

LA CRECIENTE PRODUCCIÓN DE GRANOS DE ARGENTINA, HACE ENCALLAR BUQUES EN EL TRÁFICO FLUVIAL

La publicación en gCaptain Newsletter del 16 Febrero:

LA CRECIENTE PRODUCCIÓN DE GRANOS DE ARGENTINA, HACE ENCALLAR BUQUES EN EL TRÁFICO FLUVIAL.

ROSARIO (Reuters) - Cuando encalló un barco que transportaba aceite de soja destinado a la India en el río Paraná cerca de Buenos Aires a fines de enero, los barcos cargados con la mayor parte de las exportaciones argentinas de cereales fueron bloqueados durante horas. Fue el último accidente en una de las grandes "autopistas de alimentos" del mundo, que está bajo presión para transportar crecientes volúmenes de productos agrícolas argentinos, que son embarcados en la primera etapa del viaje, desde los campos de las pampas hasta los comederos de ganado vacuno, cerdos y pollos de todo el mundo. La creciente congestión del Paraná, que transporta el 80 por ciento de las exportaciones argentinas de cereales, podría obstaculizar los esfuerzos del presidente Mauricio Macri para expandir la producción agrícola y sacar al país de la recesión. Macri quiere que Argentina produzca un 25 por ciento más de granos para incrementar los ingresos rurales y ha recortado los impuestos de exportación para atraer más inversiones en el sector. Pero para transportar todo ese grano al mercado, Macri debe terminar con los atascos en el río. El gobierno está estudiando cómo acomodar a la creciente flotilla que navega por la vía navegable, sin aumentar los costos de fletes, lo que podría anular los beneficios del recorte de impuestos a la exportación para los agricultores y las empresas agrícolas. "Todo el sistema fluvial está en su límite actual", dijo Koen Robijns, gerente de operaciones de Jan De Nul en Argentina, la compañía privada que opera el Paraná y es responsable del dragado.

La varadura en enero hizo que el comercio se detuviera, dijo Robijns en una entrevista a bordo de uno de los buques de dragado de la compañía cerca del centro principal de granos de Rosario, a unos 300 kilómetros al noroeste de Buenos Aires. "Cada nave detrás de ella, todo el camino hasta Rosario, tuvo que parar o disminuir la velocidad durante más de una hora", dijo. Sin embargo, los esfuerzos para desarrollar la vía navegable para transportar más de las florecientes exportaciones argentinas, podrían verse retrasados por las negociaciones entre el operador de la vía navegable y los comerciantes que la usan para transportar los granos.

Jan De Nul favorece el dragado del canal más profundo. La firma se negó a proporcionar una estimación de cuánto costaría, pero los cargadores dicen que la factura sería de miles de millones de dólares. Eso significaría probablemente un aumento en el peaje, actualmente de 3 dólares por tonelada neta, que los cargadores pagarían, pero pagando menos a los agricultores por sus granos.

Los mayores "traders" (comerciantes) de granos del mundo, Bunge, Cargill, Louis Dreyfus Company y ADM - que juntos envían gran parte del grano exportado a través del Paraná - preferirían la opción menos costosa de ensanchar el río en puntos problemáticos, dijeron dos grupos de la industria que representan a los cargadores y "traders" que utilizan el canal. Los grupos de la industria se negaron a dar una estimación de cuánto más barato sería ensanchar en lugar de profundizar el río.

"En lugar de dragar más profundo, necesitamos curvas más amplias en lugares donde las embarcaciones han encallado", dijo Guillermo Wade, portavoz de la cámara marítima de Rosario.

El gobierno de Macri dice que tiene como objetivo reducir el costo de la exportación de cereales en un 30 por ciento, incluyendo la reducción de los peajes en los cursos de agua. Pero el gobierno no ha dicho aún qué opción favorece, y es poco probable que lo haga hasta que se complete un informe sobre el proyecto.

Bunge, Cargill y Louis Dreyfus declinaron hacer comentarios. ADM, en un comunicado, dijo que "apoya la expansión del Río Paraná y del Canal Paraguay-Paraná para satisfacer las necesidades de crecimiento de toda la región". La compañía no especificó cómo se debe ampliar el río.

EMPUJANDO EL LÍMITE Argentina es el principal exportador mundial de harina de soja para animales, clave para la producción global de carne y satisfacer las necesidades de proteína de una población mundial que crece hacia 9 mil millones. El país sudamericano es también el tercer mayor proveedor mundial de maíz y soja y el séptimo mayor proveedor de trigo.

El gobierno de Macri espera que la producción agrícola será de 130 millones de toneladas esta temporada, frente a los 123 millones antes de asumir el cargo. Macri apunta a 150 millones de toneladas al final de su primer mandato a finales de 2019.

Las varaduras son cada vez más comunes, porque los exportadores, bajo presión para transportar tanto grano como sea posible, a menudo sobrecargan los buques. El año pasado vararon 15 buques en la vía navegable, en comparación con 12 en 2015 y nueve el año anterior, según datos del puerto.

El accidente de enero tuvo lugar en la sección de Mitre del Paraná, justo al norte de la capital Buenos Aires.

El mismo barco, el Teresa Success, varó cerca de Rosario varios días antes. Esa vez, los remolcadores tardaron más en sacar el buque de la varadura, pero el tráfico fue capaz de moverse porque el río era más ancho allí.

Baltzer, la agencia naviera del buque con sede en Rosario, se negó a comentar sobre las varaduras.

Otros incidentes han visto naves atascadas durante días mientras que las grúas flotantes llegan para descargar parte de la carga hasta que los buques flotaron.

PEAJES Y "TOP OFFS" (Complementar el embarque)

Jan De Nul tiene la concesión de Paraná desde 1995. El contrato termina en 2021, y la empresa quiere renovarlo. El peaje que cobra por navegar por la vía fluvial es negociado por Jan De Nul, los propietarios de las terminales portuarias y el gobierno. La vía navegable del Paraná se mantiene a 34 pies desde el océano hasta el puerto de San Martín, 35 kilómetros al norte de Rosario, dijo Pieter Jan De Nul, gerente de área de la empresa e hijo de su propietario. La empresa podría fácilmente dragar a 36 pies, dijo. Los dos pies adicionales de profundidad permitirían usar buques más grandes que podrían transportar varios miles de toneladas más de carga desde Rosario antes de salir al mar, dijo. Cargas más grandes reducirían los costos de fletes. Actualmente, los comerciantes tienen que cargar parte de su carga en Rosario y luego agregar más en los puertos del Atlántico de aguas profundas, antes de dirigirse a aguas internacionales. Esto significa costos adicionales de puerto y de embarque, así como tiempos de viaje más largos.

La Bolsa de Comercio de Rosario, de propiedad privada, favorece la profundización, porque se podrían usar barcos más grandes y, por lo tanto, se necesitarían menos barcos para transportar el creciente volumen de granos.

"Todo el mundo gana con la profundización del río Paraná", dijeron analistas del intercambio en un informe.

El subsecretario de Transportes, (léa-se Sub-secretario de Puerto y vías Navegables)

Jorge Metz, dijo que el servicio en el río necesita mejorar, ya que los retrasos pueden costar entre 40.000 y 50.000 dólares al día, un costo que eventualmente se transmite a los agricultores.

Décadas de subinversión en carreteras y ferrocarriles han hecho del transporte uno de los mayores costos que enfrentan los productores, dijo Martin Fraguio, director ejecutivo de la cámara Maizar. "Argentina tiene la posibilidad de aumentar enormemente su producción agrícola", dijo. "Necesitamos que el Paraná sea lo más competitivo posible, tan pronto como sea posible."