Transporte

Impresionante movimiento de transporte generan los granos en Argentina

PATRICIA BERGERO – JULIO CALZADA – ALFREDO SESÉ

Analizamos el transporte de agrograneles en el 2017, cuantificando la cantidad de camiones, vagones ferroviarios y barcazas que trajeron granos, harinas y aceites a todos los puertos del país. Habrían ingresado a los 6 nodos unos 2,5 millones de camiones, 243.000 vagones ferroviarios, 4.300 barcazas y 3.000 buques.

En la presente nota estimamos el transporte de agrograneles en el año 2017. 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 ellas con sus respuestas.

Pregunta 1: ¿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 (Mt) de granos, harinas y aceites (GHA) 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 71 Mt de granos, harinas y aceites en el 2017. Esto representa el 79% del total de la carga que arribó a todos los puertos graneleros argentinos (Cuadro N°1). A Bahía Blanca habrían llegado cerca de 9,1 millones de toneladas el año pasado, de las cuales aproximadamente 6,3 millones habría ingresado por camión y 2,8 millones por ferrocarril.



En el caso de Necochea habría ingresado cerca de 6 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, la mercadería que habría llegado por camión al nodo portuario de Zárate (Cofco y Terminal Las Palmas) en el 2017 sería de 2,4 millones de toneladas. Al nodo portuario de Ramallo (Bunge) habrían arribado cerca de 940.000 toneladas. Finalmente, el acceso de granos al nodo portuario de Villa Constitución/San Nicolas habría sido de unas 450 mil toneladas.

Pregunta 2: ¿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 2017 habría sido de 11,4 millones de toneladas. Hemos estimado que cerca de 2,7 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 8,6 millones de toneladas por ferrocarril.

En consecuencia, alrededor del 76% 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 N° 3: ¿Cuánta mercadería habría arribado en barcaza por el Río Paraná a los Puertos del Gran Rosario en el 2017?

Según la información del Ministerio de Agroindustria y estimaciones propias, el año pasado habrían llegado a los puertos del Gran Rosario en barcazas por el Río Paraná desde Paraguay y Bolivia cerca de 6,4 millones de toneladas. Esta cifra está compuesta por:
a) Granos de origen argentino que bajaron por el Paraná: 293.499 tn
b) Granos bolivianos y paraguayos: 2.088.970 tn.
c) Harinas/pellets de Bolivia y Paraguay: 1.688.865 tn.
d) Aceites vegetales de Bolivia y Paraguay: 793.852 tn
d) Importación temporaria de granos desde Paraguay: 1.629.482 tn

Pregunta N°4: ¿Cuánta mercadería de origen nacional habría arribado en camión a los nodos portuarios graneleros argentinos en el 2017? ¿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 72 Mt de granos. El nodo más importante es lógicamente el Gran Rosario. En el 2017 habría recibido cerca 56 Mt de granos por camión. Esto representa el 77,5% 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 casi 6,4 millones de toneladas. Muy cerca de esta posición aparece Quequén con 6 millones de toneladas.

Es decir que, en materia de toneladas de cargas granarias que entraron por el modo vial en Argentina, el 75,5% lo habría captado el Gran Rosario, Bahía Blanca recibió el 8,9% del total, a Quequén ingresó el 8,4%, a Zárate el 3,3%, Ramallo el 1,3% y Villa Constitución/San Nicolás el 0,6% del total nacional.

Pregunta N°5: ¿Cuántos camiones llegaron en el 2017 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 2.575.000 camiones. Un guarismo que no ha sufrido grandes variaciones en los últimos años. Pensemos que estamos hablando de 5.150.000 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 casi 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 228.000 camiones y a Quequén 215.000 vehículos pesados. Como dato interesante emerge lo siguiente: tanto en Bahía Blanca como en Quequén habrían arribado el 22% de los camiones que ingresaron al Gran Rosario. Casi 443.000 camiones frente a los 2.000.000 del Gran Rosario.

Pregunta N°6: ¿Cuántos vagones ferroviarios habrían llegado en el 2017 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 243.000 vagones ferroviarios con granos, harinas y aceites. De esos 243.000 vagones cerca de 184.000 habrían ingresado al Gran Rosario (75,7% del total). A Bahía Blanca podrían haber entrado cerca de 59.000 vagones. 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 ferroviario de agrograneles en Argentina.

Pregunta N°7: ¿Cuántas barcazas llegaron en el 2017 al Gran Rosario?

Aproximadamente unas 4.300 barcazas habrían accedido a las terminales portuarias del Gran Rosario, transportando cerca de 6,4 millones de toneladas de granos, harinas y aceites como vimos en una de las preguntas anteriores.

Pregunta N°8: ¿Qué cantidad de buques habrían ingresado a los seis nodos portuarios argentinos en el 2017 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 3.000 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 2017 habría ascendido a 2.352 (76% del total nacional.

A Bahía Blanca habrían ingresado a cargar agrograneles cerca de 366 buques, en tanto que a Quequén habrían accedido cerca de 241 artefactos navales. Zárate podría haber recibido cerca de 80 buques, Ramallo alrededor de 30 y el nodo Villa Constitución/San Nicolás unos 15 buques. Vale señalar que en el caso de Villa Constitución/San Nicolás, el ingreso de buques es mucho mayor (en el año 2017 habrían sido unos 279 barcos), pero en nuestra estimación del Cuadro N° 1 sólo se incluyen los que arribaron a cargar agrograneles.

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 20 mil millones de dólares anuales de exportaciones y que motoriza –día tras día- la actividad cotidiana del transporte en nuestro país.

Pregunta N°9: ¿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 2017 habrían sido 90 millones de toneladas las cargas que llegaron a los puertos graneleros argentinos para su posterior despacho al exterior. El 80% llegó en camión (72 millones de toneladas de granos), el 13% por ferrocarril (11,4 millones de toneladas) y el 7% por barcaza (6,5 millones de toneladas). Es importante destacar que en las cargas barcaceras estamos computando el aumento que se registró en la mercadería de origen externo (Bolivia y Paraguay).

Notas aclaratorias para entender el informe:

Gran Rosario: 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 ADM Agro 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 los ejidos urbanos 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), ADM Agro (El tránsito), Cofco (ex Nidera), Cargill, y Terminal 6 S.A. en Puerto General San Martín; Dreyfus, Cofco y Renova S.A., en Timbúes.

Bahía Blanca: 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 ADM Agro (muelles Luis Piedrabuena y ADM), 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.

Quequén: En relación a Quequén allí operan la mayor parte de los exportadores argentinos más conocidos: Dreyfus, ACA, Cofco, CHS, Oleaginosa Moreno, Cargill, Bunge, ADM Agro, Amaggi, Noble, AFA, entre otros. Habitualmente en el Puerto

de Quequén hay una fuerte operatoria de las firmas Cargill y Oleaginosa Moreno en lo referido a la remisión de 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 tn/día al igual que Oleaginosa Moreno cuya capacidad de molienda en Quequén es de 1.350 tn/día. Esta última planta por lo general muele girasol.

Zárate: En el caso de Zárate, se computa la terminal de Lima de Cofco más las terminales Las Palmas y Guazú. En el caso de Diamante, Entre Ríos, en el 2017 se observa en los registros oficiales cerca de 90 mil toneladas de soja y trigo cargadas por la firma Cargill.