



 Commodities

5 preguntas sobre patrones de logística en los granos que Argentina exporta

GUILLERMO ROSSI - EMILCE TERRÉ

Nos adentraremos en una cuestión estructural clave para la logística de exportación de granos: el patrón de estacionalidad de la entrada y salida de cargas en las terminales portuarias argentinas, con énfasis en la participación de los puertos de la zona aledaña a Rosario. Veremos que la mayor participación de los puertos del Up River se registra en maíz, con más del 82%, mientras que para el trigo representa la mitad de los embarques. En el caso del poroto de soja, pese a ser el grano que más se cultiva alrededor de Rosario, es el que porcentualmente menos se envía desde las terminales del Paraná.

Para partir de la oferta del grano, ¿cuál es la relevancia relativa de Rosario y sus alrededores en términos de la producción nacional?

En repetidas oportunidades mencionamos la importancia de las terminales del Up River Paraná, donde se ubica la ciudad de Rosario, en relación al total de las exportaciones. Puntualizamos, además, que el otro gran centro de embarques graneleros es el conformado por el sur de la provincia de Buenos Aires, el puerto de Bahía Blanca en un extremo y el de Necochea, en el otro.

Como primera observación, téngase en cuenta que la elección del puerto de salida para la exportación de los granos naturalmente se basa en un criterio de cercanía a la zona de producción. Se advertirá que trazando un círculo con un radio de 300 kilómetros y epicentro en Rosario, allí se origina el 57% de la producción nacional de soja, el 47% de la de maíz y el 41% de la de trigo. Sobre esos tres granos mostraremos algunos patrones.

Para sorgo y cebada, por su parte, la producción de nuestra zona de influencia alcanza el 40% y el 14%, respectivamente. Se recuerda que en el caso de la cebada, el grueso de la producción tiene lugar al sur de la zona núcleo productora, con preponderancia en la provincia de Buenos Aires.





Producción total nacional (en Tn)

Cultivo	2014/15	2013/14	Prom. 2010-15
Soja	61.398.272	53.397.715	50.961.065
Maiz	33.817.449	33.087.165	27.780.565
Trigo	13.930.078	9.188.339	11.757.120
Sorgo	3.098.148	3.466.410	3.758.096
Cebada	2.901.492	4.705.160	3.528.415

A 300km de Rosario

Cultivo	2014/15	2013/14	Prom. 2010-15
Soja	58%	57%	57%
Maiz	40%	39%	47%
Trigo	43%	41%	41%
Sorgo	37%	37%	40%
Cebada	15%	13%	14%

Como segunda observación, baste recordar que la campaña de maíz es la que primero ocurre en el año, transcurriendo entre marzo y febrero, mientras que la de soja arranca en abril y se extiende hasta marzo del año siguiente. Para el trigo, un cultivo de invierno, se toma una campaña de diciembre a noviembre de cada año.

¿Cómo es la distribución temporal de embarques de trigo, maíz y soja en el país?

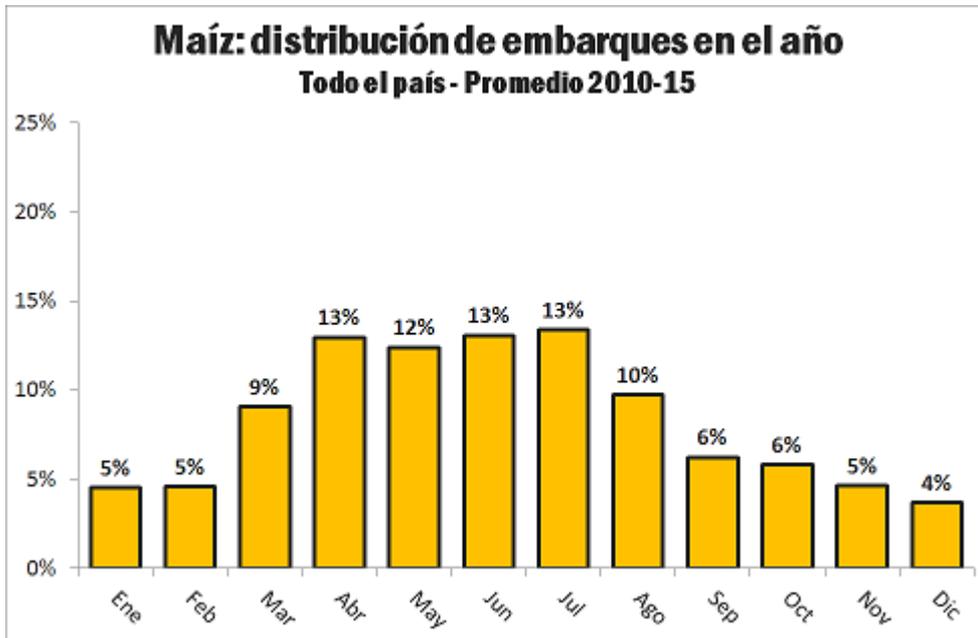
La distribución de los embarques de granos en Argentina sigue un patrón estacional muy correlacionado al de su producción; es decir, la mayor parte de los embarques se realiza en cosecha. Ello tiene sentido, dado que en ese momento sale al mercado el grueso de la oferta nacional del cultivo para el año, con lo que los precios tienden a debilitarse potenciando la competitividad del grano originario de Argentina en relación a otros proveedores alternativos.

