



Economía

Algunas de las pérdidas económicas por el conflicto aceitero

Patricia Bergero, Julio Calzada, Guillermo Rossi, Alfredo Sesé y Guillermo Wade

El complejo oleaginoso nacional sufre en la actualidad un conflicto que enfrenta a los trabajadores aceiteros con las empresas industriales y exportadoras del sector. Este conflicto está generando pérdidas económicas de diversa índole, que se derivan de los incumplimientos en los compromisos de embarques, la paralización de las exportaciones de granos y sus derivados, la menor entrada de divisas al país, la caída de los ingresos fiscales, los problemas logísticos para el productor con mayores costos asociados, la ruptura de la cadena de pagos, los menores ingresos para el transporte automotor, etc.

En nuestro anterior informativo semanal habíamos indicado que esta situación se ha registrado en el mes más importante para el complejo oleaginoso argentino, ya que mayo es el mes de mayores ventas externas de harina y aceite de soja de todo el año. En mayo de 2014, Argentina proveyó el 75% del comercio mundial de aceite de soja de ese mes, el 58% del comercio global mensual de pellets de soja y el 15% del comercio mundial de poroto de soja.

Aparte de la importancia que reviste para el comercio internacional, la importancia del mes de mayo para el sistema comercial de granos y las exportaciones nacionales de productos del complejo oleaginoso resalta la necesidad de encontrar una pronta solución a este conflicto, ya que está generando pérdidas que trascienden lo sectorial y repercuten sobre la economía nacional. Cuando hablamos de la importancia para el sistema comercial es que posterior al despacho y la entrega de la mercadería, sobreviene el pago. No hay entrega, no hay pago. Se ha cortado la cadena de pagos con graves repercusiones a lo largo de todo el sistema.

A continuación vamos a enumerar algunos de los costos económicos que viene generando el conflicto. No están todos. De todos modos, agradeceremos tomar con los debidos recaudos nuestras estimaciones y supuestos, ya que pueden encontrarse diferencias con la realidad. No obstante, creemos que se trata de una estimación útil para dimensionar las pérdidas que se vienen generando y la necesidad de evitar en el futuro situaciones de esta naturaleza.

a) Los costos económicos y financieros estimados derivados de la ruptura de la cadena de pagos

Como consecuencia del paro aceitero se produjo el retiro de los exportadores y de las fábricas del mercado físico de granos. No se registraron compras de consideración a precio hecho desde mediados del mes de mayo.

Por otra parte, los compradores decidieron no dar precio a las operaciones de compraventa de granos a fijar cuya mercadería ya había sido entregada antes del conflicto. Esta medida fue evidente a partir del día 15 de mayo de 2015. Los compradores -conforme notas de medios de comunicación locales- habrían expresado que se vieron obligados a adoptar esta medida ante la fuerte situación de estrés financiero por los costos generados por las plantas paradas y los barcos demorados.





La imposibilidad de fijar precio en las operaciones con mercadería ya entregada y el no poder cerrar ventas con precios en firme fue generando -principalmente en estos últimos 15 días- numerosos problemas en la cadena de pagos, con inconvenientes para cubrir los cheques emitidos con vencimiento en estos días, cancelar préstamos bancarios o derivados de operaciones de canje o pagar a proveedores. Esta situación económica crítica es sufrida por productores, acopiadores, cooperativas y corredores quienes, además, han tenido que afrontar costos financieros adicionales con entidades bancarias y otros prestamistas.

En consecuencia el sistema se resiente por dos fuentes de presión: a) la que surgen por no poder fijar precio en operaciones con mercadería ya entregada, b) la que se deriva por no poder comercializar mercadería con precio en firme en la última quincena de mayo.

Para cuantificar los costos generados por la imposibilidad de ponerle precio a la mercadería evaluaremos el comportamiento de las últimas campañas. Según datos oficiales del MINAGRI, entre el 14 y 28 de mayo de 2014 se le puso precio a 2,5 millones de toneladas de soja y a unas 495.000 toneladas de maíz. En su momento, dichos volúmenes representaban 4,7 y 1,5% de la producción de esa campaña (2013/2014), respectivamente.

Asimismo, entre el 15 y 29 de mayo de 2013 se le puso precio a 3,2 millones de toneladas de soja y 472.300 toneladas de maíz. Dichos volúmenes representaban el 6,5 y 1,5% de la cosecha, respectivamente (ciclo 2012/2013).

