



Por complejo oleaginoso, en 20 años creció un 90% el ingreso de buques - 08 de Septiembre de 2017

 Transporte

Por complejo oleaginoso, en 20 años creció un 90% el ingreso de buques

PATRICIA BERGERO - JULIO CALZADA

Las fuertes inversiones realizadas en el complejo oleaginoso del Gran Rosario a partir del año 1995 año de inicio de la concesión del dragado y balizamiento del río Paraná- trajeron como consecuencia un aumento del 90% en el ingreso de buques graneleros en el tramo Santa Fe - Océano y del 30% en los buques tanqueros que transportan líquidos (aceites y biodiesel, entre los principales). Estas cifras son sumamente relevantes ya que devienen de una capacidad de procesamiento de semillas oleaginosas que creció 486% en ese período de 20 años, pasando de 27.100 t/día en 1995 a 158.750 t/día en 2015.

Las fuertes inversiones realizadas en el complejo oleaginoso del Gran Rosario a partir del año 1995 -año de inicio de la concesión del dragado y balizamiento del Río Paraná- trajeron como consecuencia un aumento del 90% en el ingreso de buques graneleros en el tramo que va de Santa Fe al Océano y del 30% en los buques tanqueros que transportan líquidos, aceites y biodiesel. Recordemos estas cifras. En 1996 ingresaron 1.025 buques graneleros al sistema, mientras que 20 años después esa cifra se había elevado a 1.973 buques. Lo mismo sucedió con los buques tanques, ya que en 1996 entraban 733 y en el 2015 dicha cifra ascendía a 958 embarcaciones. Las cifras son elocuentes respecto de la importancia de las fábricas aceiteras del Gran Rosario para la operatoria de buques de la Hidrovía Paraná- Paraguay. Las inversiones de dicho sector y la consiguiente mayor operatoria con granos, harinas proteicas, aceites vegetales y biodiesel son los factores principales que explican el incremento en los ingresos de buques al sistema. El complejo oleaginoso del Gran Rosario pasó de una capacidad de molienda de oleaginosas de 27.100 t/día en el año 1995 (antes del dragado) a 158.750 t/día en el año 2015. El crecimiento en la capacidad de molienda en 20 años fue de 486%, cifra sin dudas muy relevante.

En la presente nota se brinda información sobre las estadísticas del tráfico de buques que se ha registrado en la Hidrovía Paraná-Paraguay en el tramo Santa Fe - Océano desde el inicio de la concesión -año 1996- hasta el año 2015. Se exponen, además, los tipos de embarcaciones que operaron en el mismo tramo. Todos estos datos han sido recopilados por el concesionario Hidrovía S.A. y han sido puestos a disposición por la Dirección Nacional de Control de Concesiones de Obra, organismo dependiente de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del Ministerio de Transporte de la Nación. Agradecemos a las autoridades la amabilidad de proporcionarnos esta valiosa información.

Para la clasificación por **Tipos de Buque** se procede a exponer la codificación que utiliza el concesionario Hidrovía S.A., que se basa, a su vez, en la que efectúa el **"Lloyd Register of Ships"**. La agrupación se realiza de acuerdo con las características del buque y con el tipo de carga que transporta, tal como se puede apreciar en el cuadro N° 1.

Pág 1

Dirección de
Informaciones y
Estudios Económicos



BOLSA
DE COMERCIO
DE ROSARIO


PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario

DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada

Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG

Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330

iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar

 @BCRmercados



Por complejo oleaginoso, en 20 años creció un 90% el ingreso de buques - 08 de Septiembre de 2017

Cuadro N° 1: Tipos de buques.

Tipo de Buque (s/Lloyd)	Grupos en Base de Datos	Tipo de Carga (Unctad)
CARGA GENERAL (General Cargo)	Carga General	Carga sólida o líquida fraccionada en envases (cajas, barriles, etc) agrupada en pallets
FRIGORIFICOS (Reefer)	Frigorífico - Congelador	Carga líquida o sólida refrigerada fraccionada en envases (cajas, barriles, etc.)
TANQUES (Tankers)	Petroleros - Gaseros Aceiteros - Productos químicos	Carga líquida o gaseosa a granel en bodegas estancas (tanques)
GRANELEROS (Bulk Carriers)	Graneleros - Mineraleros	Carga sólida a granel en bodegas
PORTA CONTENEDORES (Containers)	Contenedores Portacontenedores	Carga en contenedores
PORTA-VEHICULOS (Car Carriers)	Ro-ro Vehículos	Vehículos Contenedores sobre chasis
CRUCEROS	Pasajeros	Pasajeros
BUQUES TANQUE CON GNL	Gaseros	Gas licuado
OTROS - Otros (Fishing - others)	Pesqueros (factoría, fresqueros) - Barcazas - Remolques y todo otro no incluido en los anteriores grupos	Varios

Se pueden apreciar los diferentes tipos de buques existentes (carga general, frigoríficos, tanques, graneleros, portacontenedores, porta-vehículos, cruceros, buques tanques con GNL y otros) con el tipo de carga que transportan según la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo).

