



El flete marítimo para llevar granos argentinos a China es más barato que hace 20 años - 05 de Septiembre de 2014

 Transporte

El flete marítimo para llevar granos argentinos a China es más barato que hace 20 años

Julio Calzada y Alfredo Sesé

En momentos como los actuales, cuando caen las cotizaciones internacionales de los productos de exportación del complejo sojero y el mercado de futuros de Chicago está reflejando con toda crudeza la excelente cosecha norteamericana de maíz y soja que se vienen; resulta interesante analizar el peso que puede llegar a tener el flete marítimo para trasladar la producción de granos desde los países productores a los compradores finales de todo el mundo.

En este sentido, el análisis de la evolución de los fletes marítimos en los últimos 20 años para transportar granos pesados desde Argentina y Estados Unidos a distintas partes del mundo muestra aumentos importantes -en términos nominales- que varían según los distintos destinos de la mercadería. Sin embargo, el sencillo análisis que hemos realizado muestra que deduciendo el efecto de la inflación internacional, los fletes de Argentina a China están hoy más baratos -en términos reales- que hace 20 años. Lo mismo puede decirse para destinos como Italia e Irán. En cambio, los fletes a Europa en la actualidad están más caros -en términos relativos- que en 1994.

En primer lugar, en el cuadro N°1 que se adjunta hemos procedido a analizar el precio del flete en U\$S por tonelada para trasladar granos pesados (soja, maíz, etc.) con origen en Argentina y destino a Italia, Irán, China y el puerto de Rotterdam. También hemos consignado -a los fines de la evaluación- el costo del flete de la mercadería que sale desde las terminales portuarias del Golfo de México en Estados Unidos con destino a Rotterdam. La fuente de información es el "Anuario de Fletes de Productos Agroalimentarios 2013" emitido por la Dirección de Mercados Agrícolas del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación.



El flete marítimo para llevar granos argentinos a China es más barato que hace 20 años - 05 de Septiembre de 2014

**Cuadro N°1: Evolución de los fletes marítimos desde Argentina y EE.UU. (Golfo de México).
Período años 1994, 1995 y 2000 en adelante.**

(En U\$S la tonelada para embarque de granos pesados y buques de aprox. 35.000 toneladas de carga)

AÑO	Argentina con Destino Italia	Argentina con Destino Iran	Argentina con Destino China	Argentina con Destino Rotterdam (*)	Origen USA (Golfo) con destino a Rotterdam	Relación Flete Año 1994 vs cada año		
						Origen Argentina/ Destino China	Origen Argentina/ Destino Rotterdam	Origen USA/ Destino Rotterdam
1994	22,00	38,00	41,00	14,00	11,50	1,00	1,00	1,00
1995	29,25	44,00	45,00	20,50	17,28	1,10	1,46	1,50
2000	19,81	26,92	23,34	14,47	12,84	0,57	1,03	1,12
2001	20,10	23,40	22,99	17,21	12,20	0,56	1,23	1,06
2002	16,75	25,34	23,79	16,61	10,81	0,58	1,19	0,94
2003	26,98	36,83	39,94	26,37	21,88	0,97	1,88	1,90
2004	51,00	50,04	60,03	45,15	41,32	1,46	3,23	3,59
2005	42,53	45,13	50,26	39,28	35,29	1,23	2,81	3,07
2006	41,35	41,89	44,15	37,80	26,19	1,08	2,70	2,28
2007	74,10	76,43	76,93	67,10	53,06	1,88	4,79	4,61
2008	82,80	98,48	98,51	76,15	63,66	2,40	5,44	5,54
2009	39,97	49,60	55,73	32,90	29,70	1,36	2,35	2,58
2010	43,92	57,92	75,33	35,42	33,08	1,84	2,53	2,88
2011	38,17	52,50	66,25	33,75	27,08	1,62	2,41	2,35
2012	31,41	44,00	55,13	29,83	19,83	1,34	2,13	1,72
2013	31,91	43,00	53,57	31,08	22,79	1,31	2,22	1,98

Fuente: "Anuario de Fletes de Productos Agroalimentarios 2013". Dirección de Mercados Agrícolas del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. (*) Buques de mayor porte.

La información sobre fletes computa el costo en dólares por tonelada para embarcar granos en buques con una carga aproximada de 35.000 toneladas. En el caso de la información de los fletes con destino a Rotterdam, allí se utiliza información de buques de mayor porte.

Si miramos el cuadro N°1, allí podremos observar las siguientes conclusiones:

a) En el año 1994, veinte años atrás, trasladar una tonelada de soja a China desde Argentina tenía un costo de 41 U\$S. En el último año, 2013, el costo promedio fue de 53,37 U\$S la tonelada. Esto significa que -en términos nominales- el flete hoy cuesta un 31% más que hace veinte años.

b) Evaluando ahora lo sucedido con los fletes desde Argentina a Rotterdam, en el año 1994 transportar una tonelada de soja a Europa tenía un costo de 14 U\$S por t. En el último año, 2013, el costo promedio fue de 31,08 U\$S la tonelada. Como puede verse, hubo una fuerte suba en el costo marítimo de trasladar la mercadería a Europa, duplicándose prácticamente el flete. Este registró una fuerte suba del 122% en términos nominales entre estos dos años (1994 y 2013).



