La distribución modal del transporte de granos en EE.UU.

Alfredo Sesé

Uno de los factores de la competitividad de la producción agrícola es el transporte de los granos, ya que el ingreso neto de los productores 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.

Para mover los productos agrícolas para el consumo interno o hasta los puertos para su posterior embarque al exterior se utilizan el modo fluvial, a través de barcazas, o el terrestre, por ferrocarril o camión.

Tal como en la competencia intramodal (entre distintos modos), la competencia intermodal (entre distintos medios) está influida por varios factores: tecnológicos, geográficos (existencia o cercanía y accesibilidad de la producción a las vías navegables, montañas, clima, etc.); de estrategia de las empresas que influyen en la adopción de decisiones sobre tarifas y/o inversiones en las infraestructura y los equipos móviles.

Por supuesto que también juegan las preferencias de los usuarios por uno u otro medio o modo, cuyas decisiones se orientan por los precios generalizados (tarifas más tiempo) de las distintas alternativas.

Otros factores que influyen en el reparto modal son las decisiones del sector público: la configuración de las redes de transporte; la financiación de dichas redes; la regulación sobre los operadores y los impuestos que deben pagar las empresas, entre otros aspectos.

La competitividad de la producción agrícola es un tema relevante para la economía de los Estados Unidos, justamente uno de los principales competidores en la arena internacional para nuestra propia producción agrícola.

Teniendo en cuenta lo antes indicado, en este artículo se sintetizan los aspectos principales del informe "Transportation of U.S. grains - A modal share analysis 1978-2011 Update" publicado este año por el Agricultural Marketing Service del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA).

En dicho informe se examinan las tendencias en el tipo de transporte utilizado para transportar los granos producidos en los Estados Unidos, tanto para el consumo interno como para destino final de exportación. El análisis del movimiento final del transporte de granos por modo provee información acerca de los cambios en el market share de cada modo de transporte. En el documento, la "participación modal" describe la porción del tonelaje total de granos movidos por barcaza, ferrocarril o camión.

Los granos considerados en el informe son: maíz, trigo, soja, sorgo y cebada, ya que se asume que representan la totalidad de los movimientos de granos.

Con relación a la metodología utilizada para la estimación de los tonelajes de granos transportados por modo, se señala que su medición está limitada por la ausencia de información sobre el volumen total de los movimientos por camión. En cambio, sí cuenta con datos confiables de los movimientos por barcazas y por ferrocarril.

El esquema siguiente ayudará a la comprensión del mecanismo de estimación de los tonelajes transportados por cada modo:

De acuerdo con el estudio, en el año 2011 se transportaron un total de 498.108 miles de toneladas, de la cuales 368.876 miles de toneladas fueron con destino final al mercado interno y 129.232 miles de toneladas con destino final a la exportación. Del total de granos transportados, el 28% fue por ferrocarril, el 12% en barcaza y el 60% en camión.

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

En el primer caso, es decir el transporte interno de granos para su posterior exportación, la participación del ferrocarril ascendió al 41%, las barcazas al 43% y el camión participó sólo con el 16% en el año 2011. En cambio, si se considera el transporte para el mercado doméstico, la participación fue del 23% para el ferrocarril, 1% para las barcazas y 76% el camión durante el mismo año.

En el Cuadro N° 1 se muestra la participación porcentual promedio de cada modo/medio en el total transportado (para consumo doméstico más exportación) en los quinquenios 1998-2002 y 2007-2011, respectivamente.

En el Cuadro N° 2 se muestra la participación porcentual promedio de cada modo/medio de los granos transportados para posterior exportación, en los quinquenios 1998-2002 y 2007-2011.

Si bien el informe del USDA no señala cuales habrían sido las causas de la variación en la participación de cada modo o medio de transporte, de la lectura del Cuadro N° 2 surge que, si se comparan ambos quinquenios, ha aumentado la participación promedio del transporte ferroviario en unos ocho puntos porcentuales y la del camión en cinco, en detrimento del transporte por barcazas, cuyo market share disminuyó 13 puntos. Sin perder de vista lo señalado en los primeros párrafos de este artículo, en particular lo referido a los factores que influyen la competencia o participación inter e intramodal, los números que surgen del informe analizado muestran que el transporte de granos con destino final de exportación en los Estados Unidos presenta una distribución más favorable hacia el ferrocarril y las barcazas que en nuestro país.