Existe un punto importante para destacar en esta información estadística. En los informes de tráfico realizados hasta el año 2013 se analizaban todos los buques que ingresaban al sistema, incluyendo información detallada del rango de buques con calado de diseño menor a 15 pies. Los resultados obtenidos en esos años permitieron arribar a la conclusión de que el rango de buques con calado de diseño inferior a 15 pies tenía una influencia poco significativa en el TRN (Tonelada de Registro Neto) equivalente total como consecuencia del crecimiento del tamaño de los buques que ingresan al sistema. En los últimos años, el TRN equivalente –de esta categoría por debajo de los 15 pies- ha sido inferior al 1% del total. Por este motivo, en los estudios de tráfico realizados a partir del 2014, Hidrovía S.A procedió a analizar en detalle sólo la flota que tiene un calado de diseño que supera los 15 pies. El cuadro N° 2 muestra los resultados generales obtenidos para este grupo de buques, los cuales son los principales responsables de los ingresos al sistema y del 'TRN equivalente' registrado anualmente en el sistema.





Por complejo oleaginoso, en 20 años creció un 90% el ingreso de buques - 08 de Septiembre de 2017

Antes de proseguir, conviene recordar algunas definiciones:

- La Tonelada de Registro Bruto (TRB) de un buque es la capacidad en toneladas Moor-son (100 pies cúbicos = 2,83 m³) de los espacios del casco -bajo o sobre la cubierta- en condiciones de recibir carga, pertrechos, dotación, pasaje, consumos, etc.
- El Tonelaje de Registro Neto (TRN) es la capacidad en toneladas Moorson deducida del Tonelaje de Registro Bruto, al que se le descuentan los espacios sin utilidad comercial, como son los de máquinas, tripulación, etc.
- El TRN equivalente de un buque es un valor que surge de la formula tarifaria de la concesión en el sistema argentino, previo a la aplicación del valor de tarifa.

Los análisis de tráfico realizados por el concesionario muestran cuáles fueron los tipos de buques que más han operado en el tramo Santa Fe - Océano hasta el presente, lo cual puede apreciarse en el cuadro N° 2. Por orden de relevancia, ellos son los Graneleros, los Tanques, los Portacontenedores, los de Carga General, los Car carrier, los Cruceros, los buques tanque con GNL, los frigoríficos y otros/otros.



Por complejo oleaginoso, en 20 años creció un 90% el ingreso de buques - 08 de Septiembre de 2017

Cuadro N°2. Buques con calado de diseño mayor a 15 pies ingresados al tramo Santa Fe- Océano

Año	Graneleros	Porta-cont.	Carga gral.	Tanque	Car carrier	Crucero	Frigorífico	Otros	Buques Tanque c/GNL	Todos
1996	1.025	554	940	733	225	27	195	52		3.751
Part. 1996	27,3%	14,8%	25,1%	19,5%	6,0%	0,7%	5,2%	1,4%		100%
1997	1.174	777	852	766	240	46	198	44		4.097
1998	1.255	988	820	944	266	55	172	97		4.597
1999	1.200	823	703	1.067	203	51	187	108		4.342
2000	1.270	764	605	967	223	60	161	129		4.179
2001	1.325	752	601	959	200	57	189	72		4.155
2002	1.273	790	419	934	166	57	123	19		3.781
2003	1.455	810	413	898	134	62	133	19		3.924
2004	1.479	717	404	981	153	48	152	26		3.960
2005	1.687	832	387	946	182	59	152	38		4.283
2006	1.578	876	438	1.024	198	73	130	19		4.336
2007	1.860	908	608	1.179	190	85	94	30		4.954
2008	1.786	995	790	1.130	211	102	99	27		5.140
2009	1.454	1.077	546	1.010	191	123	52	31		4.484
2010	1.892	1.072	501	1.118	232	143	52	14		5.024
2011	1.941	1.016	563	1.162	244	141	50	16	42	5.175
2012	1.953	895	507	1.009	240	160	35	32	53	4.884
2013	1.911	853	486	1.033	202	159	33	23	58	4.758
2014	1.846	789	453	1.020	175	143	19	28	58	4.531
2015	1.973	706	464	958	155	102	22	23	57	4.460
Part. 2015	44,2%	15,8%	10,4%	21,5%	3,5%	2,3%	0,5%	0,5%	1,3%	100%
Var. entre 1996 y 2015	92,5%	27,4%	-50,6%	30,7%	-31,1%	277,8%	-88,7%	-55,8%		18,9%

Fuente: Hidrovia S.A.

