



Transporte

Análisis del impacto de las mejoras en ferrocarriles sobre el productor del norte argentino

JULIO CALZADA - ALFREDO SESÉ

Una mejora en la operación del sistema ferroviario de cargas en Argentina colaboraría en bajar los costos logísticos para los productores del norte argentino, mejorando notablemente el precio que recibe por la venta del grano. En soja, por caso, el avance equivaldría a recortar un 5% la alícuota de retenciones. Para pensar y reflexionar.

Habitualmente analizamos la problemática de los elevados costos de transporte que sufren los productores agropecuarios que siembran granos en el noroeste y noreste argentino, debido a las elevadas tarifas de flete camionero y a los problemas que existen en el servicio ferroviario para el transporte de carga en dicha zona. En tal sentido, el Gobierno Nacional está avanzando en la rehabilitación de los ramales de la 'L invertida' del Ferrocarril Belgrano Cargas, obra que ayudaría a bajar los costos logísticos y de transporte de numerosos productores localizados en Tucumán, Salta, Santiago del Estero y Chaco. Otro de los temas en los que el Gobierno Nacional avanza es en la definición de un nuevo esquema de operación en el sistema ferroviario de cargas a nivel nacional.

En este sencillo trabajo vamos a tratar de estimar –muy preliminarmente– cómo podría llegar a mejorar el precio que recibe el productor del NOA/NEA por la soja, trigo y maíz que cosecha, al bajar los costos de transporte ferroviario de estos granos a las terminales portuarias del Gran Rosario, zona donde se despachan cerca del 80% de las exportaciones nacionales de granos, harinas, aceites y biodiesel. Esta caída en el flete ferroviario puede lograrse si se ejecutan las obras de ferrocarril Belgrano Cargas, si el mismo opera con eficiencia y si el nuevo esquema de operación en el sistema ferroviario de cargas a nivel nacional se diseña con un nivel de competencia entre los operadores que permita reducir los costos de logística para el hombre de campo del Gran Norte Argentino.

En el análisis hemos adoptado los siguientes supuestos:

- Suponemos que los productores del NOA/NEA por lo general reciben por la venta de sus granos un precio en \$/tn equivalente a restarle al precio de pizarra de la Cámara Arbitral de la Bolsa de Comercio de Rosario, el flete camionero que rige desde su chacra en el NOA/NEA a las terminales portuarias del Gran Rosario. Por comentarios de productores, esto sucede –aún– cuando la mercadería es transportada por ferrocarril que tiene menores costos que el camión.
- Hemos supuesto una distancia promedio en el NOA/NEA de 830 Km, como la que existe desde Cevil Pozo (Tucumán) a los puertos del Gran Rosario.





- Hemos tomado la tarifa fijada por FADEEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas) para el transporte de cereales y oleaginosas con vigencia a partir del 1/8/2016. En el caso de un viaje desde Cevíl Pozo (Tucumán) al Gran Rosario el costo asciende a 831 \$ por tonelada.
- En el caso de una distancia promedio de 830 km, la tarifa de FADEEAC implica un costo de transporte camionero de 6,4 centavos de dólar la tonelada/kilómetro. El tipo de cambio ha sido fijado en 1 U\$S= \$ 15,84
- Suponemos que en la actualidad están bajando desde el NOA/NEA por ferrocarril cerca de 2.500.000 toneladas de granos. En el futuro, con el Belgrano Cargas rehabilitado e implementado un nuevo sistema ferroviario que mejore la operación y baje el costo para el productor; la carga anual de granos de los ferrocarriles podría subir -en una primera etapa- a 5 millones de toneladas. En el futuro, este nivel de cargas podría aumentar. Recordemos que toda la producción de granos actual del NOA/NEA es estimada por el Ministerio de Agroindustria en 17,1 millones de toneladas (campaña 2015/2016). Cerca de 8 millones de tn es maíz y 5,3 millones de tn es soja y en trigo la producción del Norte se acerca al millón de toneladas.



Posible ahorro de costos para el productor del NOA/NEA por el nuevo sistema ferroviario

