



 Transporte

El transporte de la producción de soja en los EE.UU. supera el uso de barcazas a Argentina y Brasil

Julio Calzada y Alfredo Sesé

La competitividad de la producción agrícola es un tema relevante para la economía de los Estados Unidos de América. Uno de los factores más importantes que hacen a la competitividad de dicha producción es el transporte de los granos, ya que el ingreso neto de los productores agropecuarios estadounidenses es el que queda después de cubrir, entre otros costos, el de transportar la producción hasta el destino final, sea el mercado doméstico o la exportación.

En presente artículo se resumen algunos de los aspectos principales del informe "Soybean Transportation Profile" publicado a fines del año pasado por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA, por sus siglas en inglés), que se refiere al perfil del transporte de soja en ese país.

El transporte es una parte esencial de la comercialización agrícola estadounidense (en rigor, de cualquier país productor como es también el caso de Brasil y Argentina). Los agricultores dependen de que haya un adecuado y eficiente sistema de transporte para movilizar sus cosechas hacia los mercados y para obtener los insumos necesarios para la producción, como por ejemplo semillas y fertilizantes. Tanto unos como otros deben ser transportados desde grandes distancias para llegar a su destino final.

La demanda de transporte es una demanda derivada, porque la producción y el consumo de los productos agrícolas crean la demanda del servicio de transporte. Por lo tanto, cualquier cambio en la oferta o en la demanda del producto subyacente puede dar lugar a escasez o excesos de capacidad en el sistema de transporte.

La demanda de servicios de transporte en el corto plazo está influenciada por cuestiones climáticas, variación en el tamaño de las cosechas y su localización, el momento de su siembra y cosecha, los patrones del comercio mundial, la calidad de las cosechas, la competencia y producción de otros países y la fluctuación del precio del producto. Estos factores pueden generar fluctuaciones inesperadas en los patrones de demanda de los servicios de transporte y en sus precios.

De acuerdo con la información del USDA, la soja comprende aproximadamente el 90 por ciento de la producción de semillas oleaginosas de Estados Unidos; el maní, semillas de girasol, canola, lino y otras semillas oleaginosas constituyen el resto de la superficie plantada, sólo detrás de la de maíz. La soja es la principal fuente de alimentación de alto contenido de proteínas en el mundo y también se utiliza para biocombustibles, aceite vegetal y otros productos alimenticios.





El transporte de la producción de soja en los EE.UU. supera el uso de barcazas a Argentina y Brasil - 29 de Mayo de 2015

La superficie destinada al cultivo de soja en EE.UU. aumentó de forma constante durante la década de 1990, pero el crecimiento se estabilizó durante la década de 2000 con un récord de 77,0 millones de hectáreas sembradas en 2009/10 y 2010/11. Más del 80 por ciento de la superficie de cultivo de soja se concentra en el Upper Midwest (alto medio oeste), aunque cantidades significativas están siendo plantados en las áreas históricamente importantes del Delta y el sudeste, sobre todo para el uso local de la alimentación.

De acuerdo con las proyecciones a largo plazo del USDA para 2023, se espera que la producción de soja de Estados Unidos siga creciendo gradualmente a lo largo de la próxima década.

La demanda de crushing de soja de alto contenido de proteínas para alimentación del ganado doméstico y las aves de corral y la demanda de aceite de soja, se espera que aumenten ligeramente, compensando la expectativa de un crecimiento casi nulo en las exportaciones. Las proyecciones a largo plazo no tienen en cuenta las fluctuaciones anuales en la oferta y la demanda, pero si estas proyecciones a largo plazo se materializan, entonces la demanda de transporte para el movimiento de la soja tendrían un mayor impacto en el sector de transporte por carretera, ya que los camiones son el principal medio en Estados Unidos para el movimiento de la soja al mercado interno.

La producción de soja de Estados Unidos se concentra en el Medio Oeste. En 2013, los estados con mayor producción de soja eran Illinois, Iowa, Minnesota, Indiana, Nebraska y Ohio. En conjunto, estos seis estados representaron el 57 por ciento de la producción de soja de EE.UU.

Debido a su importancia como fuente de proteínas en la alimentación, la soja se envía desde las regiones de cultivo en el alto medio oeste y el cinturón maicero a las zonas con instalaciones de crushing y áreas de producción de cerdo y de aves de corral, que se encuentran en el sur y el sudeste. Alrededor del 45 por ciento de la producción de soja de Estados Unidos se exporta y es trasladada a los principales puertos de exportación, sobre todo vía barcaza hasta el Golfo de Mississippi y por ferrocarril al Pacífico Noroeste. Una red de transporte eficiente y eficaz es importante para los productores de soja de Estados Unidos para mantener una ventaja competitiva en el mercado mundial.

De acuerdo con el estudio, el último dato disponible corresponde al año 2011, en el que se transportaron un total de 89.174 miles de toneladas de soja, de las cuales 50.713 miles de toneladas (56,9%) fueron con destino final al mercado interno y 38.461 miles de toneladas (43,1%) con destino final a la exportación. Del total de soja transportada, el 21,4% fue por ferrocarril, el 22,4% en barcaza y el 56,2% en camión según consta en el cuadro N°1.





