El transporte que generan los granos en Argentina: en 2018 cerca de 2 millones de camiones, 205 mil vagones, 6.400 barcazas y 2.800 buques

JULIO CALZADA - BLAS ROZADILLA

Analizamos el transporte de agrograneles en la República Argentina durante el año 2018, cuantificando la cantidad de camiones, vagones ferroviarios y barcazas que llevaron granos, harinas y aceites a todos los puertos del país. También evaluamos los buques que ingresaron a los puertos argentinos para cargar agrograneles y llevarlos al exterior. Habrían ingresado a los 6 nodos portuarios (Gran Rosario, Bahía Blanca, Quequén, Zárate, Ramallo y Villa Constitución/San Nicolás) unos 2 millones de camiones, cerca de 205 mil vagones ferroviarios, más de 6.400 barcazas y poco menos de 2.800 buques. Fuerte caída en la operatoria de camiones y vagones ferroviarios por la sequía.

En la presente nota se estima el transporte de agrograneles en el año 2018. No se han computado despachos al exterior de biodiesel. En este trabajo se agruparon a las terminales portuarias graneleras de nuestro país en 6 nodos portuarios: Gran Rosario, Bahía Blanca, Quequén, Zárate, Ramallo y Villa Constitución/San Nicolás. Se plantean una serie de interrogantes como puntos destacables del análisis y se exponen las diversas respuestas.

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 durante el año 2018 poco más de 75,6 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). Este volumen es equivalente a la suma de las cargas vía flete largo camionero más las toneladas transportadas por ferrocarril y el sistema barcacero.

No se han contabilizado en esta cifra de 75,6 Mt, las cargas que transportan los buques que van desde el Gran Rosario, Zárate y Ramallo cuando se dirigen a completar sus bodegas 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.

Respecto al 2017, el ingreso de mercadería a los puertos se redujo en 14,38 Mt, lo que implica una disminución del 16 %. En el 2017 había sido de aproximadamente 90 Mt. Esta merma es reflejo de la fuerte sequía que afectó a la producción agrícola de nuestro país durante el año pasado.

En el 2018 al Gran Rosario habrían arribado con barcaza, camión y ferrocarril –en forma conjunta- cerca de 60,6 Mt de granos, harinas y aceites, 10,5 Mt menos que en 2017. Esta cifra de 60,6 Mt representa el 80 % del total de la carga arribada a todos los puertos graneleros de nuestro país. A Bahía Blanca habrían llegado alrededor de 7,6 millones de toneladas el año pasado, 1,5 Mt menos que en 2017. Del total arribado al principal puerto marítimo de Argentina, aproximadamente 5,5 millones habrían ingresado por camión y 2,1 millones por ferrocarril, según nuestras estimaciones y fuentes confiables.

Para el caso de Quequén, los ingresos de mercadería habrían acumulado poco menos de 5,2 millones de toneladas, exclusivamente por camión y siempre contabilizando granos, harinas y aceites. Según información de empresas de la zona, no habría entrado mercadería al puerto por vía ferroviaria. En 2017 la mercadería arribada al puerto superó las 6 Mt, la caída fue de 84 mil toneladas.

Por otra parte, el volumen de productos que habría llegado por camión al nodo portuario de Zárate (Cofco y Terminal Las Palmas) en el 2018 sería de 1,4 millones de toneladas, cerca de 900 mil toneladas menos que el año anterior. Al nodo portuario de Ramallo (Bunge) habrían arribado cerca de 440.000 toneladas de granos, 500 mil menos que en 2017. Finalmente, el acceso de granos al nodo portuario de Villa Constitución/San Nicolas habría sido de unas 210 mil toneladas, menos de la mitad que durante el año previo (456 mil toneladas).

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 2018 habría sido de 9,6 millones de toneladas, aproximadamente. Hemos estimado que cerca de 2,1 Mt habrían llegado a Bahía Blanca a través de diversos operativos de FEPSA SA. Estimamos que al Gran Rosario podrían haber ingresado cerca de 7,55 millones de toneladas por ferrocarril.

En consecuencia, alrededor del 78,4 % de las cargas ferroviarias argentinas de granos, harinas y aceites podrían haber llegado al Gran Rosario el año pasado, mientras que el 21,6 % restante habría accedido a las terminales ubicadas en Bahía Blanca. No se habrían registrado movimientos de cargas ferroviarias en los nodos de Quequén, Zárate, Ramallo y Villa Constitución/San Nicolás.

3- ¿Cuánta mercadería habría arribado en barcaza por el Río Paraná a los Puertos del Gran Rosario en el 2018?

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 la región norte de nuestro país, Paraguay y Bolivia cerca de 9,7 millones de toneladas. Esta cifra está compuesta por:

Los movimientos por barcaza que se dieron en el 2018 muestran un importante crecimiento respecto a los observados el año anterior. A nivel agregado, las 9,7 Mt del último año representan un aumento de cerca del 50 % en relación a 2017. En el 2018 fueron de aproximadamente 3,2 Mt más que las que se transportaron en 2017 hacia los puertos del Gran Rosario a través del Río Paraná.

Este crecimiento a nivel agregado se justifica en el aumento del transporte de subproductos de origen extranjero (37,8 %), de granos de origen nacional y en las importaciones temporarias de granos, que se triplicaron debido a la necesidad de las industrias de adquirir soja para procesar ante la escasez de producción local generada por la sequía. Estos aumentos más que compensaron la caída en los envíos de granos de origen extranjero, que se redujeron a la mitad.

