



Por la bajante, la participación del Gran Rosario en los embarques argentinos es la más baja en 23 años

Guido D'Angelo - Emilce Terré

Producto de la peor bajante del Río en más de 50 años, la participación de los puertos del Gran Rosario en los embarques totales de granos, aceites y subproductos argentinos en 2021 cayó a su menor porcentaje en casi un cuarto de siglo.

El nivel del agua del Río Paraná a la altura del Gran Rosario llegó en el 2021 a su marca más baja de los últimos 50 años, resintiendo gravemente los despachos desde el nodo. Se estiman embarques de granos, aceites y subproductos desde las terminales que se encuentran entre Arroyo Seco al sur y Timbúes al norte por un total de 69,8 millones de toneladas, según información preliminar de MAGyP, NABSA y estimaciones propias. Ello es, unas 225.000 toneladas menos que el año anterior.

En volumen, dicho tonelaje resulta el más bajo desde la sequía del año 2018, pero, como porcentaje del total, hay una discrepancia: 4 años atrás todos los nodos portuarios argentinos vieron resentir sus cargas por el mismo motivo, manteniéndose el share del nodo santafesino. Este año, en cambio, el causante del magro resultado es geográficamente delimitado por lo que la caída de los embarques desde el Gran Rosario coincide con un incremento en las toneladas totales de granos, aceites y subproductos despachadas desde Argentina hacia el exterior, que alcanzaron estimativamente 93,9 millones de toneladas, un 5% por encima del 2020.

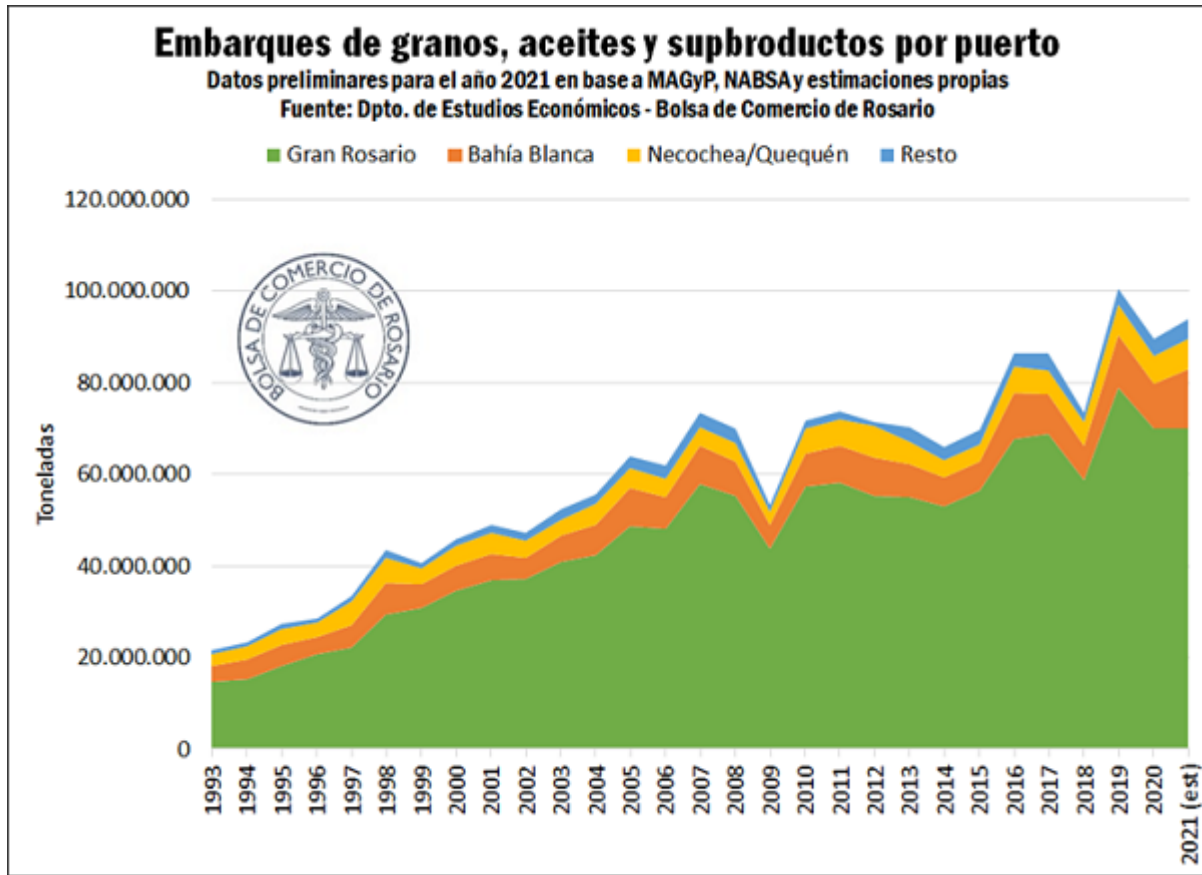
A raíz de lo anterior, la participación del Gran Rosario en los despachos totales caía de 78% en 2020 a 74% en 2021, el menor registro desde el año 1998. En ese entonces, los muelles al norte y al sur de Rosario cargaban menos de 30 Mt en el año. Como contracara, el share de las terminales oceánicas de Bahía Blanca en los embarques totales alcanzó un récord histórico de 14%, 3 puntos porcentuales por encima del año anterior. Desde el nodo del sur bonaerense se embarcaron más de 13 millones de toneladas de granos y subproductos en el 2021, el mayor tonelaje en su historia.