El transporte de la producción de soja en los EE.UU. supera el uso de barcazas a Argentina y Brasil - 29 de Mayo de 2015

**Cuadro N°1: Transporte interno de soja en EE.UU. Participación modal
(en toneladas y porcentajes)**

Año	Ferrocarril		Barcazas		Camión		Total	
	000 t	%	000 t	%	000 t	%	000 t	%
Total transporte interno de soja (destinada al mercado doméstico y a la exportación)								
Año 2011	19.055	21%	19.962	22%	50.156	56%	89.173	100%
Promedio	19.727	22%	18.883	22%	48.463	56%	87.073	100%
Total transporte interno de soja destinado a la exportación								
Año 2011	12.041	31%	18.793	49%	7.627	20%	38.461	100%
Promedio	13.270	37%	17.558	50%	4.684	13%	35.512	100%
Total transporte interno de soja destinado al mercado interno estadounidense								
Año 2011	7.015	14%	1.169	2%	42.529	84%	50.713	100%
Promedio	6.458	13%	1.325	3%	43.779	85%	51.562	100%

Fuente: "Soybean Transportation Profile". Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA)

Sin embargo, la participación de cada modo o medio cambia de manera significativa cuando se discrimina entre el transporte con destino a la exportación y al mercado doméstico.

En el primer caso, es decir el transporte interno para su posterior exportación, la participación del ferrocarril en 2011 ascendió al 31,3%, las barcazas al 48,9% y el camión participó sólo con el 19,8%.

En cambio, si se considera el transporte para el mercado doméstico (uso interno), la participación fue del 13,8% para el ferrocarril, 2,3% para las barcazas y 83,9% el camión durante el mismo año.

En el Cuadro N° 2 se muestra la siguiente información:

a) participación porcentual promedio de cada modo/medio en el total transportado de soja (para consumo doméstico más exportación) en 2002 y 2011, respectivamente.

b) participación porcentual promedio de cada modo/medio de la soja transportada para posterior exportación, en los años 2002 y 2011:

Comparemos finalmente la participación modal estimada de los tres principales países productores de soja: Estados Unidos, Brasil y Argentina. Ante la falta de datos estadísticos en Argentina referidos al transporte interno de poroto de soja, para efectuar las comparaciones utilizaremos las estimaciones realizadas por el experto Alfonso Romero en su disertación en el último Seminario de ACSOJA celebrado en octubre del año 2014 en la ciudad de Buenos Aires.



El transporte de la producción de soja en los EE.UU. supera el uso de barcazas a Argentina y Brasil - 29 de Mayo de 2015

Cuadro N°2: Variación intermodal en EE.UU. entre el año 2002 y 2011. Transporte de soja (en porcentajes)

Año	Ferrocarril en %	Barcazas en %	Camión en %
Total transporte interno de soja (destinada al mercado doméstico y a la exportación)			
Año 2002	19,4%	25,1%	55,5%
Año 2011	21,4%	22,4%	56,2%
Total transporte interno de soja destinado a una posterior exportación			
Año 2002	31,1%	64,4%	4,5%
Año 2011	31,3%	48,9%	19,8%

Fuente: "Soybean Transportation Profile". Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA)

Cuadro N°3: Participación modal en el transporte interno de soja. Comparación entre Argentina, EE.UU. y Brasil (en porcentajes)

Año	Ferrocarril en %	Barcazas en %	Camión en %
Estados Unidos (Año 2011) (2)	21%	22%	56%
Brasil (1)	33%	7%	60%
Argentina (1)	13%	4%	83%

Fuente: (1) Disertación Sr. Alfonso Romero. Seminario ACSQIA 2014 (2) "Soybean Transportation Profile". Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA)

Como puede verse en el cuadro N°3, Estados Unidos de América es el país que mayor porcentaje de su producción transporta por barcazas a través de las hidrovías: el 22%. Luego se ubica Brasil con el 7% y Argentina con el 4%.

En ferrocarril, Brasil es el país que mayor porcentaje de su producción transporta con este medio: 33%. Le sigue Estados Unidos con el 21% y luego Argentina con el 13%. Finalmente, en lo referido al camión - el medio de transporte más costoso - Argentina es el país que más utiliza este modo: el 83% de la producción Argentina de poroto de soja se transporta con vehículos pesados. Le sigue Brasil con el 60% y finalmente Estados Unidos con el 56%.

No obstante, recordemos que la situación de Brasil es mucho más comprometida que la nuestra ya que tienen mayores distancias desde las zonas productoras a los puertos. En efecto, desde el Estado de Paraná hasta los puertos de Santos y Paranaguá hay distancias promedio de 600 km. Desde la zona de Mato Grosso a las terminales portuarias citadas hay recorridos del orden de los 1.500 km. En cambio, desde la zona núcleo de producción argentina hasta las terminales del



El transporte de la producción de soja en los EE.UU. supera el uso de barcazas a Argentina y Brasil - 29 de Mayo de 2015

Gran Rosario las distancias oscilan entre los 150 y 300 Km. El problema argentino es el Noroeste argentino y el noreste, donde las distancias promedian los 1000 kilómetros y el costo del flete camionero hasta los puertos del Gran Rosario desalientan el cultivo en estas zonas.

Volviendo al tema estadounidense, cabe consignar que el crecimiento de la demanda de soja de Estados Unidos durante los últimos 10 años se produjo sobre todo en Asia, especialmente China. Durante los próximos 10 años, sin embargo, el USDA pronostica que la mayor parte del crecimiento de la demanda de soja de Estados Unidos se producirá en la demanda interna. Los procesadores de soja domésticos continuarán confiando en el transporte de camiones, creando la necesidad de que continúe la inversión en infraestructura carretera y puentes para apoyar el comercio intra e interestatal.

Asimismo, el informe señala que para seguir siendo competitivos con Brasil, que está invirtiendo fuertemente en su infraestructura de transporte, el ferrocarril de Estados Unidos y el transporte por barcazas deben permanecer competitivos para que la soja de Estados Unidos pueda competir con la soja de bajo costo de producción de América del Sur.