Los siguientes tres gráficos muestran, para cada uno de los productos analizados (maíz, trigo y soja) la distribución anual promedio de los embarques argentinos del grano. En todos los casos se elabora en base a un promedio de lo exportado entre los años 2010 y 2015, y tomaremos a los fines de comparar los patrones estacionales en cada producto la cantidad porcentual que se embarca de cada uno en los cinco primeros meses de su correspondiente campaña comercial.

En **maíz**, el 61% del saldo exportable anual se coloca en los cinco primeros meses de la campaña comercial, marzo a julio. De los tres granos, el maíz es el que menos concentración estacional demuestra en sus embarques, en parte por la creciente presencia del maíz de siembra tardía cuya recolección se retrasa hasta los meses de julio/agosto.



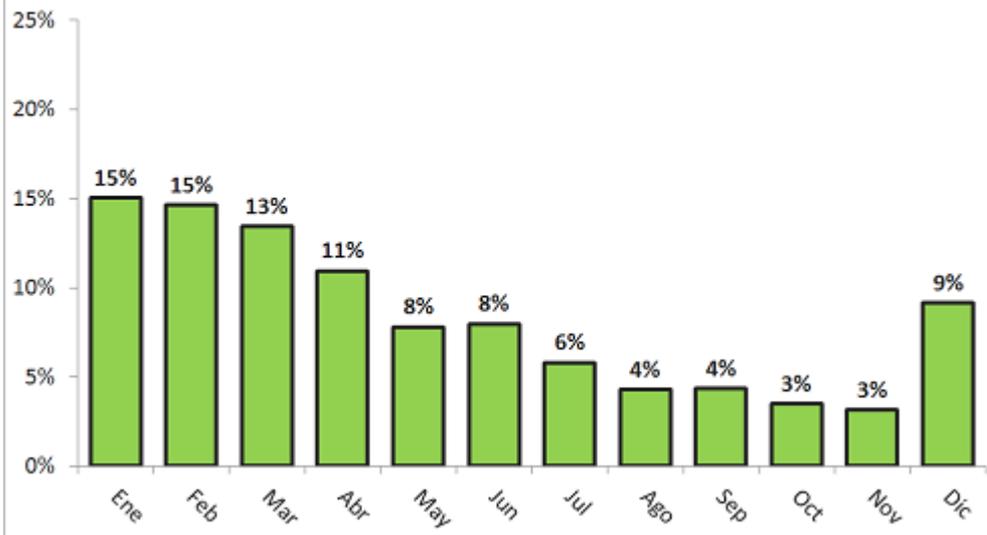
5 preguntas sobre patrones de logística en los granos que Argentina exporta - 07 de Julio de 2016



Trigo suele ostentar una elevada concentración en los primeros meses de campaña. De todas formas, en la serie tomada el patrón puede estar influenciado por las restricciones a las exportaciones que estuvieron presentes en nuestro país entre el 2006 y el 2015. En la serie se ve que de diciembre a abril se exporta el 63% del total embarcado.

