

EL POTENCIAL AGROPECUARIO PARA GANAR MERCADOS

Patricia Bergero *

EE.UU. MÁS PREOCUPADO POR LA COMPETENCIA

De las últimas veinte conferencias anuales del **USDA Agricultural Outlook**, la participación argentina se circunscribió a seis oportunidades. No es de extrañar, sin embargo, que en las últimas tres ediciones, 2015 a 2017, Argentina estuviera presente a través de conferencistas que dieron su punto de vista respecto de la actualidad y el futuro de los agronegocios en el país.

La competitividad del agro de distintas naciones es un tema que inquieta al sector productor y agroindustrial estadounidense. Basta prestar atención al tono y al contenido de las disertaciones y se comprenderá que los ajustados resultados económicos de sus productores y la gradual disminución de su participación en el comercio internacional en el marco de una desaceleración en el crecimiento económico global y una sobreoferta de productos agrícolas son suficiente motivo de perturbación.

Una buena parte de la participación que EE.UU. exhibió históricamente fue cediéndola a Brasil y Argentina, los

dos países sudamericanos que ganaron terreno en el comercio internacional de los productos derivados de los cultivos extensivos tradicionales (ver Gráfico 1). Si bien la campaña 2014/2015 fue el punto de inflexión, cuando Sudamérica afirmó un volumen de ventas externas superior al de su competidor norteamericano, es a mediados de la década del 90 cuando empieza a despegar la región meridional. Sólo en los últimos diez años Sudamérica ha duplicado sus exportaciones, llegando a 150 millones de toneladas (Mt), mientras que, en igual período, EE.UU. sólo creció en un tercio de sus envíos, a 140 Mt.

Este contexto, sumado al cambio de gobierno en Argentina –con giro en la orientación de la política económica–, hace que EE.UU., a través de su ministerio de Agricultura –USDA–, muestre creciente interés en conocer el potencial del sector agropecuario argentino en el mediano y largo plazo.

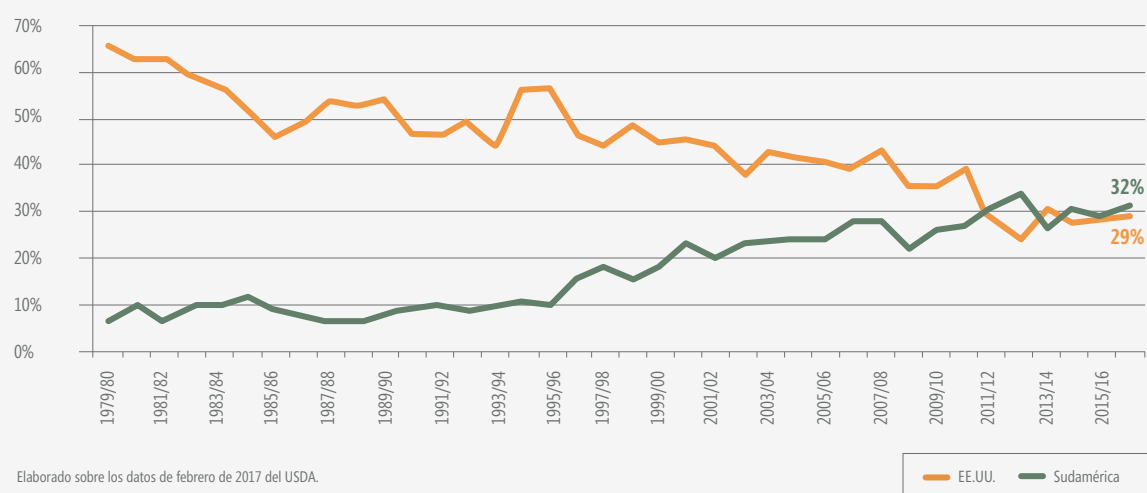
MAÍZ ARGENTINO, EL DE MAYOR INSERCIÓN EN EL COMERCIO GLOBAL

El Escenario de Referencia Agroindustrial Mundial y

* Sub-directora de Informaciones y Estudios Económicos de la Bolsa de Comercio de Rosario. Fue disertante en USDA Agricultural Outlook 2017 en representación de la Entidad. Twitter: @BCRMercados



