Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales

A TODO TRIGO Y CULTIVOS DE INVIERNO

Calidad y logística de los países competidores del trigo argentino

Leandro Pierbattisti
Federación de Acopiadores

Mar del Plata, 9 de mayo de 2013

No hay "malos o buenos trigos", sino panes diferentes

- Panes « levés » tipo « francés »

Europa del Sur
Argelia, Marruecos
África del Oeste

Típica "Baguette" francesa

O pão francês, Brasil

- Panes platos « árabes »

Egipto
Medio Oriente

Pan "Baladi", Egipto

Pan« Kamouz » o « Tamaz » Arabia Yemen, Irak, Pakistán

Pan « Taftan », Iran

Pan « Sangak », Iran

- Panes « anglosajones » (pan de miga, de molde)

Nigeria
África austral

- Pastas (con trigo no Durum)

Egipto

La originación es un proceso multifactorial "tener bien en cuenta a quien uno le vende"

- Responde a una ecuación económica ligada al tipo de panificación exigido

- Depende del tamaño de la molienda y de la capacidad de almacenaje (que condiciona el tamaño del buque y la capacidad de blend)

- La lógica difiere si se trata de un molino público (especificaciones no necesariamente dictadas por el usuario)

- El nivel de competencia técnica influye en la originación (si a eso se le suman condiciones climáticas difíciles en el proceso de panificación)

- Aumentar la incorporación de un origen no solo puede impactar en el tipo de producto elaborado, sino también en la organización de la empresa

El proceso de cambio en los molinos lleva tiempo

¿Qué es ser "competitivo" al export?

➢ La competitividad se mide a través:

- ❑ Del costo (precio + servicios)
- ❑ De la calidad
- ❑ De la accesibilidad

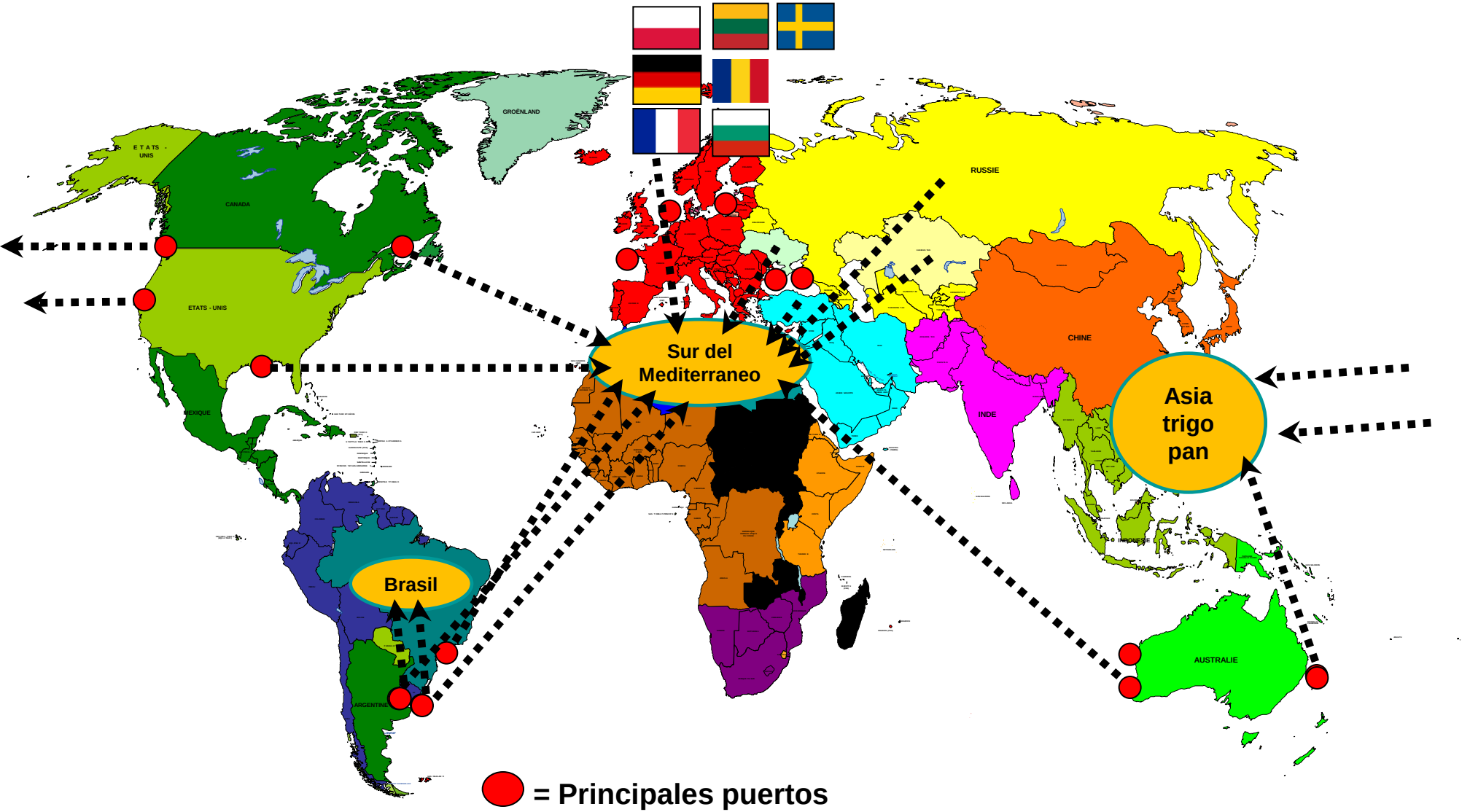
➢ Accesibilidad

- ❑ Política (ej. Siria, Yemen)
- ❑ Cultural (ej. Francia-Argelia)
- ❑ Geográfica (Argentina-Brasil)
- ❑ Acuerdos bilaterales (Brasil-Iran, UE-US/Canadá)
- ❑ **Cualitativa (adecuación de la oferta con las necesidades de los clientes)**

Federación de Centros
y Entidades Gremiales
de Acopiadores de Cereales

A TODO TRIGO
Y CULTIVOS DE INVIERNO

El trading no es "zonzo"



El trigo argentino se utiliza como corrector (no compite con el soft) y tendrá fuerte competencia con los semi-hards/hards

Calidad de trigo pan promedio 2008-2012, excepto para **Argentina (08-11)

	USA		Canada	Alemania	France	Rusia/Ucrania	Kazakhstan	Argentina**
	HRW	SRW	CWRS n°2					
Proteína (%MS)	14	11,4	15,9	12,9	11,5	>12	14,5	13,5
PH (kg/hl)	80	77,3	80,8	nc	77,9	78-80	78-80	80,1
Falling number (s)	406	328	420	321	290	320	360	412
Gluten húmedo (%)	nc	22,4	37,0	28	23	28	31	27
W	248	85	455	nc	188	>130	nc	301,0
Humedad (%)	11	12,9	11,8	14,4	13,6	13	13	nc

- Argentina no compite con Canadá, US (HRS) y Kazajistán: mercados asiáticos y lejanos
- Alemania remplazó al trigo argentino en Sudáfrica (parecido al argentino) y Francia en Africa del W (los de 12% de proteína francés)
- Rusia y Ucrania (sobre todo el primero), “coparán” Africa y Middle East, en detrimento del HRW. Argentina deberá enfrentarse a estos competidores

Fuente : Instituciones varias

La visión de los industriales chinos respecto a sus proveedores de cebada cervecera

Australia

Fuerzas

- **Proteína por encima de 11% (exigencia china > 11.5%)**
- **Máximo 4 variedades (las mismas que duran en el tiempo)**
- **Proximidad geográfica**
- **Precio + calidad**