Sin batir récords, se destacan también el incremento interanual de los embarques desde las terminales que se ubican sobre el Río Paraná, pero más cerca de su desembocadura en el Río de la Plata, como Zárate/Guazú (47% respecto al año anterior, con 1,7 Mt) y Ramallo (77% con relación al 2020, despachando 1,2 Mt). La participación de ambos nodos en el total, sin embargo, es relativamente menor con el 2% y 1%, respectivamente.





Por la bajante, la participación del Gran Rosario en los embarques argentinos es la más baja en 23 años - 07 de Enero de 2022

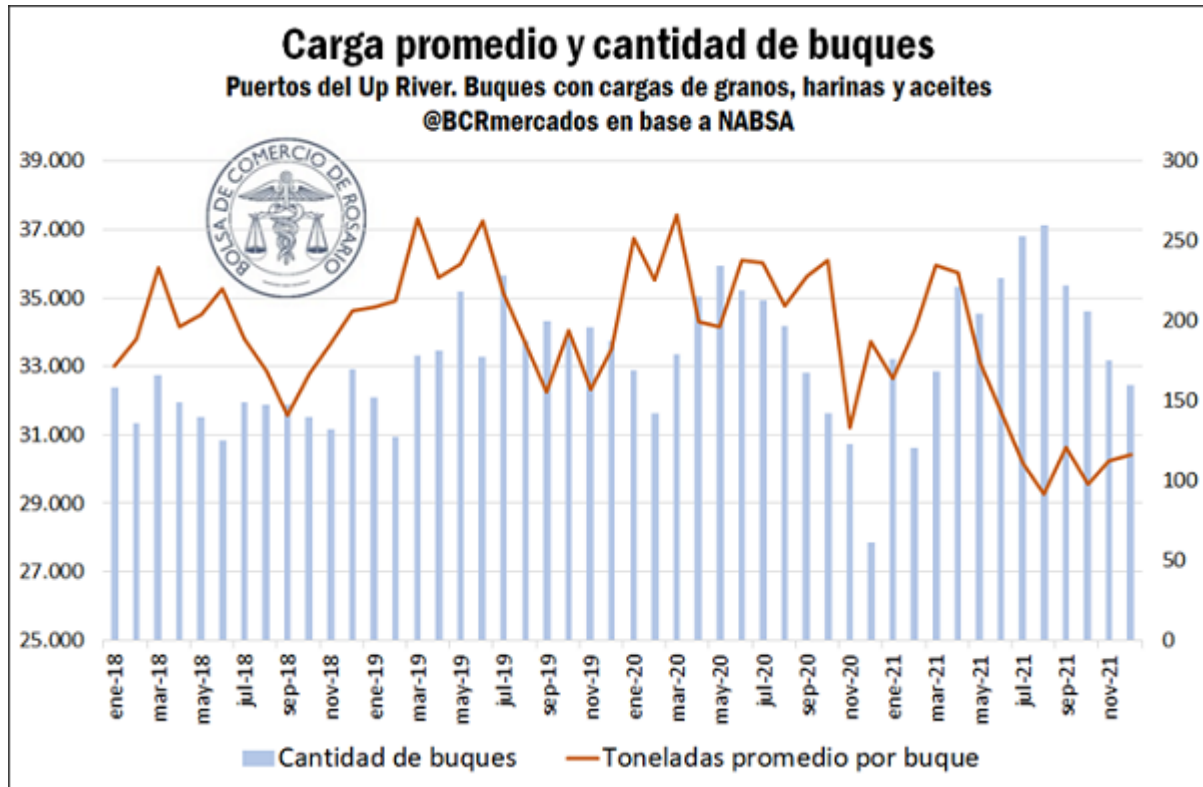


Comenzado el 2022, el panorama no es alentador. Los primeros días del año encuentran al Paraná de nuevo con una altura negativa respecto al registro de referencia, en -0,15 metros a la altura de Rosario al 3 de enero. Las proyecciones del Instituto Nacional del Agua para el 11 de enero se encuentran en -0,10 m, alcanzando -0,4 metros en el escenario más negativo y sólo 0,10 metros positivo en el escenario más prometedor. Como bien destaca el INA, las proyecciones continúan siendo desfavorables para enero y febrero. De no quebrar esta tendencia, el tonelaje cargado en los buques podría continuar resintiéndose, impactando en pérdidas millonarias para la exportación de productos agroindustriales argentinos.

Este nivel negativo de enero se enmarca, además, en una progresiva baja de los volúmenes de agua en el Paraná, que ya en diciembre, según datos del INA, había promediado 0,11 metros a la altura de Rosario, muy por debajo de la altura media para dicho mes en los últimos 25 años, en torno a 3,14 metros.