GRÁFICO 1
EE.UU. PIERDE TERRENO FRENTE A SUDAMÉRICA EN EL COMERCIO GLOBAL
DE TRIGO, MAÍZ Y SOJA



Argentino (ERAMA) es una de las mejores herramientas con las que cuenta nuestro país para analizar lo que sería esperable que ocurra en los próximos diez años. Este informe es elaborado anualmente por la Fundación INAI (Instituto de Negociaciones Agrícolas Interna-

cionales) y se basa en el uso de un modelo de simulación de equilibrio parcial para la agricultura. El trabajo pretende contestar qué puede esperarse en materia de precios, producción, consumo y comercio para una serie de 21 productos, considerando 33 diferentes países

y regiones y partiendo de una serie de supuestos. Esos supuestos incluyen determinadas variables macroeconómicas, la vigencia de políticas en los países exportadores e importadores relevantes –incluyendo Argentina–, acuerdos comerciales, acontecimientos internacionales, condiciones meteorológicas normales, tendencias de crecimiento tecnológico, etc.

El ERAMA2025, dado a conocer en noviembre de 2016, presentó un diagnóstico de las variables relevantes para nuestra inserción en el comercio global en los próximos 10 años, partiendo del supuesto que continuarán vigentes las tendencias que fueron observadas a principios de 2016. Sin dudas, entre las variables decisivas en los últimos resultados estuvo la inclusión de las medidas que el actual gobierno argentino adoptó en forma inmediata a su asunción en diciembre de 2015: devaluación del tipo de cambio, reducción en 5 puntos de las alícuotas vigentes para el complejo soja en concepto de derechos de exportación (DEX), remoción de los DEX para el resto de los productos y eliminación

de las restricciones cuantitativas aplicadas al comercio exterior de los cereales, bovinos y productos lácteos.

La orientación de las políticas en Argentina hacia una liberalización del comercio impacta radicalmente en la visión de mediano y largo plazo. Basta observar la diferencia entre el último ERAMA, el 2025, y el del año precedente. El cambio más significativo (Imagen 1) ocurre en la producción de cultivos extensivos, que registraría un incremento del 29% al cabo de una década, frente al 5% que se esperaba en el ERAMA 2024. En los cereales es, sin embargo, donde descansa el peso del crecimiento; particularmente en el maíz, que registraría un alza del 64% para el 2025/2026. Hay variaciones positivas del orden del 50% ó 57% en las producciones de girasol o maní, respectivamente, pero su magnitud relativa respecto del total producido aminora su influencia sobre el panorama global, algo que también sucede con el resto de los productos (carnes y lácteos). Este cambio drástico es comprensible, ya que los precios recibidos por los productores subirían en términos relativos, alineándose

IMAGEN 1.
CAMBIOS EN LA PRODUCCIÓN DE GRANOS EN ARGENTINA

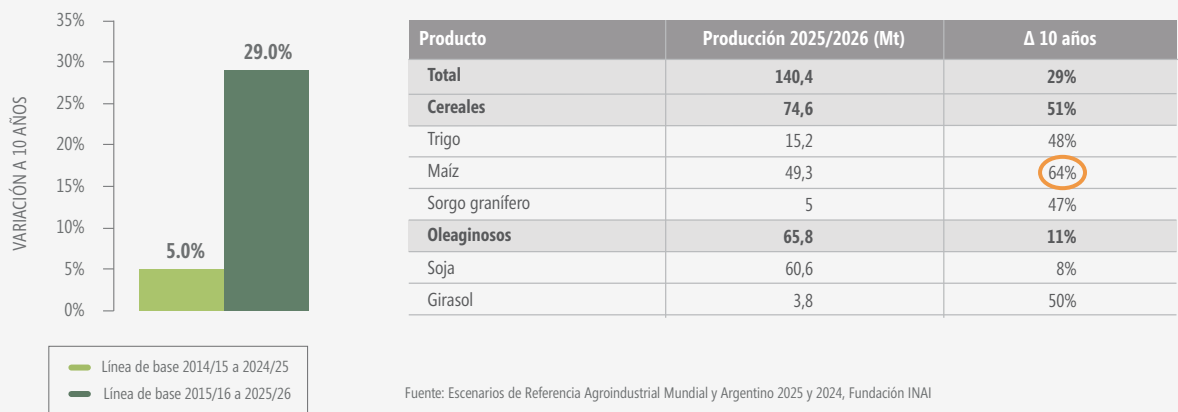
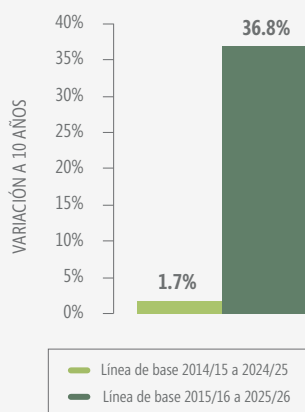