Debilidades

- **Irregularidad tanto a nivel del volumen como de la calidad debido al clima**

Francia

Fuerzas

- **Buena tasa de extracción de malta y buen poder "diastasique"**
- **El origen más regular tanto en volumen que en calidad = proveedor caro pero fiel**
- **Un know-how histórico: "la cebada cervecera es muy técnica, no se improvisa (producción + acondicionamiento + almacenaje)**

Debilidades

- **Bajo tenor en proteína**
- **Dormancia de semillas elevada**
- **Numerosas variedades que complican la segregación (y que duran muy poco tiempo!)**
- **Precio**

Canadá

Fuerzas

- **Regularidad de la producción**
- **Máximo 2 variedades (las mismas que duran en el tiempo: mín. 5 años)**
- **Calidad**
- **Desaparición del grading canadiense**

Debilidades

- **Hasta el dia de hoy, el grading canadiense limita mucho la competencia frente a Australia (precio)**

Argentina

Fuerzas

- **Una sola variedad**
- **Precio**
- **Buen tenor de proteína**
- **Buena tasa de extracción de malta**
- **Muy buenas relaciones político-comerciales entre China y Argentina**

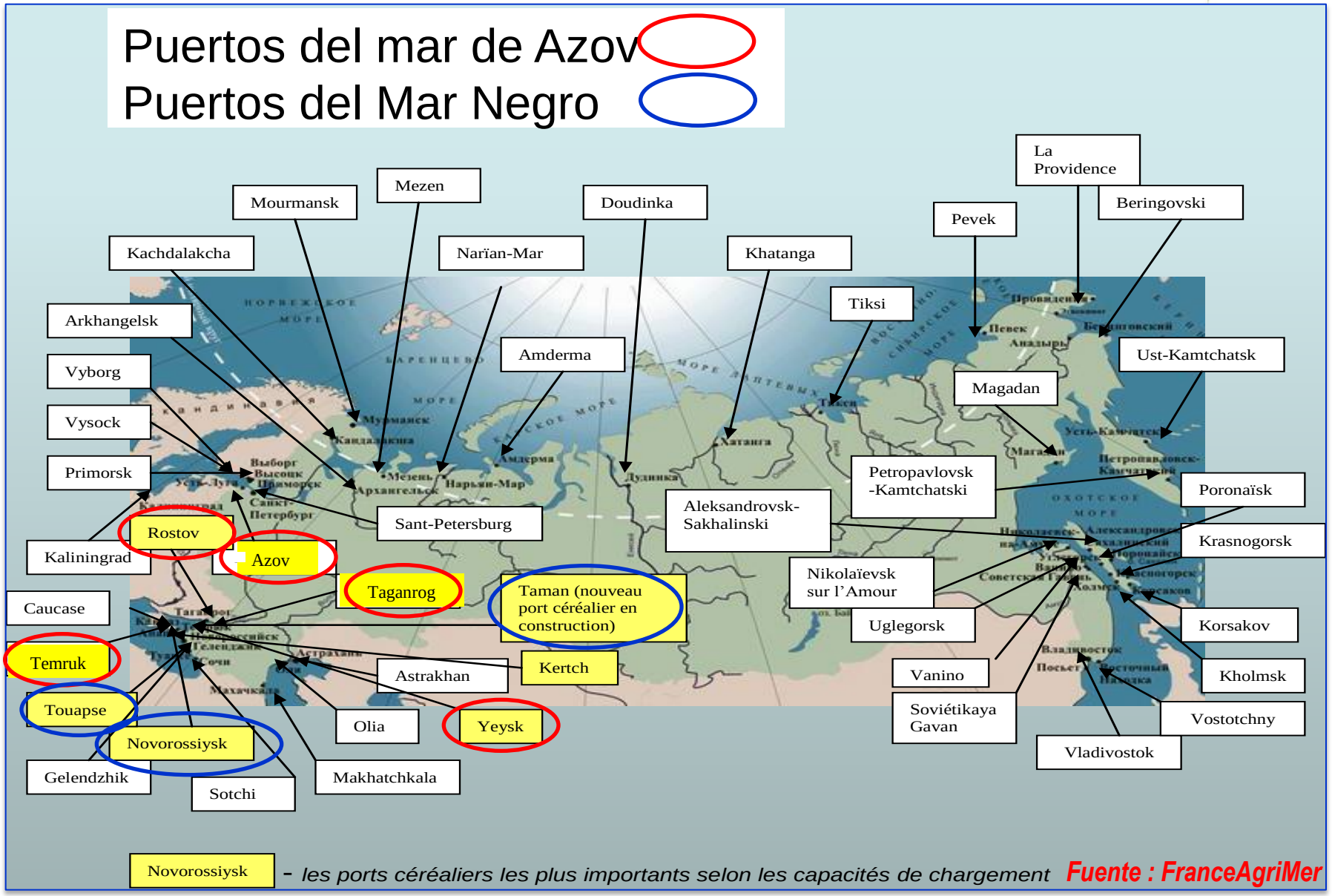
Debilidades

- **Turbidez en el proceso de filtrado**
- **Será un origen regular y fiel?**
- **Shift barley to feed?**