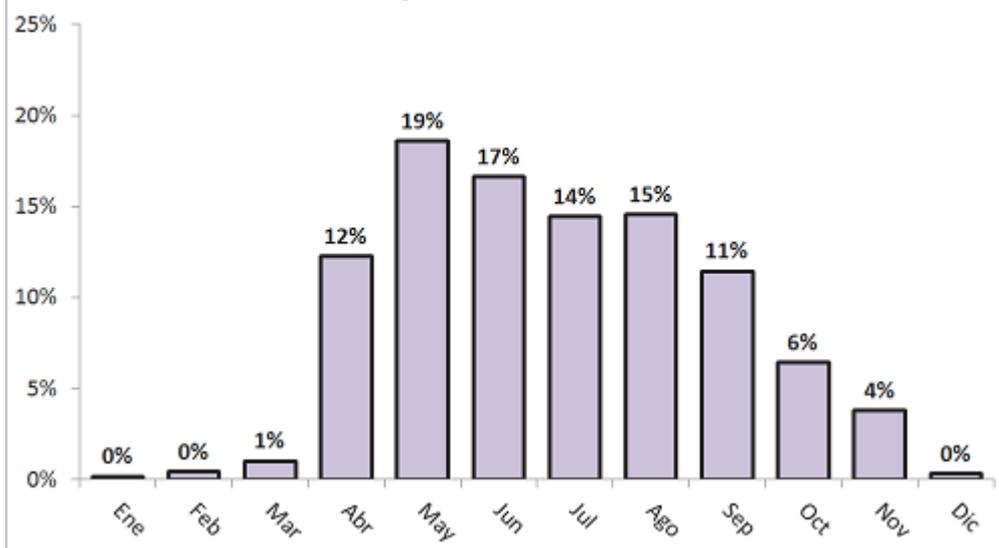
5 preguntas sobre patrones de logística en los granos que Argentina exporta - 07 de Julio de 2016

Trigo: distribución de embarques en el año Todo el país - Promedio 2010-15



Finalmente, los embarques de **soja en grano** siguen acentuadamente un patrón estacional: con un pico del 19% en mayo, en tan sólo 5 meses -abril a agosto- se embarca el 76% de lo que se terminará despachando al exterior durante la campaña.

Soja: distribución de embarques en el año Todo el país - Promedio 2010-15



Debe tenerse en cuenta que las exportaciones argentinas del complejo sojero están fuertemente orientadas a los subproductos, más que al grano en sí. Así las cosas, el poroto sólo se embarca sin procesar cuando la originación argentina es particularmente competitiva en el mercado internacional, es decir, mayormente en su época de cosecha.

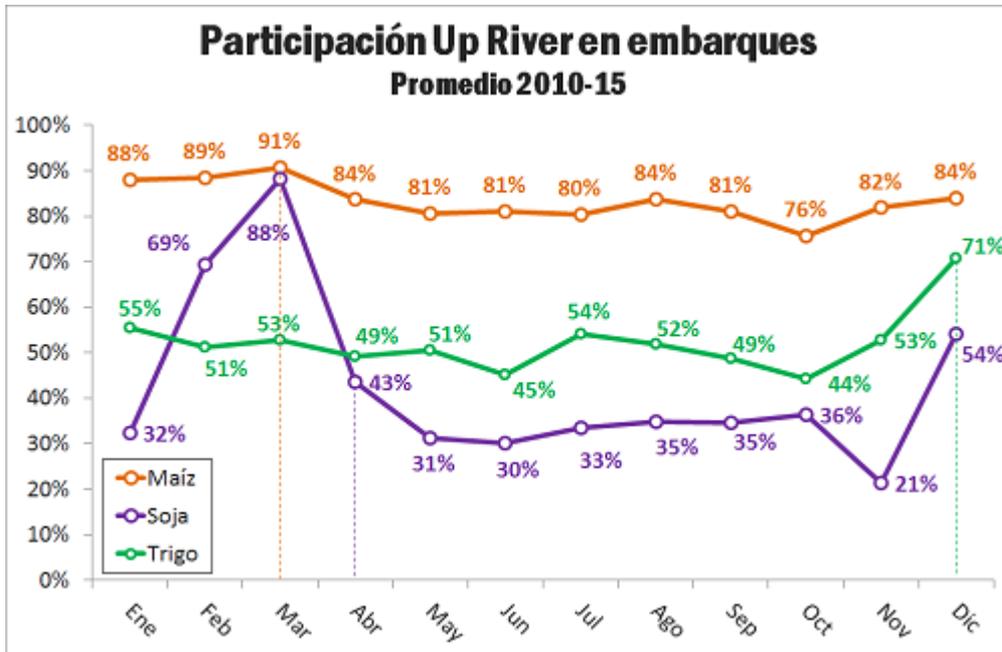
¿Qué participación tienen las terminales portuarias del Up River Paraná en los embarques de los tres principales granos?