IMAGEN 2.

CAMBIOS EN LAS EXPORTACIONES DE GRANOS EN ARGENTINA



Producto	Producción 2025/2026 (Mt)	Δ 10 años
Cereales	48,0	48,9%
Trigo	8,3	3,7%
Maíz	37,3	81,8%
Arroz	1,1	78,1%
Oleaginosos	10,8	0,5%
Sbttl Granos	58,7	36,8%
Sbttl Harinas	33,0	7,7%
Sbttl Aceites	6,9	1,4%
Total	98,7	22,5%

Fuente: Escenarios de Referencia Agroindustrial Mundial y Argentino 2025 y 2024, Fundación INAI.

con los precios internacionales y recibiendo el estímulo pleno de las señales del mercado global, sin intervención alguna desde el frente doméstico.

Bajo el supuesto de que el consumo doméstico de productos agropecuarios crece al ritmo poblacional, toda la producción adicional se volcará al frente exportador (Imagen 2). Los incrementos de esta variable al cabo de diez años son significativos en varios productos; pero se destaca el 82% del maíz, por el volumen que aporta al comercio exterior. No menos relevante es el impacto del cambio en las políticas de intervención gubernamental sobre las carnes, ya que la mayor producción se traduciría en la cuadruplicación de las exportaciones, para alcanzar las 803 mil toneladas para el año 2025.

Al comparar los resultados del ERAMA 2025 para Argentina y para el mundo, se advierte que el salto productivo, y el consiguiente vuelco al mercado externo, se traduce efectivamente en un aumento de la inserción en el comercio global. Hay variaciones de menor significación en términos de volumen, aunque interesantes desde el punto de vista relativo, como el caso del maní o de los productos derivados del procesamiento del girasol. Pero, una vez más, es el maíz argentino el que muestra que, al cabo de diez años, pasará a participar con el 23% del comercio global del cereal frente al 15% en la campaña 2015/2016. Claramente está justificada la inquietud del sector agropecuario norteamericano por su pérdida de espacio en el intercambio comercial con otras naciones.

Por supuesto que, como bien mencionan los especialistas que desarrollaron el ERAMA 2025, los resultados están sujetos a una gran cantidad de fuentes de incertidumbre, llámense crecimiento económico global, políticas o medidas de intervención de los países—que pueden implicar un progresivo proteccionismo—, alteraciones climáticas, introducción de

nuevas tecnologías que alteren la tendencia observada o restricciones de infraestructura, por mencionar las más evidentes.

LA INFRAESTRUCTURA, COMO UNO DE LOS PUNTOS MÁS DÉBILES

En el trabajo comentado se supone que la estructura de transporte se irá adaptando a los requerimientos del sector agroindustrial; por lo que las restricciones en esta materia constituyen una fuente de incertidumbre para la materialización de los resultados.

De hecho, cuando se detallan las debilidades del agro argentino en una matriz FODA, hay dos aspectos que sobresalen del resto: la alta presión fiscal y la inadecuada infraestructura del transporte. Con la remoción de derechos de exportación y la reducción de los mismos a un grupo de productos, la presión fiscal se mitigó, factor que contribuyó en parte a la expansión de la superficie destinada a cereales en la campaña siguiente a la fecha en la que se dispusieron las medidas. Esto no implica que la presión fiscal en Argentina¹ haya dejado de ser alta; sigue vigente para la economía argentina en su conjunto.