- **Acondicionamiento? (know-how + gastos de comercialización)**

La logística rusa: fuerzas y debilidades

Cifras trigo ruso en promedio

1. North Caucasus District: 10% total crop, 0% área primavera
2. South Federal District: 25% total crop, 0% área primavera
3. Central Federal District: 20% total crop, **20% área primavera**
4. Volga Federal District: 20% total crop, **60% área primavera**
5. Ural Federal District: 6% total crop, **100% área primavera**
6. Siberian Federal District: 22% total crop, **100% área primavera**


Puertos del mar de Azov
Puertos del Mar Negro
La Providence
Mezen
Mourmansk
Doudinka
Beringovski
Pevek
Kachdalakcha
Narïan-Mar
Khatanga
Tiksi
Arkhangelsk
Amderma
Ust-Kamtchatsk
Vyborg
Magadan
Vysock
Primorsk
Petropavlovsk -Kamtchatski
Poronaïsk
Aleksandrovsk-Sakhalinski
Sant-Petersburg
Rostov
Krasnogorsk
Kaliningrad
Azov
Nikolaïevsk sur l'Amour
Taganrog
Taman (nouveau port céréalier en construction)
Caucase
Uglegorsk
Korsakov
Temruk
Kertch
Vanino
Kholmsk
Astrakhan
Touapse
Soviétikaya Gavan
Vostotchny
Olia
Yeysk
Novorossiysk
Vladivostok
Gelendzhik
Makhatchkala
Sotchi
Novorossiysk - les ports céréaliers les plus importants selon les capacités de chargement
Fuente : FranceAgriMer

Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales

Los puertos del Mar de Azov

A TODO TRIGO Y CULTIVOS DE INVIERNO

Terminals	Region	Ownership	Storage capacity,Th.MT	Maximum vessel carrying capacity, Th. MT
Rostov	**Rostov region**		**359**	**3-5**
.Rostovsky Milling Combinate		Glencore	120	3-5
Yug Rusi		Yug Rusi	32	3-5
Aston		Aston	120	3-5
Rostov Port Elevator		Cargill	33	3-5
Rostov Grain Terminal		Bunge	27	3-5
"Anonimous" grain terminal		Unclear	25-30	3-5
Azov	**Rostov region**		**125**	**5**
Azov Port Elevator, LLC		APK-Invest	33	5
Azov Grain Terminal		RIAS	48	5
Promekspeditsia		Promexpeditsia	30	5
Azovskiy Sea Port, Open Joint Stock		Private entrepreneurs	14	5
Taganrog	**Rostov region**		**33**	**5**
Taganrog shipyard, OJS		Valari	30	5
Taganrog Sea Port, OJS		Private entrepreneurs	Direct	5+5
Priazovye OJS		Private entrepreneurs	3	
Chain of terminals along the Don River	**Rostov region**		**173**	**5**
Bagayevka terminal (Agrofirst Don)		Fedcom Invest	18	
Semikarakorsk elevator			100	
Volgodonsk Grain Terminal		Port Grain	30	
Starocherkassk		NB Center	25	
Grain Terminals along the coast of Azov Sea of Krasno	**Krasnodar krai**		**25**	
Port Kavkaz, OJS		**Yug Rusi**	**25**	**7**
Yeisk	**Krasnodar krai**		**137**	**6**
Yeisk port elevator		UGC	126 th.t	5
Port Vista JS		NA	5 + direct	5
Yeisk Marine Commercial Port		NA	Direct	5
Directoria		NA	3+3	
Port Priazovie			Direct	
Port Temruk, PC			**4,5 th.t**	shipment from barges
18-th birch		Kubangruzservice	direct	
19-th birch		NA	direct	
Total			**860****	*Source : Ikar*

*** Capacidad teórica de almacenaje = en realidad no supera las 700 Kt*

Especificidades de los puertos del Mar de Azov

- La primera limitación de estos puertos es el break de navegación que ocurre entre diciembre y marzo. La segunda es el fuerte aumento reciente de las tarifas fluviales

- De la misma manera que en Novorossiysk, es muy difícil estimar la capacidad de almacenaje portuaria debido a que muchas terminales son alimentadas directamente por tren o camión, de silos situados entre 1 y 100 km de distancia de las terminales portuarias

- En 2009/10, estos puertos representaron un 37% del total de granos exportados en Rusia

- Una tasa de rotación portuaria promedio de 11, con un loading de 3 000 et 7 000 toneladas

- La mayor parte de las terminales no tienen una capacidad de almacenaje suficiente para « trabajar » el grano (limpieza, segregación, blends, etc.)

- Capacidad de recepción limitada de trenes y camiones, lo que provoca grandes embotellamientos logísticos (exceptuando el puerto Kavkaz OJS, terminal que presenta un buen acceso ferroviario)

- Ciertos terminales poseen un ownership para nada claro, lo que representa un freno importante en materia de nuevas inversiones

Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales

Los puertos del Mar Negro

A TODO TRIGO Y CULTIVOS DE INVIERNO

Puerto de Novorossiysk

Terminal: Novorossiysk Milling Combine (OJC)

- **Propietarios: United Grain Company (UGC) y Summa group**
- **Loading máx.: 25/50 000 t**
- **Antigua terminal soviética, transformada de la import a la export**
- **Recepcion diaria de 130 vagones y 300 camiones**
- **Capacidad de almacenaje: 120 kt**
- **Tasa de rotación: 30 veces! (3.5-4.0 Mt/120 kt).**

Terminal: Novorossiysk Grain Terminal (NGT)

- **Propietarios: Summa group,**
- **Loading máx.: 25/62 000 t**
- **Terminal reciente,**
- **Recepcion diaria de 210 vagones y 250 camiones**
- **Capacidad de almacenaje: 100 kt**
- **Tasa de rotación: 45 veces! (4.5 Mt/120 kt).**

Terminal KSK

- **Proprietarios: Delo group,**
- **Loading máx.: 25/50 000 t**
- **Terminal en construction. Su capacidad de export prevista pasará de 2.5 à 4.5 Mt**

Puerto de Tuapse

Terminal 1 (acceso directo por tren). Loading máx.: 33 000 t
Terminal 2 (acceso directo por tren. Recepción diaria de 110 vagones). Loading máx.: 42 000 t

Puerto de Taman

- **Terminal en construction. Su capacidad de almacenaje prevista pasará de 87.5 à 182 kt**
- **Un acceso marítimo estratégico pero con ausencia de acceso ferroviario (????)**

Fuente : Ikar

Especificidades de los puertos del Mar Negro

Puertos recientes, muy eficaces, y con fobbing de 25 USD/t (????)

