

Cinco preguntas sobre la logística de granos en la campaña 2015/2016

LEANDRO GORRIN

Costos, márgenes, calidad, aceptación de la mercadería, todos los aspectos relativos al despacho de granos a los puertos son abordados por quien, como usuario del sistema, nos brinda una mirada 'desde adentro' de la logística de transporte interno de granos en Argentina en lo que va de la campaña 2015/16.

¿Cómo viene el flujo de mercadería hacia los puertos del Gran Rosario esta campaña?

A principios de año, durante el periodo de cosecha fina, el movimiento de cargas resultó ser mucho menor a lo habitual evidenciando quizás lo que fue el último efecto visible de la anterior política agropecuaria en los mercados: la ausencia de demanda de trigo por parte de la exportación; y que derivó en un magro arribo de buques, principalmente de trigo, a los puertos del Up-River.

Justamente el cambio de gobierno, y la consecuente mejora en las condiciones de comercialización, sumado a los volúmenes de soja y maíz de la campaña pasada que habían acaparado los productores, derivaron en un marcado incremento en las ventas. La mayor comercialización, sobre todo de maíz, impactó positivamente en el flujo de camiones hacia la zona portuaria del Gran Rosario durante el primer trimestre de 2016, algo que no es habitual en esa época del año, y que ayudó a contrarrestar el limitado movimiento que había generado el trigo.

A partir de ahí, naturalmente, lo que se esperaba era un aluvión de despachos de soja hacia los puertos del Up-River a partir de finales de marzo, cuando comenzaran a trillarse los lotes más tempranos. Cabe mencionar que la expectativa de cosecha hasta ese momento superaba los 60 millones de toneladas a nivel nacional, y los productores apenas llevaban comprometido algo más del 20% de la oferta total.

Sin embargo, las lluvias que se dieron en numerosas regiones productoras del país desde principios de abril terminaron modificando completamente las proyecciones. El arribo de camiones se redujo abruptamente y se mantuvo durante todo ese periodo por debajo de las mediciones de años anteriores. De esta manera, la logística portuaria resultó ser por momentos caótica. **Lo llamativo fue que, a diferencia de lo que uno podría esperar en esa época del año, las dificultades no vinieron por una saturación en la llegada de vehículos sino todo lo contrario, se dio por la escasez y baja calidad de mercadería para atender las necesidades de molienda y embarques.**

¿Y qué está pasando ahora con la gruesa?

El mercado retraso en el avance de la trilla fue hasta el momento la característica sobresaliente de la campaña. Dos años atrás también tuvimos un otoño bastante lluvioso que provocó una merma en las entregas a puerto pero, a diferencia del presente, las precipitaciones en aquel entonces fueron más intermitentes y a intervalos relativamente regulares. Esa situación permitía al productor avanzar con la recolección de todas formas, siendo los caminos rurales intransitables el principal causante de la disminución en las cargas.

Si lo analizamos en forma aislada, puede parecer un mero evento climático más, de los tantos que observamos a diario que de alguna forma u otra condicionan la operatoria agrícola. Sin embargo, si uno evalúa el fenómeno meteorológico con todas las connotaciones que tuvo y que todavía observamos en el mercado, vemos que va mucho más allá de veinte días de precipitaciones constantes en las principales regiones productivas del país.

Por citar algunas de las consecuencias más significativas sobre las cargas que se observan hasta el momento, tenemos en primer lugar, la pérdida de producción que ha llevado a ver disminuciones de hasta el 30% en los rindes obtenidos en un mismo campo antes y después de las lluvias, sobre todo en partes de Santa Fe y Entre Ríos. Ello ha redundado en serias dificultades para la colocación y el acondicionamiento en las zonas portuarias para toda la mercadería que no cumpliera con los estándares de comercialización vigentes, que no sólo perjudicó al productor por los descuentos sufridos sino también a los compradores por cuanto tuvieron en muchos casos que flexibilizar forzosamente sus tolerancias de recepción para originar mercadería. Por otro lado, tenemos el subsecuente retraso en la cosecha de maíz, que se hace más notorio cuando se observa la gran cantidad de buques pendientes de carga en las terminales portuarias y en recalada, a la espera del arribo de la mercadería a las mismas.