La participación del Up River en los embarques de grano difiere según el producto que se trate. La mayor participación relativa la tiene en el caso del maíz, embarcándose desde los puertos aledaños a Rosario alrededor del 83%, en promedio, de las exportaciones nacionales totales.

Para el maíz, como para el resto de los productos, la participación del Up River en los embarques mensuales de granos es mayor bien al inicio de la campaña comercial. Considerando, como hemos dicho anteriormente, que los tres grandes *hubs* de puertos graneleros del país se sitúan en los alrededores de Rosario, Bahía Blanca y Quequén, naturalmente la producción que se obtiene de Santa Fe hacia el norte tiende a salir por los puertos de nuestra zona, mientras que la producción del sur del país sale mayormente por las terminales de la provincia de Buenos Aires.

Por una cuestión agroecológica, para la mayoría de los granos, la cosecha siempre se inicia antes en el NOA y NEA, y se va postergando en el gradiente norte-sur. De este modo, resulta lógico el patrón comentado antes: es proporcionalmente más el grano que se embarca en el Up River al inicio de cada campaña que a lo largo de la misma.

El gráfico siguiente muestra el porcentaje de grano que se exporta mensualmente desde los puertos de Rosario, como porcentaje de los embarques nacionales para el mismo periodo. A su vez, las líneas de guiones verticales muestran para cada producto el inicio de la campaña comercial anual.



En el caso del trigo, en promedio se embarcó desde Up River el 52% de los granos exportados durante los últimos. En este caso, sin embargo, se observa un pico muy marcado en el mes de diciembre, con una participación del 71%, cuando arriban a nuestra zona los camiones desde el norte del país mientras en el sur de Buenos Aires aún no comienza el grueso de la trilla.

Finalmente la participación promedio de los puertos del Up River en los embarques de poroto de soja es la más baja de las tres con un 42%. Sucede que las plantas alrededor de la ciudad de Rosario se orientan mayoritariamente al procesamiento del grano para exportar luego sus subproductos (si justamente midiésemos el mismo guarismo para los bienes derivados del procesamiento de soja desde el Up River se envía arriba del 90% de los embarques nacionales).

Para el caso de la soja, además, sobresale el hecho que la relevancia de nuestra zona en los envíos al exterior es mucho más volátil durante el año, fuertemente atada a la rentabilidad relativa de los embarques de poroto en comparación con los subproductos, y a cuán competitiva sea Argentina como originadora del grano en relación a otros países productores.

El patrón de estacionalidad de los embarques que salen de los puertos, ¿coincide con el de los camiones que arriban con la mercadería?