Este artículo, sin embargo, pretende dirigir la atención hacia la infraestructura del transporte —que es una de las mayores debilidades para el sector agropecuario— y las acciones específicas que puedan impulsar el crecimiento productivo y de exportaciones. Se dejan de lado los temas de infraestructura del transporte que no sea el terrestre. Si bien el resto es crítico, el transporte terrestre juega un rol clave en trasladar la mercadería desde las zonas de explotación hacia las de consumo, sean éstas los centros poblacionales o los puntos de despacho de las exportaciones.

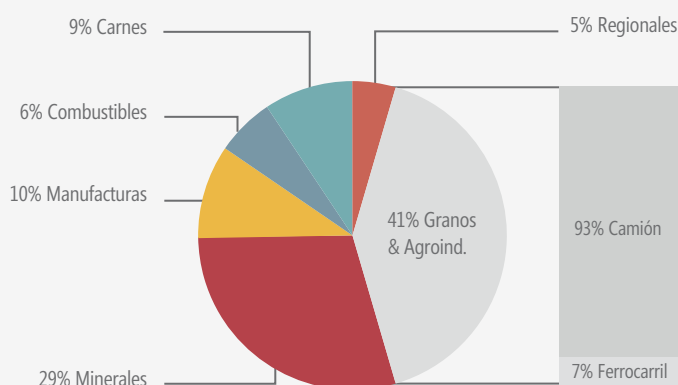
En el año 2012, todas las cargas terrestres ascendieron a 431 millones de toneladas, de las cuales el 95% fueron

IMAGEN 3.

CARGA TRANSPORTADA POR MEDIOS TERRESTRES EN ARGENTINA

Sector	Automotor Mt ¹	Ferrovio Mt ¹
Carnes	40,3	
Granos y otros prod. Agroind.	183,7	12,8
Bienes Industriales	40,0	2,5
Minerales y metales	119,7	6,6
Combustibles	25,2	0,2
Total	408,9	22,1

Elaborado sobre la base de información de CNRT (Comisión Nacional de Regulación de Transporte) y Estudio de Carga Nacional del Ministerio de Transporte (datos del año 2012). ¹ En millones de toneladas equivalentes, que se corresponden a la conversión peso/volumen.



transportadas por camión. Esto acentúa tres aspectos: la necesidad de mejorar la estructura vial, la necesidad de mejorar la estructura ferroviaria por ser la que permite menores costos relativos y el bajo porcentaje de utilización del ferrocarril considerando la extensión territorial de nuestro país. Aunque parte de los datos se corresponden con el escenario de cuatro años atrás, procede de un intensivo trabajo y da una idea de la composición de las cargas que se movilizan por tierra en el país. Con el objeto de dimensionar el flete del sector agropecuario, en la Imagen 3 se reproducen las cifras de todos los tipos de carga terrestre observadas. Aquellas de origen agropecuario –carnes, granos, harinas, aceites, productos regionales, entre los más importantes– representaron el 55% del total; y en el caso específico de granos, harinas proteicas y aceites vegetales, el 41%. En relación al último tipo de flete, el 93% fue movilizado por el modo carretero.

Desde hace tiempo, el sector agropecuario y agroindustrial ha reclamado una agenda estratégica en temas de logística e infraestructura de transporte que solucione los puntos críticos y permita no sólo el desarrollo sino la sostenibilidad del sistema. Entre los principales puntos de esa agenda se pueden mencionar:

- a) el mejoramiento de la red y los accesos viales y ferroviarios para el transporte de la producción de granos, ganado y otros productos agroindustriales, con especial énfasis en la rehabilitación del FF.CC. Belgrano y, para el caso de los accesos, en el Gran Rosario y puerto de Bahía Blanca;
- b) la implementación de políticas de estímulo para la renovación de la flota camionera;
- c) la reglamentación de la nueva ley de ferrocarriles de carga;

d) el aseguramiento de las condiciones que fomenten la navegación de cabotaje por barcas para las cargas procedentes del norte;

e) la adecuación del tramo Timbúes-Océano Atlántico sobre el río Paraná;

f) el aseguramiento del dragado y el balizamiento a 10 pies de profundidad en el tramo Corumbá–Santa Fe en la Hidrovía Paraná–Paraguay;

g) el mejoramiento, el dragado y la profundización del puerto de Bahía Blanca;

h) la formulación de un plan estratégico con participación público-privada para reducir y racionalizar los costos del transporte vial y ferroviario;

i) el mejoramiento de normativas, variables y condiciones que encarecen los costos portuarios, tanto para la carga como para el buque.