- ❖ Monopolio semi-público
- ❖ Tarifas elevadas argumentadas por el hecho de amortizar las inversiones
- ❖ Costo burocratico extremadamente elevado (permiso portuario, inspecciones, certificados, etc. Se estima un costo adicional de al menos 5 usd/t)

Points forts

- Proximidad geográfica a los principales mercados (flete Novo-Alejandría: 11 USD/T, contra 14 Francia y 25 Argentina)
- Proximidad a la región de producción Sur
- Flexibilidad en la combinación camión/train
- Combinación con los puertos d'Azov (flexibilidad/acceso)
- Carga de panamax
- La mayoría de las instalaciones tienen como mucho 10 años

Points faibles

- Monopolio
- Condiciones climaticas muy difficiles entre diciembre y marzo (nieve + viento)
- La mayor parte de las terminales no tienen una capacidad de almacenaje suficiente para « trabajar » el grano (limpieza, segregación, blends, etc.)
- Capacidad de recepción limitada de trenes y camiones, lo que provoca grandes embotellamientos logísticos
- Ausencia de organisation vertical (cadena) en materia logística, sobretodo en trenes

Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales

A TODO TRIGO Y CULTIVOS DE INVIERNO

Logistica portuaria eficiente vs transporte muy deficiente

Transporte en el sur de Rusia (80% de la export)

- 70% del comercio de granos vía camión
- En promedio, el costo del flete de la chacra al puerto de Novo (300 km) es de 25/30 usd/t (del Centro: 55/60 usd/t, y de Siberia: 90/100 usd/t)
- El sector camionero en Rusia es extremadamente opaco (0 estadística)
- **La logística camiones rusa presenta actualmente los siguientes problemas:**
  - Fuerte aumento tarifario (se priorizan otros softs / « juegos olimpicos Sochi 2014»)
  - Refuerzo de restricciones administrativas con respecto a la carga de camiones (multas muy « saladas »)
  - Parque de camiones vetusto

Logística ferroviaria rusa

Russian Railways Open Joint Stock (RR)
(Ex Ministerio ferroviario despues privatizacion)

Controla y regula

RusAgroTrans (RAT)