Naturalmente, el ritmo con el que se desarrolla la masa de fijaciones en un plazo de pocas semanas depende no sólo de los compromisos económicos y financieros asumidos por los vendedores (ya que al fijar precio se produce el cobro). Depende también del patrón comercial previo, el comportamiento de los precios en ese período, las oportunidades comerciales que se presenten en estos y otros productos, los movimientos del tipo de cambio, etc.

Teniendo en cuenta los números de producción 2014/15, si se hubiese mantenido este año un patrón similar al observado en campañas previas, en la segunda quincena de mayo el volumen de fijaciones de soja podría haber rondado entre 3 y 3,5 millones de toneladas, más unas 450.000-500.000 toneladas de maíz. Si valorizamos dicha producción a \$ 1.900 la tonelada de soja y \$ 980 la tonelada de maíz (Grado 2), la cifra que habrían dejado de percibir los productores agropecuarios, los acopios, las cooperativas, los corredores y las empresas del sector asciende a \$ 6.100 millones. Llevándolo a moneda dura, serían unos U\$S 679 millones.

Supongamos que estos agentes económicos al no contar con ingresos por la venta de los granos hayan tenido que recurrir en un 40% de ese monto a un adelanto en cuenta corriente, sobregiro o préstamo por otro medio (ejemplo descuento de cheques de pago diferido en mercado de capitales, etc). Con una tasa de interés promedio del 38% (tasa nominal anual vencida) el costo financiero incurrido en estas dos semanas por no poder fijar precio ascendería a \$ 38,1 millones de pesos. A un tipo de cambio de 8,983 \$ por dólar, este costo financiero se convierte en 4,2 millones de dólares estadounidenses. Solamente por 15 días de retraso en los pagos.

Aquí habría que mencionar que en la cifra anterior están incluidos los costos del sector del transporte camionero, que se detallan en el punto c). Como el sector del transporte reviste gran importancia en lo que se refiere a la comercialización decidimos dedicarle un punto aparte.

Volviendo al panorama de la comercialización en general, existe un pero... Por más que el paro se levante de manera inmediata, los inconvenientes en la cadena de pagos podrían subsistir otros 15 días más como mínimo, ya que no será fácil





ni sencillo normalizar el sistema de pagos y entregas tanto en las operaciones de compraventa a fijar precio ya entregadas como en las próximas compraventas de granos que se cierren al contado y con entrega inmediata.

De esta manera, los costos financieros estimados derivados de la ruptura de la cadena de pagos durante 30 días ascenderían a 8,4 millones de dólares estadounidenses.

Informantes del sector bancario dan cuenta de que en las últimas dos semanas numerosos corredores, cooperativas y acopios han tenido que solicitar ampliaciones en sus líneas de crédito para poder asistir a sus clientes. No olvidemos que la cadena de pagos del sector granario sufre en su totalidad cuando no se puede vender la soja o el maíz, ya que los productores, al no poder pagar los insumos, semillas, maquinas, equipos y rodados, terminan trasladando el problema financiero a todas estas empresas del sector. La situación se tornará cada vez más difícil en las próximas semanas si no se encuentra una solución al conflicto.

b) Ingresos no percibidos por parte de la intermediación: el corredor y las cooperativas

Como se mencionó en el punto anterior, son varios los sectores que están en situación crítica con el corte de la cadena de pagos ante la fuerte disminución de entrega de mercadería o falta de fijaciones. Sin embargo, no queremos dejar de mencionar a la intermediación, constituida en buena parte por los corredores. Para el cálculo de lo que este sector habría dejado de percibir tomamos como muestra la participación que corredores y cooperativas han tenido sobre la registración de contratos en nuestra Bolsa.

Si tomamos en cuenta los \$ 6.100 millones de pesos mencionados en el punto a), y le aplicamos el porcentaje que la intermediación entre oferta y demanda aplica sobre el valor del negocio, para el corretaje significaría la no percepción de \$ 48,5 millones, mientras que para las cooperativas significarían \$23,8 millones. En definitiva, se habrían dejado de percibir unos \$ 72,3 millones durante el período analizado. En moneda dura esto equivale a U\$S 8 millones.

c) Pérdidas económicas para el productor por la necesidad de implementar con urgencia estrategias de almacenaje de granos

Tal vez no sea el más importante, pero sin lugar a dudas, suma presión sobre el sector productor tener que recurrir al costo de almacenar grano. Estimar cuánto de la producción se estaría guardando sólo por esta circunstancia no es tarea fácil. Por lo pronto, en virtud de los patrones de retención, las necesidades financieras para cubrir deudas y la necesidad de embarque para el mes de mayo; calculamos que entre 1 y 1,2 millón de toneladas, adicional a lo que ingresó, podría haberse remitido directamente a las terminales portuarias del Gran Rosario en mayo de no haberse dado este conflicto.