Si se miran los puntos críticos y qué medidas se están llevando a cabo los planes trazados, se pueden circunscribir a cuatro áreas: la infraestructura vial y la logística del transporte automotor de carga; la infraestructura ferroviaria; los accesos viales y ferroviarios a los puertos de exportación, y la infraestructura y el equipamiento en las instalaciones que reciben la mercadería que sale al exterior.

a) La infraestructura vial y el transporte automotor de carga

En cuanto a la red vial, 240.000 km conforman la red primaria nacional y la red secundaria provincial. La primera está a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y está conformada por 40.000 km de rutas. 200.000 km restantes pertenecen a las autoridades viales de las distintas provincias. A partir de una estimación sobre 238.000 km de redes primarias y secundarias,

llevada a cabo por el Consejo Vial Federal, sólo el 35% está pavimentado; el resto tiene algún tipo de mejora o son caminos de tierra. A los 240.000 km anteriores hay que agregar una estimación de 260.000 km de rutas y caminos rurales sobre los que no se conoce a ciencia cierta cuántos están pavimentados.

Éste es un punto crítico, para lo cual las autoridades nacionales han puesto en marcha un Plan de Seguridad del Transporte Vial. Se estima que este plan de cuatro años insumirá un total de 12.000 millones de dólares, de los cuales el 88% será aportado por fondos públicos, y que significará la construcción 2.800 km de nuevas autopistas, 2.500 km de mejoras en rutas y 13.000 km de rutas rehabilitadas. Las diversas etapas y los tramos contemplados pueden verse en el primer mapa adjunto.

En cuanto a los costos del transporte, los costos logísticos constituyen uno de los factores más relevantes. Aquí se entrelazan con un factor mencionado anteriormente: la

presión fiscal. Sobre un trabajo elaborado por IAPUCO², FA-DEAAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas) destacó que la carga tributaria representa, en promedio, un 39,7% de la tarifa de fletes, lo que contrasta con una renta final para el empresario transportista que no alcanza al 4%. Un tema no menor en lo que se refiere a costos, es el de la antigüedad del parque vehicular, que se encontraba en 12 años para la totalidad de la flota de camiones y 18 años si el vehículo es de transporte propio.

b) La logística y la infraestructura del sistema ferroviario y del transporte ferroviario de carga

Sobre una red ferroviaria de 28.527km, sólo 17.965 km se encontraban activos, apenas el 63%. Como un indicador de las condiciones de las vías, puede mencionarse la velocidad autorizada en vía. Datos del Belgrano Cargas muestran que la velocidad autorizada promedió 14 km por hora en el tramo Córdoba-Dean Funes-Recreo-Frías-Lamadrid-Tucumán en el primer semestre del 2016, cuando en igual período de 1984 el promedio era de 41 km/h.

Otro punto relacionado con la infraestructura ferroviaria es el equipamiento. Al 2015, existía un bajo nivel de equipamiento operativo: 336 locomotoras y 15.306 vagones sobre 545 locomotoras y 25.351 vagones en inventario al inicio de las concesiones más las compradas por los concesionarios³.

En pos de abordar la solución a este cuadro de situación, las autoridades nacionales anunciaron un Programa de Inversiones Ferroviarias de Cargas a veinte años, dividido en cinco tramos, que implica la realización de obras en vías troncales, secundarias y proyectos específicos. Las obras concebidas para cada tramo tuvieron en cuenta la carga ferroviaria presente transportada anualmente y la carga que puede derivarse del modo vial; además de tener a la vista, como objetivo final, mejorar la competitividad de las economías regionales. Si bien el programa de 20 años insumiría una inversión de 15.000 millones de dólares, para los requerimientos inmediatos resulta interesante ver lo planificado para el período 2016-2019.