Activos de RAT

53% en manos de un forwarder privado autorizado por RR

47% en manos de First Cargo Company (PGK) = Joint Venture de RR

22 000 vagones

Privados

3 000 vagones

LP Trans = **Monopoliza el transporte del circuito export, propiedad de RR**

En el 2015, el 75% de los vagones ferroviarios estarán en desuso

Federación de Centros y Entidades Gremiales de Acopiadores de Cereales

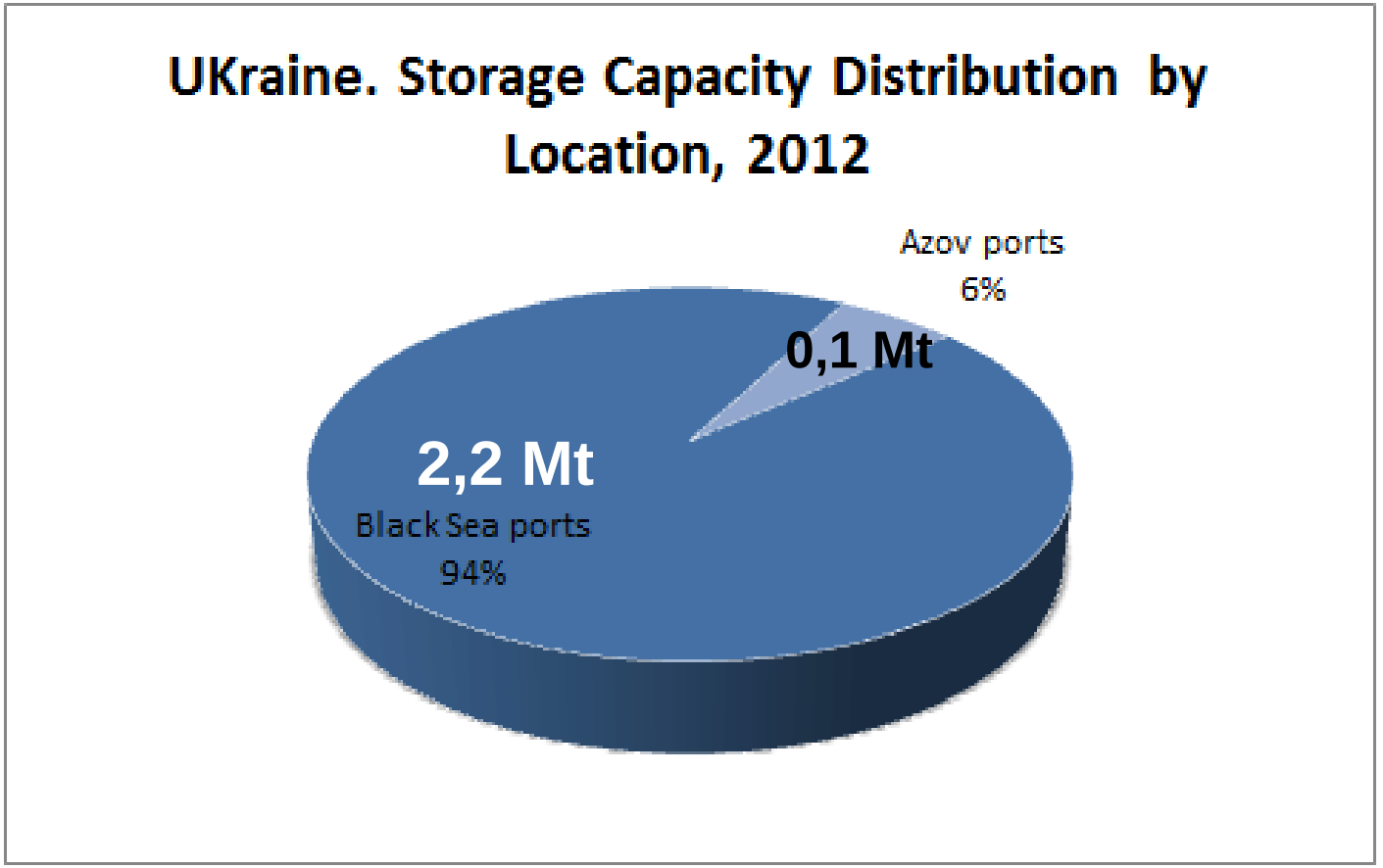
A TODO TRIGO Y CULTIVOS DE INVIERNO

La logística ucraniana: fuerzas y debilidades

Ucrania: la misma eficacia que Rusia a nivel portuario

De 18 puertos comerciales, Ucrania cuenta con 16 capacitados para cargar granos, de los cuales 10 están situados en el Mar Negro (65/70% de la export), 3 sobre el Mar de Azov, y fluviales sobre el Dniepr