Por supuesto, todo lo anterior se traduce en mayores precios tanto a nivel local como internacional. No es ninguna casualidad que los precios de la soja en el mercado de Chicago hayan trepado alrededor de un 30% en poco más de un mes a partir del reconocimiento de las proyecciones de una potencial contracción de la oferta de poroto en nuestro país. Más aún, esto se acentuó cuando la demanda de harinas proteicas proveniente de China comenzó a desviar su atención hacia los apretados inventarios de Estados Unidos, al ver que las fábricas locales no lograban abastecerse a buen ritmo en el ámbito local. Algo similar se puede decir del maíz que, internamente hablando, trepó a valores históricamente altos ante la desesperación de los exportadores por intentar atraer una oferta prácticamente nula.

Puntualmente en relación a la calidad, ¿qué se está observando en los despachos?

Este es un punto muy importante a tener en cuenta en una campaña que se está dando de la forma que antes describíamos. El avance de cosecha a nivel nacional antes del comienzo del período de lluvias apenas si había llegado a alrededor del 10% de la superficie sembrada, y el grueso de ese volumen se había vendido y entregado a las fábricas o exportadores aprovechando los premios que se pagaban en ese entonces por la descarga inmediata. Así las cosas, muchos acopios e incluso puertos que no estaban participando de esos mercados arrancaron el mes de abril casi sin stocks de mercadería.

Una de las principales consecuencias de lo anterior fue que semanas después, cuando se reinició la cosecha, **quienes no contaban con existencias de poroto de mejor calidad para mezclar se veían prácticamente imposibilitados de recibir mercadería fuera de estándar**. Esta situación fue evidente durante varias semanas en las cuales algunos puertos se mostraron inflexibles con las tolerancias de recibo en soja, mientras en simultáneo había otros que se beneficiaban de eso para atraer grandes volúmenes aunque presentaran elevados porcentajes de daño. Los principales problemas que se observaron fueron por granos brotados, fermentados o podridos.

Y con el mayor flujo de mercadería a los puertos, ¿da abasto el parque automotor?

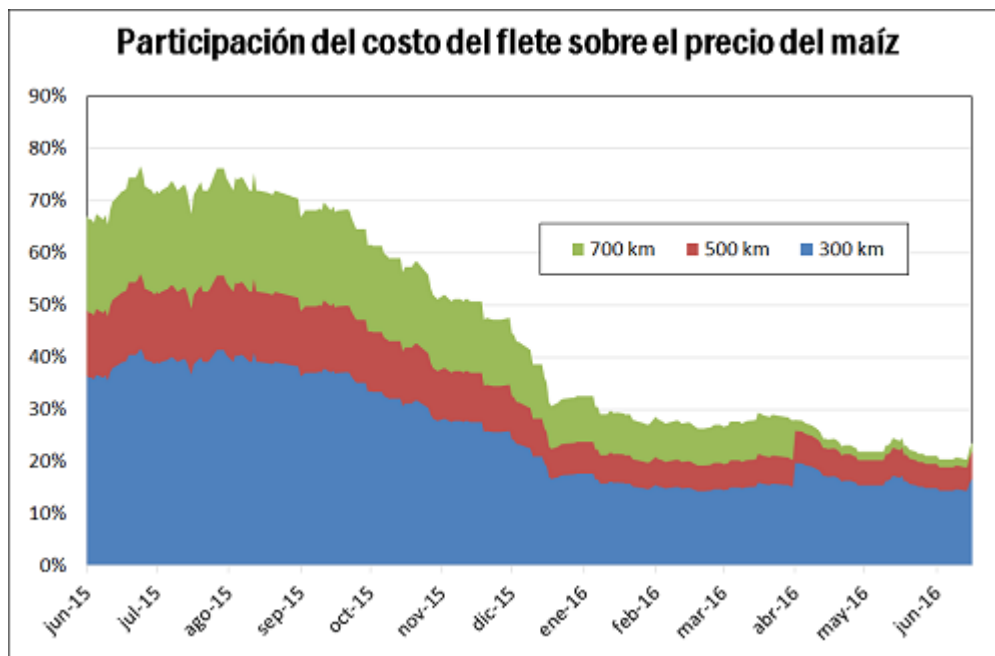
En años como este, cuando la soja y el maíz en conjunto representan a nivel nacional una producción que supera las 80 millones de toneladas, se suelen dar períodos en los cuales es muy notoria la escasez de oferta de medios de traslado que hay en el país. La poca participación del ferrocarril en los flujos de mercadería internos no es ninguna novedad, aunque hay algunos proyectos en danza para darle impulso, y los camiones que conforman el parque automotor no dan abasto para satisfacer los requerimientos de productores, acopios y cooperativas que pretenden llevar su mercadería en simultáneo hacia los puertos.