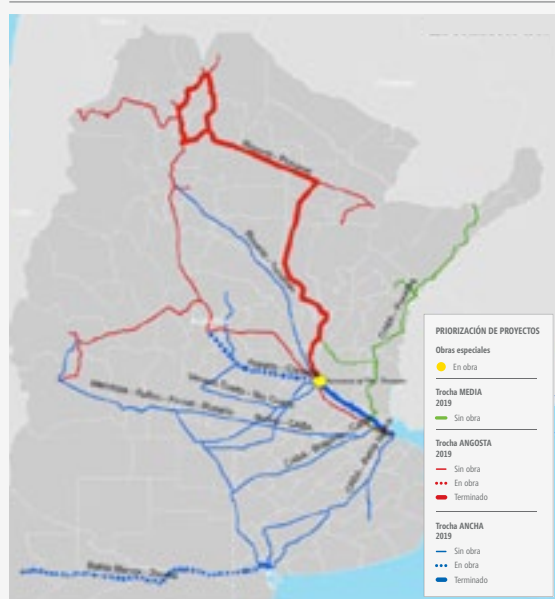
Para fines del 2019 se habrán invertido 2.600 millones de dólares (ver segundo mapa), con distintos niveles de recuperación de vías de la red troncal y secundaria. Dentro de las obras que se iniciarían están los accesos ferroviarios a las terminales portuarias del Gran Rosario, los que estarían terminados recién para el 2020. También a partir del mapa se advertirá que el foco de las obras está puesto en la recuperación de buena parte de las vías del FF.CC. Belgrano Cargas, las que atraviesan las provincias de Santa Fe, Santiago del Estero, Chaco, Salta, Jujuy y Tucumán. También para el 2019 estarán iniciadas las obras sobre la línea del FF.CC. Gral. San Martín y el FF.CC. Roca.

Con el conjunto de los trabajos realizados, se calcula que la carga proyectada de todo el sistema ferroviario



EVOLUCIÓN DEL PROGRAMA DE INVERSORES

Año 2019



PERÍODO:	2016/2019
INVERSIÓN (En millones de US\$):	2.600
ACCESO AL PUERTO DE ROSARIO:	En obra

Kilómetros rehabilitados

Red troncal	1.711
Red secundaria	564
Mejoramiento liviano	1.385
Total	3.660

ascendería a 27 millones de toneladas en el 2019 (19 Mt en el 2016). A juicio de varios especialistas, la cifra es perfectamente alcanzable desde que se cargaron casi 25 Mt en el 2007. Es factible, entonces, que la carga específica del sector agroindustrial pase de los 12 Mt en el 2016 a 15/16 Mt para el 2019.

c) Los accesos viales y ferroviarios a los puertos de exportación

Los programas de inversión mencionados en los dos puntos anteriores incluyen los accesos viales y ferroviarios a los principales núcleos portuarios graneleros. El primer foco está puesto en el núcleo conformado por las terminales portuarias que rodean el Gran Rosario, por un monto de U\$S 680 millones en obras viales y U\$S 207 millones en obras ferroviarias, de acuerdo al tipo de cambio vigente. El segundo se centra en el puerto de Bahía Blanca, por un valor equivalente de U\$S 580 millones en obras viales y U\$S 50 millones en obras ferroviarias.