A partir de analizar los cuadros N° 2 y N° 3, se pueden obtener otras conclusiones relevantes:

a) De acuerdo con información de Hidrovia SA, el ingreso marítimo a través de Recalada a la vía navegable troncal conformada por el Río de la Plata y el Río Paraná en el tramo Santa Fe-Océano, fue de 4.460 buques en el año 2015. Esta cifra se refiere a los buques marítimos cuyo calado de diseño es mayor a 15 pies y que se ocupan tanto de los despachos de exportación como del tráfico de cabotaje. Al iniciarse la concesión en el año 1996, los mismos ascendían a 3.751 embarcaciones. El crecimiento entre estos dos años –en forma puntual- ascendió a 19%. En el año 2015 hubo cerca de 700 buques adicionales que ingresaron al sistema, respecto de lo que existía al inicio de la concesión.

b) La categoría de los graneleros fue la que registró el mayor crecimiento en estas dos décadas. En 1996 ingresaron 1.025 buques graneleros al sistema y representaban el 27% del total ingresado al tramo Santa Fe-Océano. Veinte años después,

Pág 4



Por complejo oleaginoso, en 20 años creció un 90% el ingreso de buques - 08 de Septiembre de 2017

en 2015, el ingreso fue de 1.973 buques, un 44% del total. Pasar de 1025 a 1.973 buques graneleros implica un incremento de 92% entre 1996 y 2015.

Cuadro N°3: Capacidad de molienda en el Gran Rosario como generador de más buques graneleros ingresados al sistema

	1990	1995	1997	2003	2015
Antes o después del dragado	Sin contrato de concesión		Con contrato de concesión		
Profundidad Río Paraná tramo Pto Gral San Martín-Océano	26/28 pies	26/28 pies	32 pies	32 pies	34 pies
Carga promedio por buque (en toneladas)	25.000/ 32.000	25.000/ 32.000	43.000	43.000	46.600
Gran Rosario (Up River). Capacidad teórica de molienda diaria de las fábricas activas de esa zona (en tn/día)	20.900	27.100	30.410	62.858	158.750
Número de buques graneleros en el tramo Santa Fe-Océano	s/d	1.025	1.174	1.455	1.973
Incremento capacidad de molienda entre 1995 (s/dragado) y el 2015 (c/dragado)	De 27.100 tn/día a 158.750 tn/día				
	486%				
Incremento en número de buques graneleros entre 1995 (s/dragado) y el 2015 (c/dragado)	De 1025 buques/año a 1973 buques/año				
	92%				

Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario en base a datos del anuario de J.J.Hinrichsen, Hidrovía S.A y relevamientos propios

c) Este crecimiento en el número de buques graneleros se generó –principalmente- por las fuertes inversiones en el complejo oleaginoso del Gran Rosario, cuya capacidad de molienda de oleaginosas pasó de 27.100 t/día en 1995 (antes del dragado) a 158.750 t/día en 2015. El crecimiento en la capacidad de molienda en el Gran Rosario fue del 486% en el término de 20 años, cifra sin dudas muy relevante. En el cuadro N° 3 se exponen datos adicionales, tales como los años en donde el río operaba sin concesión y con concesión de dragado y balizamiento, profundidad de la vía navegable troncal, carga promedio por buque granelero, etc.

d) Estas mayores inversiones del complejo oleaginoso del Gran Rosario también impactaron favorablemente en los buques tanques que transportan líquidos, como aceites vegetales, biodiesel, etc. En 1996 ingresaron al sistema unos 733





Por complejo oleaginoso, en 20 años creció un 90% el ingreso de buques - 08 de Septiembre de 2017

buques tanque, mientras que veinte años después, en 2015, el ingreso fue de 958 buques. Esto implica un incremento del 30% entre 1996 y 2015.

Las cifras son elocuentes de lo que trajo aparejado la inversión en las fábricas aceiteras del Gran Rosario, inversión claramente destinada al perfil exportador oleaginoso, y que claramente se reflejó en la operatoria de buques en el tramo citado de la Hidrovía Paraná- Paraguay. Las inversiones en este sector y la mayor operatoria de exportación de granos, harinas proteicas, aceites vegetales y biodiesel son los principales factores que explican el incremento en los ingresos de buques al sistema.