Lógicamente, este nivel tan bajo de agua repercutió con fuerza sobre las cargas de los buques. Tomando el último trimestre del 2021, la carga promedio de algo más de 540 barcos en el Up River se ubicó en 30.427 toneladas, un 10,7% por debajo de 33.724 toneladas del mismo periodo en el 2020.

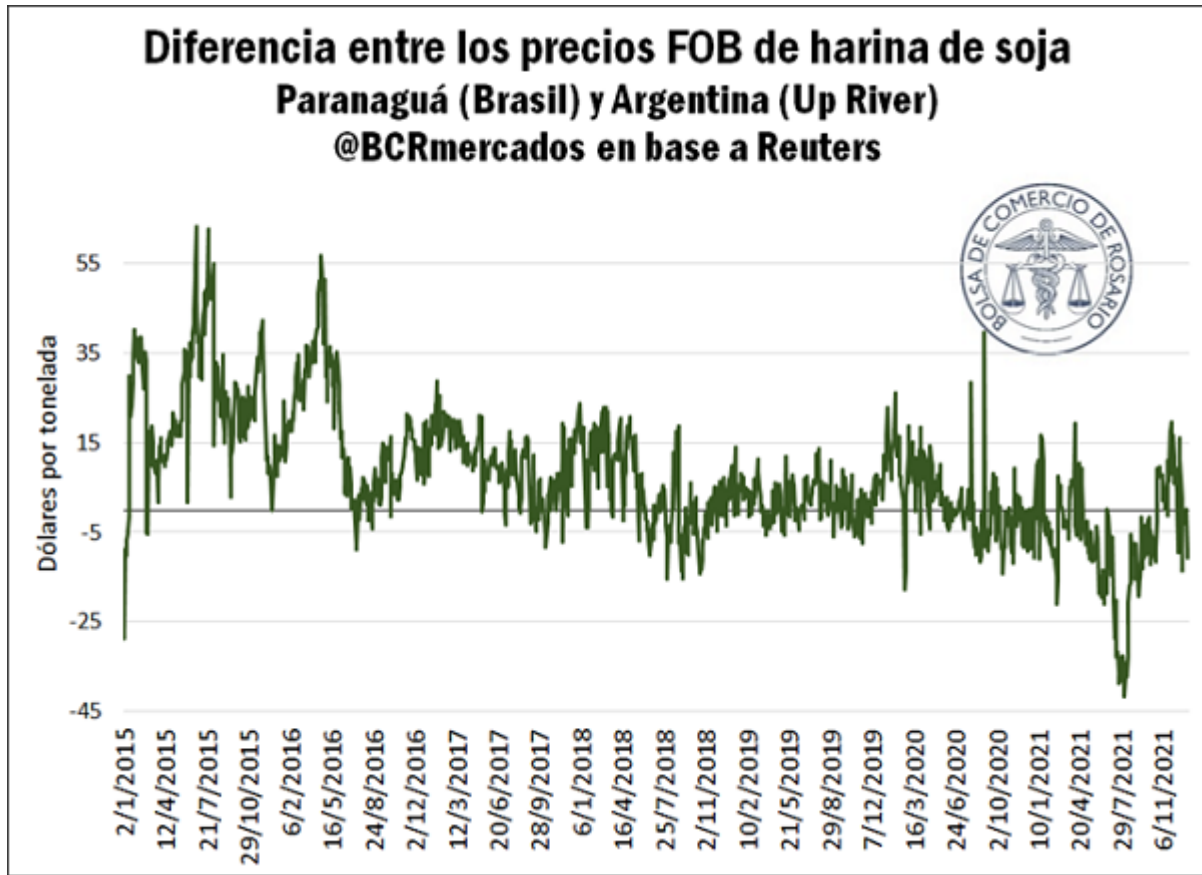




El bajo nivel que actualmente se observa en el Paraná no se limita a una relocalización de embarques entre puertos, a costa de los mayores egresos que ello genera, sino que también repercute castigando el precio de exportación de los principales productos que se despachan desde nuestra zona, como son el aceite y la harina de soja. En este sentido, comienzan a ampliarse las brechas entre los precios FOB de exportación de harina de soja que se pagan en puertos de Brasil respecto de los que alcanzan en Argentina, tal como muestra el gráfico adjunto.



Por la bajante, la participación del Gran Rosario en los embarques argentinos es la más baja en 23 años - 07 de Enero de 2022



En los primeros días del 2022, la diferencia de precio FOB entre la harina de soja embarcada en Argentina con la embarcada en Paranaguá, Brasil, supera ya los US\$10/t. Aunque aún dista de los más de US\$ 40/t que llegaron a verse el año pasado, y que repercutió en [pérdidas por más de US\\$ 620 millones en exportaciones de harina y aceite de soja en los primeros meses del 2021](#), será un tema a seguir con cuidado en los meses venideros atento al impacto que puede tener sobre el ingreso de dólares para nuestro país.