Si los productores hubieran tenido que decidir de urgencia guardar esta mercadería en silos bolsas, la demanda por estos "silos móviles", con el correspondiente embolsado y posterior extracción se habría disparado durante mayo. De acuerdo con la publicación de Márgenes Agropecuarios de abril el costo total del embolsado y la extracción estaba en u\$S 6,44 por tonelada. Las consultas hechas en las últimas semanas, dan valores más altos, de entre 7 y 10 dólares por tonelada. Por lo tanto, si multiplicamos el volumen de granos anterior por un precio de 8 dólares por tonelada, tendríamos una erogación inesperada para el productor agropecuario del orden de U\$S 8,8 millones. A un tipo de cambio de 8,983 \$ por dólar, la erogación total asciende a \$ 79,0 millones aproximadamente. Se trata de un gasto que los productores no tenían pensado afrontar, en un contexto de bajos márgenes brutos tanto en soja como en maíz.

d) Ingresos no percibidos por parte del transporte camionero





El costo del corte de la cadena de pagos tiene incluido el costo para el sector camionero, ya que la liquidación del negocio de granos implica el pago al transporte. De todas maneras, por su importancia nos pareció valioso estimar las pérdidas que genera el conflicto para los camioneros por la imposibilidad de descargar la mercadería a los puertos del Gran Rosario. La mayor demanda de carga para el sector del transporte camionero se suele dar en época de cosecha, particularmente en mayo, y espera percibir en ese mes ingresos más elevados que en el resto de los meses. Todo ello merced a la mayor necesidad que genera la recolección de soja y maíz de primera y su derivación hacia puntos de entrega terminales, particularmente cuando existe mayor necesidad de embarques.

Para cuantificar estas posibles pérdidas utilizaremos las cifras que releva cotidianamente nuestro especialista de la Comisión de Transporte, Alfredo Sesé. Evaluaremos el ingreso de camiones a las playas de estacionamiento de las terminales portuarias del Gran Rosario con trigo, maíz, sorgo, soja y otros granos hasta las 7 de la mañana. Las fuentes de información que utiliza la Bolsa de Comercio de Rosario para estas estadísticas de ingreso diario de camiones son esencialmente dos: a) de lunes a viernes, se procesa la información publicada por la firma Williams Entregas S.A., la cual opera como entregador de cereales y b) los días sábado, se utiliza la información de Cerealnet (www.cerealnet.com.ar). Este último es un sitio en el cual se vuelca y concentra toda la información sobre la entrega de granos, en la mayor parte de los casos con intervención de un entregador (esto es cuando no son negocios directos), como así también los movimientos de camiones/vagones con mercadería descargada en puertos y fábricas de todo el país. La zona analizada es la comprendida entre Arroyo Seco y Timbúes.

Es importante destacar que estas estadísticas no recogen la totalidad de los movimientos de transporte vial con granos que se registran diariamente en el Gran Rosario, ya que pueden existir -después de las 7 de la mañana- vehículos pesados que ingresen a las fábricas y puertos de la zona.

Según el relevamiento realizado, el año pasado entre el 15 de Mayo de 2014 y el 29 de mayo de 2014 hasta las 7.00 horas de la mañana habrían ingresado al Gran Rosario cerca de 42.507 camiones. Como pueden seguir ingresando camiones durante el día, además de que las observaciones responden a entregas con recibidores, de las observaciones históricas surge que esta cifra se puede duplicar en época de cosecha. En consecuencia, podemos estimar que en 13 días -hace un año atrás- ingresaron aproximadamente 85.000 vehículos pesados. Ha habido años en el que ingreso ha sido superior, como en el 2013 con 88.800 camiones, o 2011 con 98.600, siempre aplicando el criterio comentado.