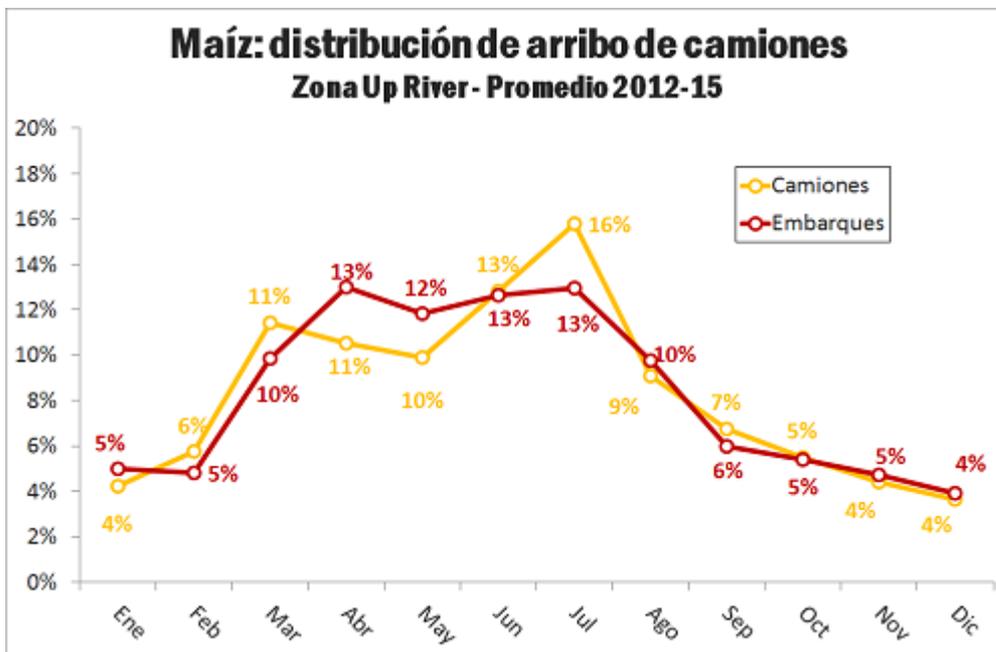
5 preguntas sobre patrones de logística en los granos que Argentina exporta - 07 de Julio de 2016

Vale aclarar que el dato de ingreso de camiones con el que se trabaja puede representar, estimativamente, el 50% del tonelaje total de grano que entra a las plantas de la zona ya que es un relevamiento a las 7:00 am de cada día.

Sucede que fuera de la época de la cosecha, cuando la mayor parte de las entregas se realizan mayoritariamente de mañana es probable que la representatividad del dato sea mayor, mientras que en épocas de gran congestión cuando las entregas se suceden las 24 horas del día el dato posiblemente represente bastante menos de la mitad de las entregas.

Además, por simplificación, se asume que cada camión transporta 30 toneladas de grano, aunque este número en la práctica varía según el tipo de grano y de vehículo, entre otras cosas.

Los gráficos a continuación comparan el arribo de camiones a puerto con la salida de embarques desde la zona del Up River. Como es natural suponer, estadísticamente la entrada de camiones se adelanta respecto a los embarques, al tiempo que muestra un marcado patrón estacional.

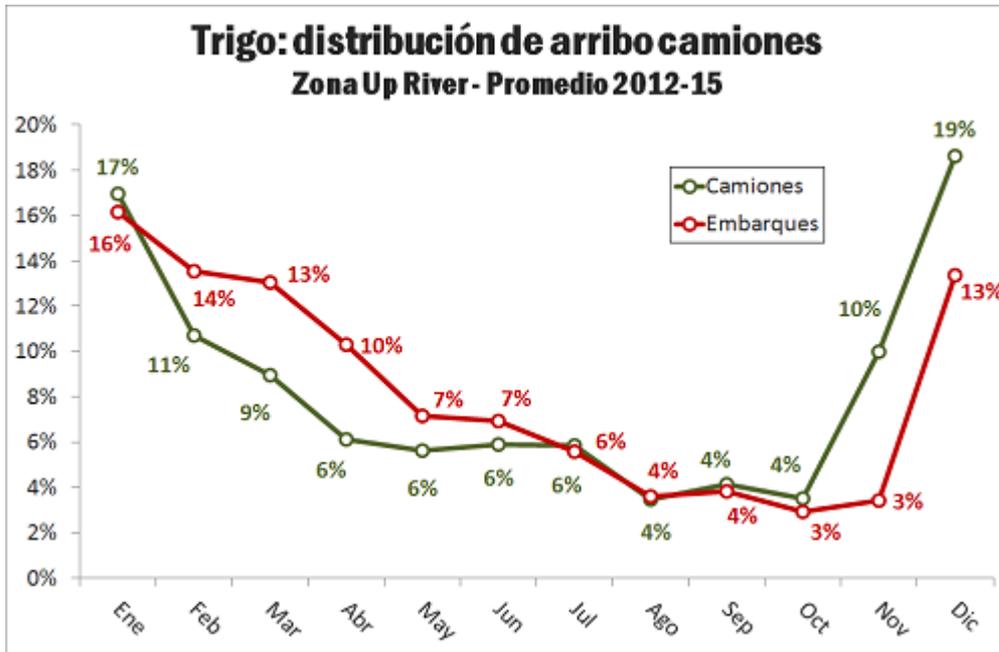


En el caso del maíz, en los cinco primeros meses de la campaña comercial (es decir, entre marzo y julio inclusive) se concentra el 61% del ingreso de los camiones, coincidente con la mercadería embarcada.