Es de público conocimiento que el medio de transporte más relevante para el sector agrícola es el camión, al concentrar alrededor del 85% de los traslados a las terminales. Si su disponibilidad dependiera exclusivamente de las tarifas que pagara cada zona de carga en un momento determinado, el mercado debería ajustarse automáticamente y, a través de las señales de precios, atraer unidades según necesidad. Sin embargo vemos que hay regiones donde periódicamente la demanda queda completamente insatisfecha, tales los casos del NOA y el NEA, en las cuales durante los picos de cosecha el productor debe necesariamente recurrir más de lo que desearía al almacenamiento en origen para cargar, al poco tiempo, a medida que los camiones van apareciendo.

En lo que va del año hemos visto una demanda de traslado muy firme hasta principios de abril que, al concentrarse mayormente en el norte del país apuntó tanto al transporte automotor como al ferroviario. La misma pudo ser bien abastecida hasta el mes de marzo cuando por los sucesivos ajustes en el precio del combustible la oferta terminó contrayéndose paulatinamente a la espera del inicio de la cosecha y de una potencial recomposición de las tarifas. En abril hubo una caída muy marcada en los volúmenes de carga que recién se fue revirtiendo hacia mayo y que, para los meses venideros, se vislumbra sostenida teniendo en cuenta que todavía falta recolectar el 70% del maíz y trasladar buena parte de la soja que no se pudo sacar del campo. **Se cree que la saturación más evidente se va a dar entre junio y agosto, con posibles faltantes de camiones en algunas regiones que, nuevamente, quedarían relegadas para ser atendidas sobre el cierre del ciclo.**

Y para cerrar, ¿cómo es la situación actual de las tarifas de camiones?

En este apartado, que es clave a la hora de conseguir camiones, lo más destacable para mencionar es que el **ajuste en pesos que tuvieron las tarifas este año estuvo en torno al 30% respecto a la cosecha pasada**. Este tuvo lugar a principios de abril y se podría decir que llegó con algo de retraso si se lo mira desde el ángulo del transportista, quien venía soportando desde hacía varios meses correcciones permanentes en el valor del gasoil. Desde la óptica del cargador, no es menor el dato que el valor en dólares de los fletes se contrajo respecto a la campaña anterior y, más aún, que gracias a la suba de los precios agrícolas, **la participación del flete con relación al valor del grano trasladado pasó del 25% al 17% en soja y del 50% al 25% en maíz en tan solo seis meses**, tomando como referencia un promedio de lo que se paga actualmente en varias localidades de Santiago del Estero.



Por último, cabe mencionar que si bien la tarifa es un factor clave, en la práctica se observa que los transportistas constantemente orientan su oferta en función de variables que van más allá de lo que se pague por el viaje, como ser:

- 1-Eficiencia en tiempos, en el sentido que el circuito completo desde la carga a la descarga le demande el menor posible, primando aquellas cargas donde la distancia al destino sea más corta.
- 2-En relación a lo anterior, se prioriza también a los dadores de carga que demuestran ser más ordenados en cuanto a la entrega de documentación en procedencia (carta de porte y código de trazabilidad de granos), así como quienes actúan con celeridad para la resolución de conflictos en la descarga (errores en la mencionada documentación o en caso de necesidad de acondicionamiento).
- 3-La provisión de combustible por parte del cargador o, en su defecto, el plazo de pago que éste maneje para evitar desfasajes financieros que, en un escenario de altas tasas de interés, resultan muy costosos de afrontar para el transporte.

Mirando hacia adelante, se podría dar un alza temporal de las tarifas en los meses venideros a raíz del crecimiento esperado de la demanda, más aún teniendo en cuenta que si los precios del grano se mantienen en los niveles actuales la ecuación es más favorable para el productor respecto a los años anteriores. Pasado el mes de agosto probablemente vuelvan a verse descuentos significativos sobre los valores orientativos del sector, dependiendo de la demanda que todavía exista en cada zona del país, pero sin ajustes estructurales de los cuadros tarifarios a la vista mientras el precio del combustible se mantenga estable.