Los números de este año son los siguientes: desde el 15 al 29 de mayo de 2015 a las 7.00 horas de la mañana, habrían accedido al Gran Rosario cerca de 32.925 camiones. Aplicando el procedimiento de duplicar la cifra, da un total de casi 65.900 camiones en estos 13 días de mayo. En consecuencia, habrían ingresado 19.100 camiones menos este año que en el 2014.

Recordemos, sin embargo, que estamos computando sólo 13 días de esta segunda quincena de mayo. Consideremos, por otra parte, que la producción argentina de soja de este año es record y muy superior a la de la campaña 2013/2014 (60 millones de toneladas contra 53,4 millones de la campaña anterior). Es un 12% más alta que la del año pasado. Si ajustamos por este factor (1,12), lo cual es perfectamente posible podemos afirmar que la cantidad de camiones que no pudieron ingresar a descargar mercadería al Gran Rosario por el conflicto podría ascender a unos 29.000 vehículos para estos últimos 13 días.

La carga que no se descargó ascendería a 812.000 toneladas, que surge de multiplicar los 29.000 camiones por 28 toneladas por vehículo. Si tomáramos como distancia promedio recorrida por cada camión desde chacra o acopio al Gran





Rosario unos 200 kilómetros, con un flete camionero de \$ 259,67 por tonelada (según página WEB de FADEAAC), los ingresos que habrían dejado de percibir los camioneros ascenderían a \$ 210,85 millones. Este valor solamente en estos 13 días de la última quincena de mayo. Llevándolo a dólares estadounidenses de hoy, estaríamos frente a U\$S 23,47 millones.

e) Los problemas que se vienen. La cancelación de los préstamos a pago íntegro a partir del 1 de junio en algunas entidades financieras.

Algunos bancos privados han expresado que la verdadera magnitud del problema se verá la semana próxima cuando se produzcan los vencimientos de las operaciones de pago íntegro en aquellos préstamos otorgados a productores agropecuarios al inicio de la campaña 2014/2015. También se agolpan a fin de mayo los vencimientos de préstamos prendarios para compra de maquinaria y equipos y los hipotecarios. La situación es complicada. Y al 30 de junio se vienen los vencimientos de las tarjetas de crédito rurales. Los hombres de campo normalmente cancelan estos compromisos con el producto de la venta de granos. Hoy reina una gran incertidumbre en toda la cadena granaria.

Si bien los bancos pueden refinanciar parcialmente estas operaciones a partir de la semana próxima, los productores no se librarán de tener que hacer frente a los intereses de estos nuevos préstamos. Cuando tomaron estos préstamos lo hicieron -aproximadamente- con tasas nominales anuales vencidas (TNAV) del orden del 28% y costos financieros totales cercanos al 33/35% anual. La semana que viene, cuanto tengan que refinanciar, lo harán con tasas más elevadas. Estimamos que esos préstamos podrían ser refinanciados con tasas cercanas al 32% (TNAV) y costo financiero total del 37/39%.

f) Los mayores costos financieros de los exportadores y fábricas

Según comentarios que provienen de la city bancaria, los exportadores y fábricas habrían tenido que tomar -por el conflicto- mayores adelantos en cuenta corriente para cumplir con sus compromisos. Estas operaciones de préstamos se formalizan habitualmente en pesos (por disposiciones del Banco Central) y están calzadas con las liquidaciones de divisas o préstamos que provienen de entidades financieras del exterior. Los bancos califican a los exportadores y fábricas por segmento de riesgo. Para las empresas de primera línea, los costos financieros totales de estas operaciones oscilan entre el 20 y 22% (TNAV) y estaría atadas a la tasa de interés del "call" (préstamos entre bancos). Serían operaciones cortas de pocos días. El paro bancario que coincidió con el conflicto aceitero hizo subir fuertemente la tasa de interés del "call", lo cual podría haber afectado a estas operaciones.

Como se trata de comentarios informales y no oficiales, no cuantificaremos estos mayores costos que podrían haber registrado los compradores.

g) Los costos de los buques parados por el conflicto

La presente estimación ha sido realizada por el Gerente de la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, Sr. Guillermo Wade. Otros de los costos económicos es el generado por las demoras en la carga de los buques debido al conflicto.