Vale notar que en este producto se observan dos picos de ingreso de camiones a las playas de la zona: uno en el mes de marzo, y otro en el mes de agosto, siendo el segundo de ellos el mayor. Ello permite inferir que es proporcionalmente más lo que se envía desde los puertos de Rosario de maíz tardío o de segunda que de maíz de primera, demorándose el grueso de la congestión por ingreso de mercadería hasta el segundo semestre del año.

5 preguntas sobre patrones de logística en los granos que Argentina exporta - 07 de Julio de 2016

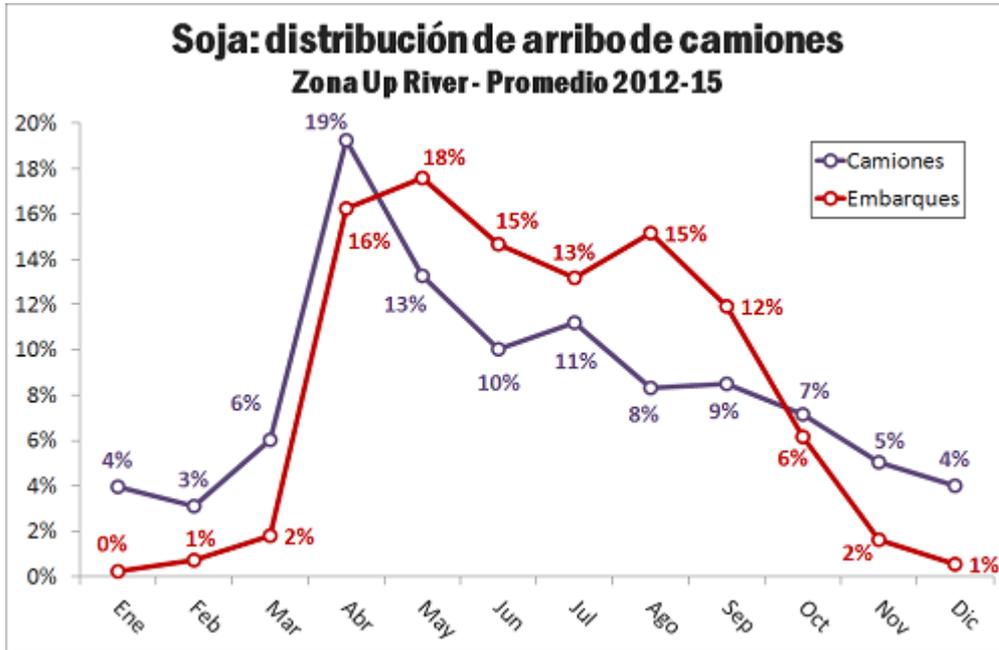
Para el trigo, por su parte, en los meses que van de diciembre a abril arriba el 61% de los embarques, cuando los embarques hemos constatado que cubrían el 52% del total que se exporta en el año. Para este último cereal, entonces, se nota más el privilegio a la originación de mercadería por parte de los exportadores de la zona a inicios de la campaña anual, pese a que los envíos en sí se vayan a realizar más adelante en el año.



Finalmente, el 62% de la soja llega a los puertos entre los meses de abril a agosto, cuando se embarca en el mismo período el 76% del volumen total de poroto que se exporta en el año.

Aquí debe recordarse que la mayor parte de la mercadería que arriba a las plantas de los alrededores de nuestra ciudad lo hace con el fin de ser procesada, y sólo a posteriori exportada, lo que explica que en apariencia se rompa la relación de causalidad entre ingreso del grano por camión y salida de los barcos. Si uno realizase la presente comparación en términos de toneladas de grano, el volumen de ingreso superaría con creces al de egreso.

