



Economía

Exposiciones sobre transporte en mercosoja 2011

Vayamos ahora a un resumen de las tres exposiciones que se realizaron en el Mercosoja 2011 .

La primera exposición sobre el transporte de la soja estuvo a cargo del Lic. Sesé , quien se refirió a la Competitividad de la Cadena de la Soja, el Transporte en Argentina . Después de mostrar la evolución de la producción de los principales granos en nuestro país, se refirió más concretamente a la evolución de la siembra y producción de la soja en las diez últimas campañas. Luego mostró los destinos de nuestras exportaciones del complejo soja y analizó los conceptos de ventajas comparativas y ventajas competitivas.

Según Sesé, el primer concepto es estático mientras el segundo es dinámico. Este último "se refiere a la capacidad de los sectores económicos para generar bases de creación y desarrollo de ventajas que sustenten una posición competitiva internacional"

Luego mostró la ventaja comparativa que tiene nuestro país en lo que se refiere a la producción y comercialización de la soja, dado que la mayor parte de la producción (48% aproximadamente) se encuentra dentro de un círculo con centro en la ciudad de Rosario, con un radio de 300 kilómetros y los puertos de despacho a la vera del río Paraná que tiene una profundidad efectiva, desde Puerto San Martín, de 34 pies. Esto hace que la mayor parte de la exportación del complejo soja (alrededor del 70% para el poroto y más del 90% para los subproductos, aceites y biodiesel) se despache por los puertos situados al norte y sur de la ciudad de Rosario.

Después mostró una gráfica con la distribución modal del transporte interno de granos, desde las chacras a los puertos e industrias, en la que el camión participa con alrededor del 85% del mismo (76 millones de toneladas), el ferrocarril con el 14% (12 millones de toneladas) y la hidrovía con el resto por 1 millón de toneladas.

En toneladas-kilómetros, el camión transporta 26.600 millones; el ferrocarril 5.400 millones y las barcas alrededor de 778 millones. En total, las ton-km ascienden a 32.778 millones y la participación es de 81% del camión, 16% del ferrocarril y 2% de las barcas.

A renglón seguido comparó la distribución modal de nuestro país con la de EE.UU. En este último país, diferenció el transporte de exportación y el transporte doméstico, lo que es sumamente interesante tener en cuenta. Para el primero, el camión es utilizado en un 11%, el ferrocarril en un 46% y las barcas en un 44%. Para el transporte doméstico, el camión es utilizado en un 71%, el ferrocarril en un 27% y las barcas en un 2%.

La distribución modal en Brasil nos arroja las siguientes cifras: el 60% por camión, el 33% por ferrocarril y el 7% por barcaza.

Posteriormente, dio un ejemplo sobre la importancia del flete doméstico en nuestro país. Comparó, a este respecto, un despacho de soja desde Charata (en la provincia del Chaco) hasta los puertos aledaños a Rosario (831 km) y desde esos puertos a algún puerto de China (22.224 km). Es decir que con respecto a la distancia el transporte marítimo participa con el 96,4% y el transporte terrestre con el 3,6%.





Pero si la relación la hacemos tomando en cuenta los valores de los fletes, tenemos: el transporte terrestre sale US\$ 54 por tonelada y el transporte marítimo US\$ 66, por lo que la participación es de 44,8% el transporte terrestre y 55,2% el transporte marítimo.

Como una primera conclusión que se deriva del ejemplo anterior, el costo del transporte en nuestro país nos muestra que una parte importante del mismo es por el transporte terrestre y, por lo tanto, "hay que trabajar sobre él para mejorar la competitividad sistémica".

Luego, el orador, se hizo la siguiente pregunta:

"¿Hay que terminar con el transporte por camión?"

No, fue su respuesta. "En un mercado con un área sembrada que se expande y producción creciente, los modos de transporte no solo compiten entre sí sino que dependen unos de otros. Debemos mejorar la integración modal".

