Economía

Las plantas de crushing necesitan la hidrovía

Rogelio Pontón

Nuestro país ha pasado a ser, desde hace algunos años, el principal exportador mundial de harina y aceite de soja. Ello ocurre por varias causas, como las siguientes:

a) Somos el tercer productor mundial de soja, superando en la última campaña los 48 millones de toneladas.

b) Casi un 50% de esa producción se encuentra situada en el hinterland de la ciudad de Rosario, abarcando el centro y sur de Santa Fe, el este de Córdoba y el norte de Buenos Aires.

c) La instalación desde 1980 de puertos privados en las cercanías, al norte y sur de la ciudad de Rosario, puertos que se caracterizan por su eficiencia y capacidad de carga a nivel internacional.

d) El dragado de Puerto San Martín al mar desde principios de 1997 a 32 pies efectivos, se ha llevado a 34 pies desde el 2006 y probablemente se lleve a una mayor profundidad en el futuro.

e) La instalación de una capacidad de crushing de soja al sur y norte de Rosario que llega a alrededor de 150.000 toneladas por día.

f) Las mencionadas fábricas están equipadas con la maquinaria e instrumental más moderno y son de un tamaño varias veces superior a las de nuestros competidores, tanto Brasil como Estados Unidos, por lo que tienen costos de crushing inferiores.

De todas maneras, quedan 'asignaturas pendientes'. Una de esas asignaturas es el transporte doméstico desde las chacras o acopios a las fábricas o puertos. La mayor parte de dicho transporte se realiza utilizando el medio más caro que es el camión siendo la utilización del ferrocarril todavía muy pobre (no llega al 15% del total).

Otra de las asignaturas pendientes radica es la no adecuación de la hidrovía Paraguay-Paraná que podría ser un camino eficiente para bajar soja desde Paraguay, Bolivia y Brasil. Por supuesto, que estas materias pendientes no son de fácil solución en el corto plazo, pero hay otras que pueden resolverse en forma sencilla si la 'burocracia' de las normas aduaneras lo permitieran.

La gran instalación de plantas de crushing de soja en los últimos años ha llevado su capacidad teórica anual a una cifra de casi 60 millones de toneladas. Mientras parte (8 millones de toneladas) de la producción sojera se envíe al exterior como poroto sin triturar, sólo quedarán para la industrialización alrededor de 40 millones de toneladas. Esta representa una utilización de la capacidad de procesamiento de alrededor del 67%.

Es por ello que se necesita rever algunas normas existentes en materia aduanera que frenan la importación temporaria de soja, cuyo transporte sólo se puede realizar utilizando las hidrovías.

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

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. 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 estima que el transporte actual de subida y bajada orilla los 18 millones de toneladas.

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 de la costa atlántica distantes a 2.100 kilómetros o más (Santos o Paranaguá). Ese flete se estima en alrededor de 100 dólares la tonelada.

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 60 dólares por tonelada, con un ahorro apreciable sobre la vía tradicional en camión.

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 52,50 dólares por tonelada.

La otra vía de la que se habla muy poco en los informes oficiales de Brasil (probablemente por la fuerza política que ejercen los transportistas camioneros que sirven rutas de oeste a este), es la hidrovía Paraguay-Paraná.

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 la objeción que se hace al dragado del río Paraguay. 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

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