5 preguntas sobre patrones de logística en los granos que Argentina exporta - 07 de Julio de 2016

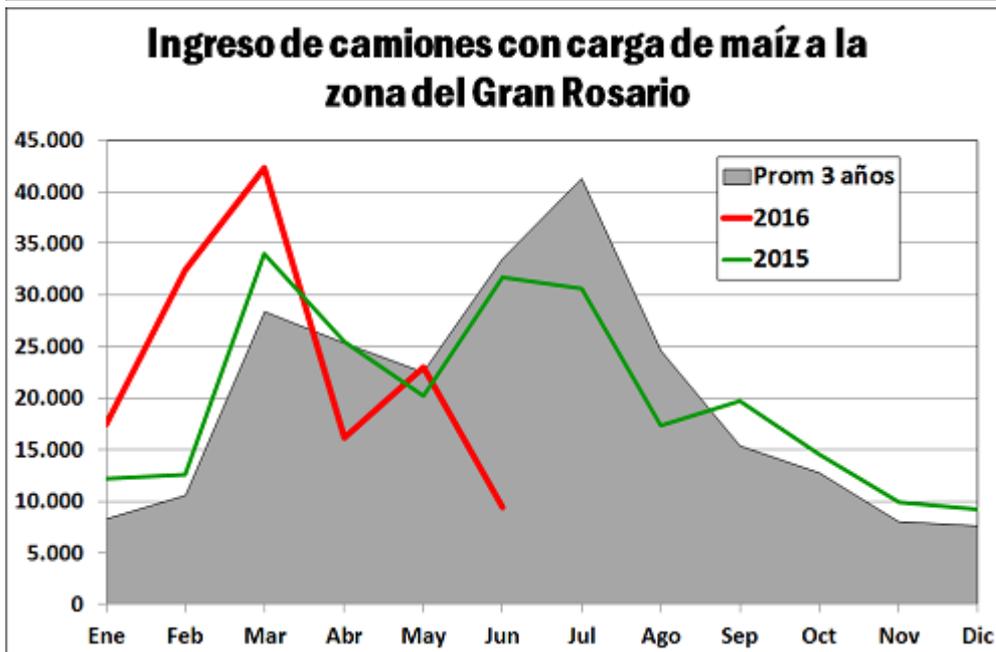
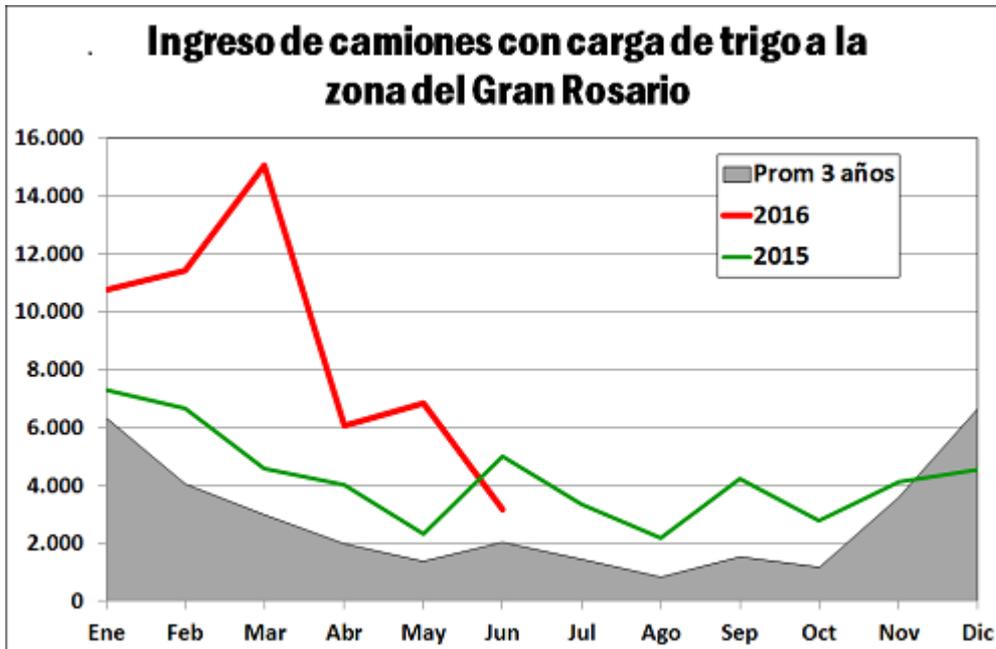


Y finalmente, ¿cómo viene hasta ahora el ingreso de camiones y las exportaciones de granos en la campaña actual?

