respecto de lo estimado en el informativo semanal anterior. Cambio que es absolutamente leve e irrelevante por haber ajustado la metodología de cálculo. Recordamos en todo momento a nuestros lectores que estamos trabajando con estimaciones.

Pregunta 7: ¿Cuántos vagones ferroviarios habrían llegado en el 2016 a todos los nodos portuarios graneleros argentinos? ¿Cuánto llegó a cada nodo portuario?

De acuerdo a nuestras estimaciones, el año pasado habrían ingresado a los seis nodos portuarios graneleros argentinos cerca de 258.000 vagones ferroviarios con granos, harinas y aceites. De esos 258.000 vagones cerca de 195.000 habrían ingresado al Gran Rosario (75,2% del total). A Bahía Blanca podrían haber entrado cerca de 63.500 vagones y a Ramallo unos 426. Es importante consignar que hemos tomado para esta estimación una carga promedio por vagón de 47 tn. Los vagones del Belgrano Cargas tienen una capacidad menor a los de trocha ancha. No obstante ello, creemos que estas cifras estimadas permiten tener un adecuado diagnóstico del movimiento ferrovarios de agrograneles en Argentina.

Pregunta 8: ¿Cuántas barcazas llegaron en el 2016 al Gran Rosario?

Aproximadamente unas 3 mil barcazas habrían accedido a las terminales portuarias del Gran Rosario, transportando cerca de 4,5 millones de toneladas de granos, harinas y aceites como vimos en una de las preguntas anteriores.

Pregunta 9: ¿Qué cantidad de buques habrían ingresado a los seis nodos portuarios argentinos en el 2016 a buscar agrograneles para despacharlos al exterior? ¿Cuántos buques ingresaron a cada nodo portuario?

De acuerdo a nuestras estimaciones, habrían ingresado el año pasado a los seis nodos portuarios argentinos cerca de 2.900 buques a buscar granos, harinas/pellets y aceites. El ingreso de buques a las terminales portuarias de la zona sur del Gran Rosario (Rosario a Arroyo Seco) y norte (San Lorenzo a Timbúes) durante el año 2016 habría ascendido a 2.180 (75% del total nacional.

A Bahía Blanca habrían ingresado a cargar agrograneles cerca de 376 buques, en tanto que a Quequén habrían accedido cerca de 252 artefactos navales. Zárate podría haber recibido cera de 50 buques, Ramallo 34 y el nodo Villa Constitución/San Nicolás unos 13 buques. En el Gran Rosario se incluyen los buques de ultramar que ingresan a dichos puertos pero se excluyen los artefactos navales que realizan viajes de cabotaje y a las propias barcazas. Asimismo, en ese total se computa el ingreso del buque a cada terminal, por lo tanto se cuenta por dos cuando el mismo buque (durante el mismo viaje) carga en dos terminales del Up River Paraná. También cabe señalar que el total de buques ingresados incluye a aquellos que vienen a cargar o descargar otro tipo de cargas que no son granos, subproductos y aceites, tal como minerales, carga general, contenedores, etc.

Las cifras estimadas no hacen otra cosa que reafirmar la importancia del campo y la agroindustria argentina como la gran fábrica para generar divisas y expandir el nivel de actividad económica de nuestro país. Un negocio que genera más de 24 mil millones de dólares anuales de exportaciones y que motoriza –día tras día- la actividad cotidiana del transporte en nuestro país.

Pregunta 10: ¿Cuál es la participación de cada modo en el transporte de agrograneles a puerto en Argentina?

Como vimos y en función de nuestras estimaciones, en el 2016 habrían sido 90 millones de toneladas las cargas que llegaron a los puertos graneleros argentinos para su posterior despacho al exterior. El 82% llegó en camión (73,4 millones de toneladas de granos), el 13% por ferrocarril (12,1 millones de toneladas) y el 5% por barcaza (4,5 millones de toneladas). Es importante destacar que en las cargas barcaceras estamos computando la mercadería de origen externo (Bolivia y Paraguay).

Si tomamos la mercadería de origen nacional en el 2016 unos 85,8 millones de toneladas habrían llegado a los puertos graneleros argentinos para su posterior despacho. El 85,5% llegó en camión (73,4 millones de toneladas de granos), el 14,2% por ferrocarril (12,1 millones de toneladas) y apenas el 0,4% por barcaza (329.000 toneladas). Esto demuestra el claro desequilibrio de la matriz de transporte interno de Argentina, donde los modos más económicos no llegan al 15% del total.