4- ¿Cuánta mercadería de origen nacional habría arribado en camión a los nodos portuarios graneleros argentinos en el 2018? ¿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 alrededor de 55,3 Mt de granos y 1 Mt de aceites y subproductos. A nivel agregado un 21,9 % menos que en 2017. El nodo más importante es lógicamente el del Gran Rosario. En el 2018 habría recibido cerca 43,4 Mt de granos por camión, lo que implica una participación del 77 % en el total de las cargas graneleras que llegaron en vehículos automotor pesados a todos los puertos argentinos.

El segundo lugar lo ostenta el nodo portuario de Bahía Blanca con 5,5 Mt (9,8 %) y es seguido por escasa diferencia por el nodo portuario de Quequén con 5,2 Mt (9,2 %). Ambos ganaron participación respecto a 2017, cuando las mismas fueron de 8,9 % y 8,4 % respectivamente.

El resto de los ingresos de mercadería por camión se distribuyen de la siguiente manera: Zárate con el 2,7 %, Ramallo con el 0,9 % y Villa Constitución/San Nicolás con el 0,3 % del total nacional.

5- ¿Cuántos camiones llegaron en el 2018 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 más de 2 millones de camiones, cerca de 575 mil camiones menos que en 2017, caída causada por el impacto de la sequía. En este número sólo se computan los viajes en los que se transportó mercadería con destino a la exportación o para ser procesada en las plantas ubicadas dentro de los complejos portuarios.

Los transportes de subproductos refieren a los casos en donde las empresas que gestionan las terminales portuarias no tienen plantas de procesamiento dentro del nodo. Uno de los casos es el de Quequén, donde las plantas de procesamiento se encuentran dentro de un radio de 10 km de las terminales portuarias y los subproductos y aceites elaborados en las mismas se transportan en camión para su posterior despacho al exterior.

De esos poco más de 2 millones de camiones, cerca de 1,55 millones habrían ingresado al Gran Rosario. A Bahía Blanca podrían haber entrado poco más de 198 mil camiones y a Quequén 187 mil vehículos pesados. Como dato interesante emerge lo siguiente: a los puertos marítimos del sur bonaerense habrían arribado un cuarto de los camiones que ingresaron al Gran Rosario. Alrededor de 385 mil camiones frente a los 1,55 millones del Gran Rosario.

6- ¿Cuántos vagones ferroviarios habrían llegado en el 2018 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 205 mil vagones ferroviarios con granos, harinas y aceites, 38.500 unidades menos que en 2017. De este total, poco más de 160 mil vagones habrían ingresado al Gran Rosario. A Bahía Blanca podrían haber entrado alrededor de 44.260 vagones. Es importante consignar que hemos tomado para esta estimación una carga promedio por vagón de 47 toneladas. 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.

7- ¿Cuántas barcazas llegaron en el 2018 al Gran Rosario?

Aproximadamente unas 6.450 barcazas habrían accedido a las terminales portuarias del Gran Rosario, transportando cerca de 9,7 millones de toneladas de granos, harinas y aceites como se mencionó en el punto 3. Respecto al 2017, fueron 2.125 barcazas más las que arribaron a las terminales portuarias de Gran Rosario. Un crecimiento interanual de casi el 50%.

8- ¿Qué cantidad de buques habrían ingresado a los seis nodos portuarios argentinos en el 2018 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 2.800 buques para cargar 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 2018 habría ascendido a 2.171 (78,2 % del total nacional).

A Bahía Blanca habrían ingresado a cargar agrograneles 319 buques, en tanto que a Quequén habrían accedido 215, según los datos de los respectivos Consorcios de Gestión. Zárate podría haber recibido cerca de 50 buques, Ramallo alrededor de 14 y el nodo Villa Constitución/San Nicolás unos 7 buques. Vale señalar que en el caso de Villa Constitución/San Nicolás, el ingreso de buques es mucho mayor, pero en nuestra estimación 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.

9- ¿Cuál es la participación de cada modo en el transporte de agrograneles a puerto en Argentina?

Como se expuso anteriormente y en función de nuestras estimaciones, en el 2018 habrían sido 75,6 millones de toneladas las cargas que llegaron a los puertos graneleros argentinos para su posterior despacho al exterior. El 74,5 % llegó en camión (56,4 millones de toneladas de granos), el 12,7 % por ferrocarril (9,6 millones de toneladas) y el 12,8 % por barcaza (9,7 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) y la importación temporaria desde estos países. No hemos computado la soja que ingresó desde Estados Unidos en buque bajo el régimen de importación temporaria. Respecto al 2017, se observa un importante incremento de los arribos de barcazas al nodo portuario del Gran Rosario, aumentando su participación entre los modos de transporte a costa del camión, ya que el transporte ferroviario se mantuvo estable en porcentajes.

El camión perdió 5,6 puntos porcentuales de participación en relación al 2017, lo que fue acaparado por los envíos en barcazas. Como se expuso anteriormente, esto se explica por la fuerte sequía que redujo la producción nacional de granos, que se transporta mayormente a través del modal rodoviario, y la necesidad de las industrias de adquirir una mayor cantidad de granos de Bolivia y Paraguay, los cuales llegan en barcazas por la hidrovía.

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, E-Grain, Oleaginosa Moreno/Glencore, Cargill, Bunge, ADM Agro, AFA, entre otros. Habitualmente en el Puerto de Quequén hay una fuerte operatoria de las firmas Renova y Oleaginosa Moreno en lo referido a la remisión de harinas/pellets y aceites a las terminales del nodo. Renova estaría operando 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.

Agradecemos la colaboración de la Dirección de Estudios Económicos de la Bolsa de Cereales y Productos de Bahía Blanca quien nos remitió información sobre la operatoria en los nodos portuarios de Quequén y Bahía Blanca.