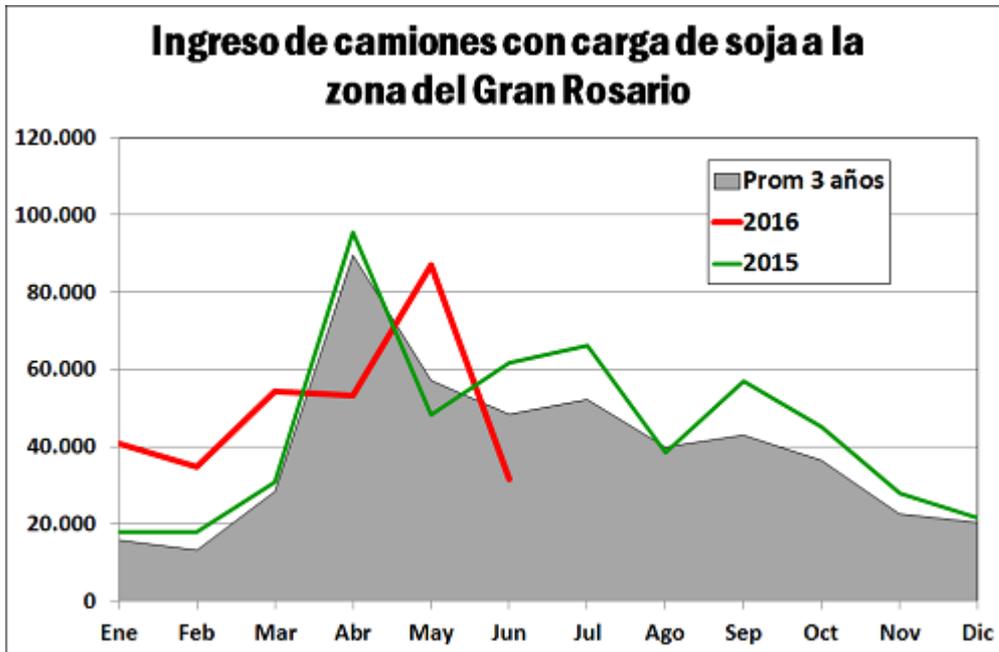
El arranque del año 2016 ha resultado atípico por la fuerte comercialización, especialmente de cereales, que se dio en los primeros tres meses del año. La eliminación de retenciones y ROE por parte de la nueva administración se combinó con la depreciación de la moneda nacional, dando lugar a una fuerte suba del tipo de cambio efectivo para la exportación de granos que se reflejó, a su vez, en una suba de los precios domésticos.

Los siguientes dos gráficos permiten ver el ingreso de camiones a las plantas del año 2016 en la línea roja, comparado con el año 2015 en verde y un promedio de los últimos tres años en el área gris. A simple vista se nota lo comentado en el párrafo anterior.

5 preguntas sobre patrones de logística en los granos que Argentina exporta - 07 de Julio de 2016



5 preguntas sobre patrones de logística en los granos que Argentina exporta - 07 de Julio de 2016



Sin embargo, a partir del mes de abril el ingreso de camiones a planta se fue 'normalizando' hasta ubicarse actualmente por debajo del promedio de los últimos tres años en el caso de la soja y, sobre todo, el maíz. Sucede que un abril en extremo lluvioso retrasó notablemente la cosecha del grano demorando las entregas y, por ende, los embarques.

Así, tal como puede observarse en el último gráfico, la situación de la exportación resultaba compleja. Mientras que en maíz los compromisos de embarque acuciaban premiando con interesantes primas las entregas inmediatas del cereal para cumplir con los programas de carga, los inventarios de soja daban algo más de holgura al sector exportador.

Puede preverse que la ansiada salida del sol de esta semana estará acompañada de un impulso al movimiento de cargas en las rutas argentinas, especialmente para la vedete de esta campaña: el maíz.

5 preguntas sobre patrones de logística en Los granos que Argentina exporta - 07 de Julio de 2016