Concluye su presentación proponiendo las siguientes mejoras:

- a) Favorecer el intercambio inter e intramodal.
- b) Modernización en los equipos de transporte (camiones, locomotoras y vagones).
- c) Mejoras y aumento de la capacidad en la infraestructura fija (vial y ferroviaria).

El segundo expositor fue el Dr. Marcelo Duarte Monteiro, Director Ejecutivo de Aprosoja, con asiento en Cuiabá (Mato Grosso), quien se refirió "A Logística Da Soja No Brasil".

Comenzó afirmando que la logística del transporte es uno de los factores críticos en el éxito de la cadena de producción de las commodities, sobre todo granos, que se caracterizan por el bajo valor agregado. En el caso concreto del complejo soja, esto todavía es más evidente dado la significativa participación que tiene en el rubro la exportación. Y esto es válido para Brasil, EE.UU. y Argentina.

La extensión que ha tenido la expansión de la soja hacia las nuevas fronteras del cerrado brasileño, a zonas distantes en más de 1.000 km de los puertos del Atlántico y de los principales consumidores, hace que el problema del transporte sea cada vez más importante. Distinto es el caso de EE.UU., donde las distancias son también grandes pero que tiene la opción de una mayor utilización de la hidrovía del Mississippi. En el caso argentino, como se vio en la anterior exposición, las distancias son mucho menores.

En su presentación, el Dr. Monteiro mostró cómo evolucionó la siembra en Brasil, que llegó en la campaña 2010/11 a 24,2 millones de hectáreas, con un rinde de 31,06 quintales y una producción de algo más de 75 millones tn. Los principales estados productores fueron: Mato Grosso con 27% del total, Paraná con 21%, Río Grande do Sul con 15%, Goiás con 11% y menor participación para otros estados.

La exportación de la producción de soja de Brasil llegó al 70%. Luego mostró que un 50% de la producción de la soja se encuentra al norte de una línea media teórica, con exportaciones por el 15%, mientras que al sur de esa línea la exportación llega al 85%.





También mostró una matriz de los medios de transporte de Brasil comparada con la matriz de EE.UU., semejante a la que mostró el Lic. Sesé, aunque la lámina de este último dividía el transporte del país del Norte entre lo que era para consumo doméstico y lo que era para exportación.

Posteriormente, el analista brasileño mostró los costos del transporte terrestre de soja desde Sorriso, en el estado de Mato Grosso, hasta el puerto de Santos, u\$s 125 la tonelada, y desde Santos hasta Shanghai, en China, por vía marítima, cuyo flete es de u\$s 45 la tonelada. El flete total es de u\$s 170. Comparó esta cifra con el despacho de soja desde Illinois, en EE.UU., hasta New Orleans, en barcaza, con un costo de u\$s 20,18 /tn, y desde el Golfo de México hasta Shanghai, por vía marítima, con un costo de u\$s 46 /tn. En total: u\$s 66,18 /tn. El costo de la logística de Brasil es 157% mayor.

Desde Sorriso hasta Santos hay una distancia de 2.241 km, que se cubren con camión (840 km) y con ferrocarril (1.401 km).

Partiendo de un FOB, desde el puerto de Santos, de u\$s 530,30 la tonelada de soja, le deducimos los siguientes costos:

- a) Costos portuarios: R\$ 10 /tn.
- b) Costos de transporte: R\$ 215 /tn.
- c) Costos de originación: R\$ 16 /tn.
- d) Total: R\$ 241 /tn.

A un tipo de cambio de R\$ 1,65 = u\$s 1, tenemos que deducir del precio FOB, u\$s 146,06, lo que nos determina un precio a recibir por el productor de u\$s 384,24.

Después el orador analizó algunos de los problemas existentes en Brasil y entre otros mencionó: las demoras en la construcción de las nuevas rodovías, el alto costo para implementar ferrocarriles y la deficiencia en el sistema portuario.

