Economía

La Bolsa de Comercio y las hidrovías

Rogelio Pontón

La hidrovía Paraguay-Paraná se inicia en una zona de Brasil con grandes posibilidades futuras aunque todavía de escasa densidad poblacional. Su primer puerto es Cáceres (Mato Grosso), en el kilómetro 3.442 del río Paraguay, y a través de la sinuosidad de este río atraviesa lo que se llama «El Pantanal», verdadera reserva universal de la flora y la fauna.

Ya en el estado de Mato Grosso do Sul pasa por la importante zona minera de Corumbá (minas de Urucum). Es en la cercanía de este lugar donde, a través de un canal artificial (canal Tamengo), tiene salida la producción boliviana de soja de la región de Santa Cruz de la Sierra.

Más al sur, el río pasa por la cercanía de Puerto Bush, estribación del territorio de Bolivia, muy cerca de la minas de hierra del Mutún.

Luego el río atraviesa Paraguay de norte a sur y finalmente desemboca en el río Paraná en el punto llamado Confluencia.

Por la zona que recorre, la hidrovía Paraguay-Paraná tiene grandes posibilidades en el transporte de productos granarios, especialmente soja, y minerales, concretamente hierro y manganeso. Pero también puede ser importante el transporte de fertilizantes, combustibles, contenedores en general, etc. Se calcula que el transporte actual de subida y bajada orilla los 18 millones de toneladas aunque esta cifra es solamente una estimación dado que no existe un servicio estadístico preciso.

Al norte de Puerto Cáceres, en el estado brasileño de Mato Grosso, está situada una de las zonas de mayores posibilidades en la producción de soja, Chapada dos Parecis, producción que hoy está lejos de su potencialidad debido a los altos fletes que por la vía del transporte por camión debe pagar la mercadería hasta llegar a los puertos (Santos o Paranaguá) de la costa atlántica distantes a 2.100 kilómetros o más.

Hace varios años se abrió una nueva posibilidad de salida de la producción de esa región a través de la hidrovía Madeira-Amazonas, la cual tiene un recorrido de 900 km. en camión hasta Porto Velho (estado de Rondonia); desde allí hay que recorrer unos 1.250 km. en barcazas por el río Madeira hasta Itacoatiara, sobre el río Amazonas, y en este último puerto se cargan los buques oceánicos para el destino final de la mercadería. Los fletes totales de la operación se estiman en alrededor de 50 dólares por tonelada, con un ahorro sobre la vía tradicional en camión de 50 dólares aproximadamente.

Otra posibilidad para el transporte de la soja desde la zona de producción de Chapada dos Parecis es el Ferronorte. Partiendo de que la distancia desde esa región a los puertos es de aproximadamente 2.100 km y de que el flete por ferrocarril estaría en el orden de 2,5 centavos de dólar por tonelada kilómetro, tendríamos un flete de alrededor de 52 dólares por tonelada.

Pero volviendo a la hidrovía Paraguay-Paraná, no parece existir en el Estado nacional de Brasil mucha preocupación para hacer efectiva esta hidrovía. Juegan en esto, probablemente, los intereses del transporte camionero oeste-este.

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

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Uno de los problemas que presenta la utilización de la hidrovía Paraguay-Paraná desde Cáceres hasta Corumbá (zona del Pantanal) es el tema ambiental y por ella la objeción que se hace al dragado del río Paraguay en el llamada Pantanal, dragado que algunos suponen que podría afectar a dicho pulmón. De todas maneras, este obstáculo no es insalvable y es factible desarrollar un puerto aguas abajo, en el Pantanal, en una zona donde el río no es tan sinuoso (Puerto Piuba), uniéndolo a través de un camino de 70 km con la ruta que va a Cuiabá, capital del estado de Mato Grosso.

La vía navegable de la hidrovía Paraguay-Paraná desde Corumbá hasta Nueva Palmira recorre alrededor de 2.700 kilómetros. A una velocidad teórica de 11 km por hora, demoraría alrededor de 245 horas o algo más de 10 días. Pero, volvemos a insistir, teóricamente, dado que por una serie de obstáculos que generan el fraccionamiento de los convoyes, y siguiendo en esto un trabajo del Sr. Horacio López, que fuera presidente de la Comisión de Transporte de la Cuenca del Plata (presentado en la 36° reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná), hay que cargar a las 245 horas mencionadas alrededor 346 horas más.

a) Time-charter para un convoy de 16 barcazas: u$s 11.520 diarios.

b) Costo de la hora de navegación de un convoy tipo: u$s 480 (la cifra de costo estimada por Horacio López, de u$s 383 por hora, la hemos incrementado en un 25%).

c) No está incluido el gasto en combustible.

Si al recorrido normal, sin obstáculos, de 245 horas le agregamos las demoras por fraccionamiento de los convoyes de 346 horas, llegamos a un total 591 horas. Como el costo de la hora, sin incluir combustible, es de u$s 480, tenemos un costo total, sin incluir combustible, de u$s 283.680. A este costo habría que agregar el costo del combustible que lo estimamos en 127 metros cúbicos de gasoil, es decir alrededor de 127.000 litros. Teniendo en cuenta que cada litro de gasoil cuesta alrededor de u$s 1, tendríamos que agregar u$s 127.000 dólares más. Es decir que tendríamos un costo total de 410.680 dólares. Si dividimos esta cifra por 20.000 toneladas, tendríamos un costo por tonelada de 21 dólares. Si tenemos en cuenta la existencia de falso flete cuando las barcazas van hacia arriba, se explica el costo de 30 dólares por tonelada que se mencionada en algunas publicaciones.

Desde Asunción hasta Nueva Palmira se menciona la cifra de 20 dólares o más, y desde Confluencia alrededor de 17 o 18 dólares.

De mantenerse dragado el río Paraguay y no tener que fraccionar los convoyes, el costo total, incluyendo combustible, sería de u$s 242.200. Si suponemos una carga de 20.000 toneladas nos daría 12,1 dólares por tonelada, aunque habría que tener en cuenta el falso flete que se produce muchas veces cuando se marcha hacia arriba. Haciendo la corrección llegaríamos a un flete entre Corumbá y Nueva Palmira entre 18 a 20 dólares por tonelada, lo que dividido por 2.700 kilómetros toneladas nos daría 0,7 centavos de dólar por tonelada kilómetro.

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

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824