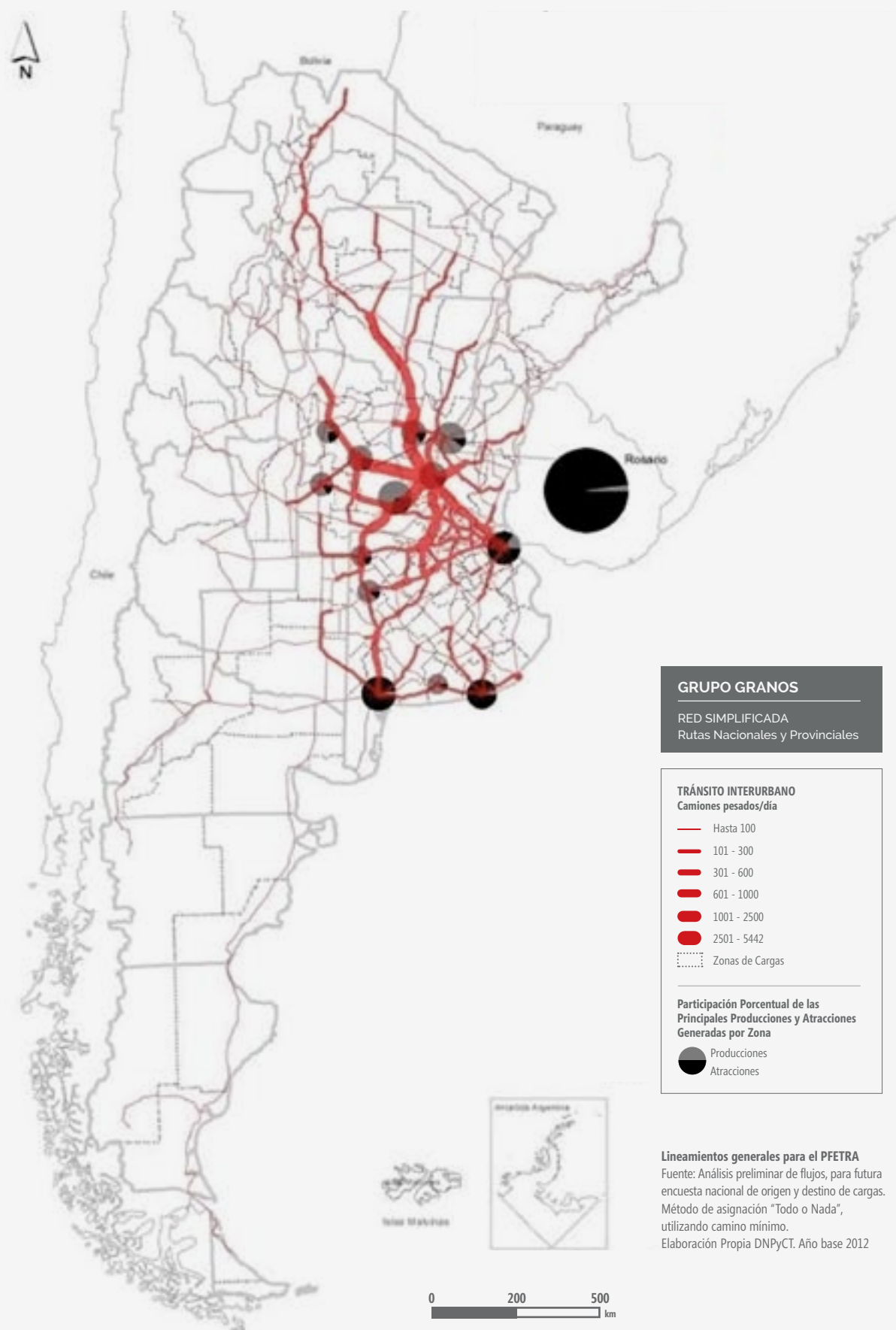
La priorización puesta en los accesos mencionados mantiene cierta asimetría con el movimiento diario promedio de camiones graneleros que se desplazaron desde dis-



tintos orígenes a distintos destinos durante el año 2012 (ver mapa adjunto de Flujos Nacionales del Transporte Vial de Cargas, donde se visualizan también las áreas de mayor utilización o destinación de la mercadería).

Las terminales portuarias ubicadas al norte y al sur de Rosario despacharon 66 millones de toneladas de granos, aceites vegetales y harinas proteicas durante el año 2016, lo cual significó el 80% de los embarques de Argentina hacia el exterior. El manejo de la logística de un volumen de esta naturaleza implicó el ingreso de 2 millones de camiones y 173.000 vagones durante el año 2016⁴. La ubicación de privilegio de estas terminales, tanto por encontrarse en plena zona productiva y ser el punto más cercano para la salida al exterior de las producciones del noreste y noroeste argentino, hace difícil que ese nivel de participación pueda variar en el largo plazo, por lo que el potencial crecimiento de producción de granos y, por lo tanto, de exportación fluirá naturalmente hacia el Gran Rosario y noreste de la provincia de Buenos Aires.