Con respecto al primer punto, mencionó que la rodovía BR 163 desde Mato Grosso a Santarém (en el estado de Pará), recién se habilitaría en noviembre del 2013. La BR 158 desde Mato Grosso hasta el estado de Pará recién se habilitaría en noviembre de 2014 y la BR 242 conectando el este y el oeste de Mato Grosso recién se habilitaría en noviembre del 2013.

La solución podría estar en crear asociaciones entre el sector público y el privado. En este sentido, se construirían, a través de esas asociaciones (parcerías), 2.000 km en el estado de Mato Grosso. De hecho, la rodovía Lucas-Tapurah, de 96 km, se construyó de esa manera.

En una de las láminas mostradas, el Sr. Monteiro comparó la poca extensión de las vías férreas brasileñas comparadas con las vías férreas estadounidenses.

Con respecto a la expansión del sistema ferroviario brasileño, insistió en las ferrovías Norte-Sul, la ferrovía Leste-Oeste, la ferrovía do Centro Oeste, que se terminaría en el 2017 y la ferrovía Ferronorte que se terminaría en el 2014. El problema mayor del transporte ferroviario en el país vecino es el alto costo de implantación. El flete de transportar una tonelada en mil kilómetros es de u\$s 20 en EE.UU. y u\$s 41 en Brasil.

Entre otros problemas de infraestructura y para mejorar las concesiones ferroviarias, el disertante insistió en separar la concesión de infraestructura de la concesión de los servicios de transporte. También insistió en que se debe permitir la





utilización por dos o más compañías de la misma infraestructura.

También hizo hincapié en los problemas portuarios insistiendo en el déficit que existe de puertos en la zona norte de Brasil. Es por ello que hay que ampliar el número de concesiones en esa zona. En el año 1998 se exportaban 34 millones tn de productos agrícolas y se importaban en fertilizantes y trigo 13 millones tn. En el 2007 se exportaban 84 millones tn de productos agrícolas y se importaban 24 millones tn de fertilizantes y trigo. En el año 2023 se exportarán 187 millones tn de productos agrícolas y se importarán 34 millones tn de fertilizantes y trigo.

Posteriormente analizó el volumen exportado por los distintos puertos de Brasil en productos agrícolas, marchando a la cabeza el puerto de Santos con 13.023.000 tn, seguido por Paranaguá con 11.845.000 tn, Río Grande con 6.776.000 tn, Vitoria con 4.547.000 tn y menores volúmenes para otros puertos. En total lo embarcado en el 2009 fue de algo más de 46 millones de toneladas.

A renglón seguido hizo un análisis más detallado de los puertos de Vila do Conde, en el norte de Brasil, con profundidades entre 16 y 20 metros, y el de Santarém, también en el norte, con profundidades entre 10 y 16 metros. Mostró la disminución de costos que significaría la mejora de los caminos para llegar a estos puertos.

El tercer expositor fue el Sr. Pablo Ferrés quien, en base al trabajo presentado por el Sr. Muños Menna de Paraguay, analizó detenidamente los problemas que presenta la hidrovía Paraguay-Paraná. Lamentablemente, esta hidrovía no se utiliza en la medida de sus importantes posibilidades. Son 3.442 kilómetros, desde Puerto Cáceres hasta la salida al mar por el Río de la Plata. A pesar de las reuniones que se vienen realizando desde hace décadas es muy poco lo que se ha avanzado. El volumen transportado se sitúa, desde hace algunos años, en 14,8 millones de toneladas, entre soja, minerales de hierro y manganeso y otros productos. Las posibilidades mayores, según Pablo Ferrés, están en la explotación de las minas del Urucum (Brasil) y del Mutúm (Bolivia). Las primeras, con un mineral de altísima calidad y las segundas con menor calidad del mineral pero con un volumen que la convierten en una de las más importantes del mundo.

El disertante analizó también los problemas de la falta de personal para tripular los trenes de barcasas, como también la falta de unidades. En este sentido, es meritorio la labor que está cumpliendo últimamente el astillero de UABL, en Alvear (Santa Fe), donde se botan 2 barcasas Jumbo (de 2.500 toneladas) por semana.