Situación actual- Costos			
Costo en U\$S/tn/km por camión (FADEEAC)			0,064
Granos transportados por ferrocarril en el año (tn)			2.500.000
Situación futura estimada con el nuevo sistema ferroviario -Costos			
Nuevo Costo en U\$S/tn/km por FFCC al Gran Rosario			0,03
Flete corto NOA/NEA en U\$S/tn/km (camion hasta terminal ferroviaria)			0,01
Nuevo costo total para llegar al Gran Rosario (en U\$S/tn/km)			0,04
Granos a transportar en el año (tn)			5.000.000
Beneficios para productor del NOA/NEA por nuevo sistema ferroviario y baja del flete ferroviario			
Ahorro de costos en U\$S/tn/km por el nuevo sistema			0,024
Distancia promedio al Gran Rosario (Ej: Tramo Cevil Pozo- Gran Rosario en Km)			830
Ahorro de costos en U\$S/tn por el nuevo sistema			19,92
Beneficios para productor del NOA/NEA medido sobre precio que recibe actualmente por sus granos			
Producto	Maíz	Soja	Trigo
FAS Teórico o precio pizarra BCR (en \$/Tn) Día 17/1/2017	2.680	4.270	2.500
Flete camionero desde Cevil Pozo a Gran Rosario (830 Km). \$/Tn	831	831	831
Precio estimado que se le paga actualmente al productor del NOA/NEA (\$/Tn)	1.849	3.439	1.669
Precio estimado que se le paga actualmente al productor del NOA/NEA (U\$S/Tn)	116,73	217,11	105,37
Ahorro de costos en U\$S/tn por el nuevo sistema	19,92	19,92	19,92
Porcentaje posible de mejora en el precio de cada grano (%)	17%	9%	19%
El ahorro de costos de flete con el nuevo sistema ferroviario equivaldría -hoy para el productor- a reducirle las retenciones a la soja del 30% al 25%.			

• Como puede verse en el cuadro adjunto, un productor de Cevil Pozo (Tucumán) no obtiene por su soja el precio de pizarra o el vigente en el Gran Rosario (4.270 \$/tn al 17.1.2017). Es castigado con el flete de 830 km al Gran Rosario, obteniendo un valor supuesto de 3.439 \$/tn.

• Ese mismo productor de Cevil Pozo si cosecha maíz, por el costo de transporte y al estar alejado del Gran Rosario, no podrá percibir el precio que rige en el mercado físico de Rosario (2.680 \$/tn). Percibirá aproximadamente 1.849 \$ la tonelada de maíz. Por el mismo motivo, si cosecha trigo, no obtendrá los \$ 2.500.- que rigen en Rosario. Percibirá 1.669 \$/tn.

• A un tipo de cambio de 1U\$S= \$ 15,84, los precios que estaría recibiendo actualmente el productor del norte en U\$S la tonelada serían: a) en soja: 217 U\$S/Tn, b) en maíz: 116 U\$S/Tn y c) en trigo: 105 U\$S/Tn



- En el futuro, con el Belgrano Cargas rehabilitado e implementado un nuevo sistema ferroviario que mejore la operación y baje el costo para el productor, el flete ferroviario al Gran Rosario podría bajar a 3 centavos de U\$S la tonelada/km. Este flete podría subir adicionalmente 1 centavo de dólar la tn/km por el flete corto que surgiría en el norte Argentino. Efectivamente el productor tendrá que enviar los granos por camión -en una distancia supuesta de 30 a 60 Km- hasta un centro de transferencia, estación ferroviaria o Planta de acopio que luego eleve la mercadería a los vagones de la formación ferroviaria. Suponemos entonces que el costo ferroviario total de esta operación logística sería de 4 centavos de U\$S la tonelada/km.
- Recordemos que hoy se penaliza al productor con un flete de 0,064 U\$S la tonelada/Km. Los precios de los granos sufren esta penalización por la distancia. Si se logra tener un mejor sistema ferroviario con un costo total de 0,04 U\$S/tn/km, el ahorro de costo para el productor con el nuevo sistema podría ser de 0,024 U\$S/tn/km.
- Este ahorro de costos de 0,024 U\$S/tn/km para un productor ubicado a 830 Km del Gran Rosario (como el de Cevil Pozo en Tucumán), le va a representar un ahorro de costos de transporte y logísticos de 19,92 U\$S por cada tonelada de granos.
- Esos 20 U\$S/tn de ahorro de costos, comparados con los precios que actualmente recibe el productor, equivalen a que le aumente un 17% el precio del maíz, 9% el de la soja y un 19% el del trigo. Son cifras importantísimas que ameritan pensar en un cambio estructural en la logística de transporte en Argentina.
- Esos 20 U\$S/tn de ahorro de costos, comparados con el precio de la soja que actualmente recibe el productor del norte, equivalen a que le bajen las retenciones de la soja del 30% al 25%. Otro dato más que reafirma la importancia y necesidad de ejecutar un nuevo sistema de transporte que mejore la sustentabilidad de las producciones del norte argentino.
- Lo realizado en esta nota es un análisis preliminar, realizado con supuestos simplificadores y que debe tomarse con precaución y cuidado. Busca abrir y amplificar el debate sobre un tema que es estratégico para el futuro de la economía argentina.