Las obras requeridas para el puerto de Bahía Blanca se comprenden con sólo considerar que: a) despacha un alto porcentaje de las exportaciones de trigo, cebada y soja (42%, 96% y 49% del total nacional, respectivamente, en el 2016); b) su profundidad de 45 pies es crítica para el completamiento de los buques oceánicos que cargan en el up river Paraná; y c) es crucial para la industria petroquímica argentina.





d) Estrategias privadas sobre infraestructura y equipamiento

Las empresas dedicadas a la agroindustria, particularmente las de perfil exportador, también han puesto en marcha estrategias para manejar en forma más eficiente la logística de un volumen en crecimiento. Entre otras cosas, están llevando adelante la construcción de nuevas instalaciones portuarias o de almacenaje; la ampliación de las instalaciones existentes de acopio, de playas de camiones y para la descarga de barcasas; o la incorporación de equipamiento para aumentar la descarga de mercadería desde camiones. De hecho, CIARA-CEC⁵ anunció que el complejo oleaginoso-cerealero invertirá U\$S 1.700 millones durante el período 2016/2017, lo que supera los U\$S 1.230 millones invertidos entre el 2007 y 2015 (recuérdese que las medidas de intervención sobre el sector de granos comenzaron en el año 2006). Algunas de obras fueron ya terminadas, mientras que otras están por aprobarse o en proyecto.

BUENA PARTE DE LA CONCLUSIÓN ESTÁ EN NOSOTROS

Pese a que el crecimiento del comercio internacional de productos agroindustriales muestra señales de desaceleración, el mundo seguirá adquiriendo mayores cantidades de alimentos y de productos industriales derivados del procesamiento de productos vegetales o animales, lo cual representa una gran oportunidad para nuestro país.

Los cambios en política comercial tuvieron un efecto inmediato sobre la producción de granos de la primera campaña agrícola, la 2016/2017. La derogación de las barreras comerciales, los cambios en el tratamiento de los derechos de exportación y la liberación del tipo cambio son todos factores que, incorporados en el ERAMA 2025, trazan una visión de una Argentina con mayor inserción aún en el comercio internacional en el largo plazo.

El acompañamiento de la infraestructura del transporte al ritmo del crecimiento de la producción agropecuaria es

fundamental para que se cumpla esa visión. Por eso, es destacable que el actual gobierno nacional, además de tratar de recrear un ambiente facilitador de los negocios, haya retomado parte de los análisis y proyectos de la anterior gestión y los haya encaminado a programas concretos que se encuentran en ejecución. Siempre que las amenazas externas no traben el camino emprendido y se cumplan los programas anunciados, los resultados proyectados de aquí a diez años podrían verse gratamente superados ■

Referencias

1. De acuerdo con el anuario "Estadísticas tributarias en América Latina y el Caribe 2017" de OECD, la relación entre impuestos y PBI de la región ascendió a 22,8% en el año 2015, mientras que Argentina estuvo en el 32,1%, constituyéndose en el segundo país con mayor presión fiscal de la región detrás de Cuba. Como otra medida de comparación, la relación ingresos fiscales/PBI promedio del 2015 para todos los países de la OCDE fue del 34,3%.
2. De la lista de factores problemáticos a la hora de hacer negocios, una encuesta publicada en "The Global Competitiveness Report 2016-2017" del World Economic Forum, muestra que las tasas impositivas son señaladas como el segundo factor detrás de la inflación para los ejecutivos de empresas de negocios en Argentina.
3. Instituto Argentino de Profesores Universitarios de Costos. http://www.fadeeac.org.ar/wp-content/uploads/2016/10/revista_227_WEB-ilovepdf-compressed.compressed.pdf
4. CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte). https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/Info.Est.2015_Red_FFCC_CARGAS.compressed_0.pdf
5. Calzada, J. y Sese, A. "Habrían ingresado en 2016 aprox. 1.975.000 camiones al Gran Rosario". Informativo Semanal BCR 1792, 13/01/2017. https://www.bcr.com.ar/Pages/Publicaciones/informativosemanal_noticias.aspx?pldNoticia=463
6. Cámara de la Industria Aceitera (Ciara) y el Centro de Exportadores de Cereales (Cec). A través de su presidente, Alberto Rodríguez, anunció una serie de inversiones en conferencia de prensa en marzo de 2017.