Un almacenaje concentrado en el Mar Negro



Fuente : UkrAgroConsult

Especificidades de los principales puertos ucranianos

	Puertos	Fuerzas	Debilidades
Agua profunda	Illichevsk merchant seaport	Tres entradas ferroviarias al puerto Posibilidad de recibir panamax Situado en la bahía, excento de tarifas "anti-hielo"	Menos profundo que Odessa y Sebastopol Falta de cacapidad para recibir camiones
	Yuzhny sea merchant port	Posibilidad de recibir Cape size (el más profundo de todos) Capacidad de almacenaje considerable (380 kt) y de loading rate (25 kt por día) Se puede recibir camiones Posibilidad de reforzar la eficiencia en la descarga de camiones Red ferroviaria eficiente que permitiría aumentar el flujo de 1 Mt Situado en la bahía, excento de tarifas "anti-hielo"	Acceso a puerto a menudo embotellado
	Odessa merchant seaport	Posibilidad de recibir panamax Situado en la bahía, excento de tarifas "anti-hielo" Nueva terminal inaugurada en abril 2013 por "Brooklyn-Kiev", 4 Mt exports, inversion: 125 Mo USD	Una sola entrada ferroviaria Falta de cacapidad para recibir camiones Largo de muelle angosto Imposible de agrandar (en plena ciudad)
	Sevastopol merchant port	Posibilidad de recibir panamax Expansión futura prevista gracias a inversiones privadas	Lejos de las zonas de producción Network ferroviario limitado en Crimea Competition fuerte con metales
Agua poco profunda	Nikolayev merchant seaport	Muy cercano a las regiones de producción Puerto situado en el estuario del Dnepr, acceso a barcazas	Necesidad de dragado permanente No se puede recibir panamax Aplicación de tarifas "anti-hielo" Imposible de agrandar (cercano a la ciudad)

Fuente : UkrAgroConsult

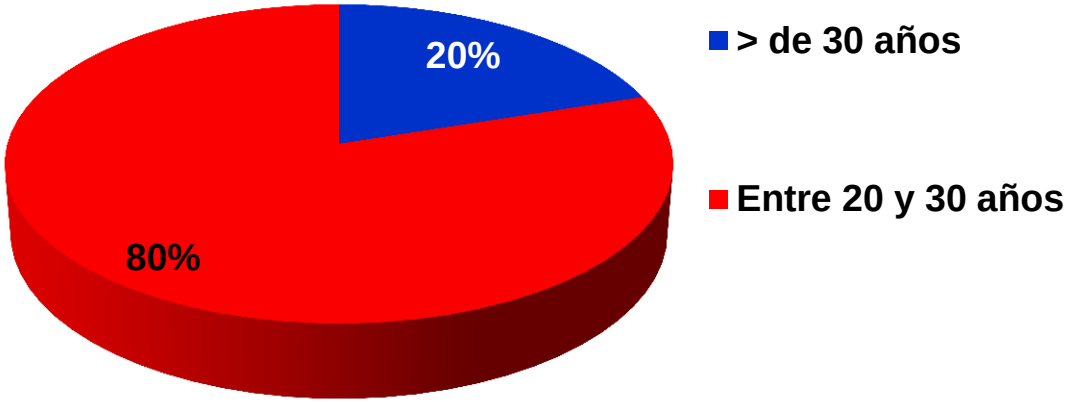
Ucrania: un modo de transporte diferente al de Rusia

Tercera red ferroviaria de Europa

Transporte de granos: 65% por tren, 32% por camión y 3% vía fluvial

Logistica portuaria eficiente vs transporte muy deficiente

Años de uso de los vagones ferroviarios



- ❑ Monopolio del Estado (11 500 vagones)
- ❑ Pérdida de un 25% de la flota ferroviaria en estos últimos 10 años
- ❑ Ninguna inversión programada hasta el 2015, después?
- ❑ Retrasos horarios, dificultades de acceso a puertos
- ❑ Falta grave de silos de expedición

Fuente : UkrAgroConsult

Conclusiones

- Rusia y Ucrania comparten una eficiente logística portuaria y una mediocre/pésima logística terrestre

- Fuertes limitantes logísticas de diciembre a marzo

- Tanto en Rusia como en Ucrania los vagones ferroviarios hacen a la vez de silos (falta de almacenaje= altas pérdidas de cosecha en pie)

- Fuertes inversiones a nivel portuario y nada a nivel de transporte

- **La logística interna ya es actualmente un problema, con 90 Mt de producción actual de granos (y Ucrania 50 Mt), como Rusia podrá comercializar 130 Mt en diez años, como lo plantea su Plan Estratégico 2013-2020?**