Se estima que cerca de 41 buques quedaron afectados por el conflicto, algunos de ellos con 24 días de demora y otros con una menor cantidad de días. Estos buques, por lo general, deberían haber cargado en las terminales del sur de Rosario que llevan 24 días de paro. Para no sobrevalorar el cálculo de las pérdidas económicas, consideramos





Algunas de las pérdidas económicas por el conflicto aceitero - 29 de Mayo de 2015

conveniente computar una media de 10 días de demora en los 41 buques con un costo diario de aproximadamente U\$S 15.000.- Esto implica una pérdida económica de U\$S 6.150.000.-

A este valor habría que sumar otros 75 buques que con una demora de 4 días tendrían que haber cargado en las terminales portuarias del norte de Rosario en la última semana de mayo. Se trata de una pérdida adicional de U\$S 4.500.000.-

En consecuencia, con suma prudencia y a fin de no sobrevalorar los costos, las pérdidas acumuladas por la demora de los buques ascenderían a U\$S 10.650.000.

Aunque se encuentre una rápida solución al conflicto, la carga de estos buques llevará algunos días realizar. En consecuencia, las pérdidas serán mayores a las estimadas con multas adicionales por posibles incumplimientos contractuales.

h) El posible efecto futuro sobre los fletes marítimos

Además de los impactos enumerados anteriormente, no debemos dejar de considerar el efecto que un conflicto de estas características y duración puede tener sobre el sistema portuario argentino en general y de la zona del up river Paraná en particular. Estos acontecimientos (sumados a las varaduras recientes en la zona de San Pedro) seguramente serán tenidos en cuenta en el futuro por los armadores y fletadores al momento de determinar los fletes marítimos desde nuestra región y podría implicar un posible aumento de éstos.

A modo de un simple ejercicio numérico, puede estimarse que si los hechos ocurridos este año provocasen un aumento promedio de U\$S 2 por tonelada en los fletes del año próximo y el total de granos, subproductos y aceites embarcados por Argentina en dicho año fuera 75 millones de toneladas, el sobrecosto originado por la afectación de la "reputación del sistema" podría llegar a ascender a U\$S 150 millones anuales.

i) Las pérdidas por la paralización de las plantas aceiteras y sus terminales portuarias

Fuentes confiables del sector estiman que en la actualidad el costo promedio diario de mantener parada una planta aceitera oscila en los 10 U\$S la tonelada, aproximadamente. No todas las plantas aceiteras del Gran Rosario son similares y tienen este costo diario por tonelada ante una paralización. Las de mayor tamaño operan en condiciones de mayor eficiencia y menor costo unitario respecto de aquellas que tienen menor capacidad de procesamiento. En el Gran Rosario existen plantas con una capacidad de procesamiento de 20.000 toneladas/día (Terminal 6, Renova, etc.) y otras de menor tamaño. A los efectos de nuestro análisis tomaremos un costo promedio diario por planta del orden de los 100.000 U\$S por día ante la necesidad de dejar operar.

Debido al conflicto, hay dos complejos industriales y portuarios del sur del Gran Rosario que no tienen actividad desde hace aproximadamente 20 días. Las pérdidas por la paralización de estas plantas podrían oscilar en los 4.800.000 millones de dólares estadounidenses. Si hacemos lo propio con 7 complejos industriales del norte del Gran Rosario -sin actividad en los últimos cuatro días-, tendremos una pérdida económica adicional de U\$S 2.800.000.-

En consecuencia, las posibles pérdidas totales por la paralización de plantas aceiteras en el Gran Rosario podrían llegar a ser de aproximadamente U\$S 7.600.000.





j) Conclusiones finales

Hemos procedido en el presente trabajo a enumerar algunas de las pérdidas económicas que viene generando el conflicto aceitero. No son todas. Existen otras erogaciones adicionales que no han sido contempladas. De todos modos, las pérdidas totales computadas en el presente trabajo ascienden a U\$S 185,5 millones, considerando los muy posibles aumentos en los fletes marítimos que seguramente se generarán en el futuro como resultado del conflicto. Este costo adicional de U\$S 150 millones podría repetirse anualmente en los próximos años.

Reiteramos nuestra solicitud de tomar -con la debida precaución y recaudo- las estimaciones y supuestos consignados en la presente nota, ya que podrían encontrarse algunas diferencias con la realidad. No obstante, creemos que se trata de una cuantificación útil a la hora de dimensionar algunas de las pérdidas económicas que se vienen generando por el conflicto y la necesidad de evitar en el futuro situaciones como las vividas en el mes de mayo en el complejo oleaginoso y granario de nuestro país.