El flete marítimo para llevar granos argentinos a China es más barato que hace 20 años - 05 de Septiembre de 2014

c) La información de los fletes desde Argentina a puertos italianos e iraníes muestran aumentos del 50% y 13% en términos nominales, respectivamente, para el mismo período. En año 1994, transportar una tonelada de soja a Italia costaba 22 U\$S, en cambio en el último año -2013- el costo promedio fue de 31,91 U\$S la tonelada. En los fletes con destino a Irán, hace 20 años atrás el costo era de 38 U\$S la tonelada. En el 2013 fue de 43 U\$S la tonelada.

d) En el relevamiento de los fletes desde el Golfo de México en Estados Unidos al puerto de Rotterdam vemos que en 20 años se han duplicado los costos de transporte, en términos nominales. El año 1994, el costo de flete ascendía a 11,50 U\$S la tonelada y en el 2013 el valor promedio ascendió a 22,79 U\$S la tonelada

e) Un análisis especial lo amerita el fuerte aumento que registraron los costos de transporte marítimo durante los años 2007 y 2008, antes de sobrevenir la crisis financiera internacional por los denominados "créditos subprime". Recordemos que esta grave crisis provocó la caída de numerosas entidades financieras, entre ellas el poderoso banco de inversión Lehman Brothers en lo que es considerada como la mayor quiebra de la historia de la economía mundial hasta el presente. En los años previos a la crisis, la economía mundial crecía con gran aceleración. La gran demanda de buques graneleros y la falta de capacidad de bodega llevaron a los fletes marítimos a valores exorbitantes. Basta mirar el cuadro de esta nota para inferir que en el año 2008 transportar una tonelada de soja a China desde Argentina llegó a costar -en promedio- 98,51 U\$S la tonelada, más del doble de lo que costaba en el año 1994. Luego de la crisis financiera internacional se registra una paulatina caída del costo del flete a China hasta llegar al año 2013 con un costo promedio de 53,37 U\$S la tonelada. Esto obedece -entre otras causas- a la caída en la tasa de crecimiento del PBI de los países desarrollados (especialmente Estados Unidos de América y los países europeos) a partir del año 2008 y a la desaceleración en el crecimiento de la economía china.

f) Pero analicemos ahora la evolución de los precios de los fletes en términos reales, comparando los valores del año 1994 con los del 2013. Recordemos que haber pagado 1 U\$S estadounidense de flete hace 20 años no es lo mismo que pagar 1 U\$S de flete ahora. Existe una lógica desvalorización de la moneda norteamericana producto de la inflación o sea por el aumento en el nivel general de precios. Hay una pérdida de poder adquisitivo del dólar estadounidense debido a la inflación.

Por ese motivo procedimos a expresar el precio promedio anual nominal de los fletes del año 2013 a dólares del año 1994. Para ello, deflactamos dicho valor (llevamos ese valor monetario "hacia atrás") utilizando el índice promedio anual de precios al consumidor (IPC) de los Estados Unidos de América. Esta fue la medida convencional de inflación internacional que hemos adoptado -de manera sencilla- en nuestro estudio. Los resultados podemos evaluarlos en el cuadro N°2.



El flete marítimo para llevar granos argentinos a China es más barato que hace 20 años - 05 de Septiembre de 2014

Cuadro N°2: Aumento o baja -en términos reales- de los fletes marítimos desde Argentina y USA (Golfo de México). Comparación Año 1994 vs 2013.

Concepto	Origen Argentina				Origen EE.UU. (Golfo) /Destino Rotterdam
	Destino Italia	Destino Iran	Destino China	Destino Rotterdam (*)	
Flete promedio Año 1994 (Valor nominal en U\$S /Tn)	22,00	38,00	41,00	14,00	11,50
Flete promedio Año 2013 (Valor nominal en U\$S /Tn)	31,91	43,00	53,57	31,08	22,79
Índice de precios del consumidor EE.UU.: Relación IPC promedio 2013/IPC Promedio 1994	1,57	1,57	1,57	1,57	1,57
Flete promedio anual del año 2013 expresado en U\$S del año 1994 (deflactado)	20,30	27,36	34,09	19,78	14,50
Incremento/caída en términos reales del flete promedio entre 1994 y 2013 (luego de deflactar) (en %)	-7,7%	-28,0%	-16,9%	41,3%	26,1%

Fuente: "Anuario de Fletes de Productos Agroalimentarios 2013". Dirección de Mercados Agrícolas del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. Índice de precios al consumidor Estados Unidos (promedio anual)

Como se desprende del cuadro N°2, los 53,57 U\$S que era el precio promedio del flete del año 2013 desde Argentina a China, al deflactarlo y llevarlo a U\$S del año 1994, se convierten en 34,09 U\$S del año 1994. Esto implica que -en términos reales- se ha producido una baja en el valor promedio del flete entre 1994 y 2013 del orden del 17%. Reiteramos, nos referimos al flete marítimo desde Argentina que a China.

Si observamos los fletes con origen en Argentina y destino en Italia e Irán, la baja del precio -en términos reales- ha sido del 7,7% y 28%, respectivamente. El flete hoy está más barato que en 1994.

Sin embargo, los fletes desde Argentina y Estados Unidos a Europa (Rotterdam) muestran aumentos en términos reales entre 1994 y el año 2013. Los incrementos -luego de extraer el efecto inflacionario- fueron del 41% y 26%, respectivamente. Como puede verse, el encarecimiento -en términos reales- de estos fletes ha sido más gravoso para la República Argentina que para la mercadería de origen norteamericano.