Transporte

Análisis de situación del flete camionero en Argentina

JULIO CALZADA - EMILCE TERRÉ

Analizamos la incidencia del flete camionero para transportar granos, con especial foco en la mercadería que debe ser trasladada desde las zonas más alejadas de los puertos en el NOA y NEA de nuestro país. Para poner estos números en contexto, además, realizamos un análisis comparativo entre los valores domésticos de los fletes camioneros en relación a los marítimos internacionales, así como también mediante la comparación del flete camionero doméstico en Argentina con el de nuestros principales países competidores en la originación de granos, Estados Unidos y Brasil.

Como todos los años[1] y habitualmente hacemos analizamos la incidencia del flete camionero para transportar granos, con especial foco en la mercadería que debe ser trasladada desde las zonas más alejadas de los puertos en el NOA y NEA de nuestro país. Para poner estos números en contexto, además, realizamos un análisis comparativo entre los valores domésticos de los fletes camioneros en relación a los marítimos internacionales, así como también mediante la comparación del flete camionero doméstico en Argentina con el de nuestros principales países competidores en la originación de granos, Estados Unidos y Brasil.

1)¿Qué relevancia tiene el flete camionero para la comercialización de granos en Argentina?

Con la información disponible, puede inferirse que la cadena de cereales y oleaginosas en Argentina podría estar abonando un flete camionero total de aproximadamente US$ 4.000 millones anuales, equivalente al 1% de nuestro Producto Bruto Interno del año 2016. Para ser más precisos, aproximadamente 3.936 millones de dólares de acuerdo a nuestras estimaciones. Agradeceremos tomar con prudencia estas cifras, ya que se trata de estimaciones realizadas sobre la base de supuestos adoptados.



En efecto, sobre la base a una estimación de cosecha total de granos para la campaña 2016/17 de 126 millones de toneladas, estimamos que unas 105 millones se transportan en camión de chacra a consumidores/industrias/puertos. Por otro lado, unos 11 millones se trasladan por ferrocarril, y apenas unas 200.000 toneladas de mercadería argentina utilizan a tal fin barcazas.

De acuerdo a nuestras estimaciones, que agradecemos tomar con prudencia y cuidado, unas 8,7 millones de toneladas llegarían por camión desde el Norte Argentino a la zona central del país (Puertos del Gran Rosario, Industrias y consumos en general en esa zona). Aplicamos a esta mercadería un costo estimativo de flete de 65 U$S/tn. Al resto de la mercadería que llega a los Puertos del Gran Rosario, Bahía Blanca, Quequén y otros le hemos aplicado el flete camionero para una distancia promedio de 320 Km: 35 U$S/Tn.

De esta forma, arribamos a la conclusión de que la cadena de cereales y oleaginosas podría estar incurriendo en un flete camionero total de aproximadamente US$ 4.000 millones, equivalente al 1% de nuestro Producto Bruto Interno del año 2016. Para ello tomamos el PBI corriente en dólares de US$ 545.215 millones informado por el Ministerio de Hacienda.

A continuación efectuaremos la comparación de los fletes camioneros en Argentina con los gastos en concepto de fletes marítimos internacionales, así como también el flete camionero de nuestros principales países proveedores de granos al mundo, Brasil y Estados Unidos con el nuestro.

2)En ediciones anteriores, mencionamos que es más caro transportar 1.000 kilómetros el grano desde el norte argentino a las terminales portuarias del Gran Rosario, que enviarlos desde aquí a los puertos de China, a más de 20.000 km de distancia. ¿Ello aún es cierto?

Por tercer año consecutivo, sí. Ello se refleja en el cuadro N° 2. Trasladar la mercadería, por ejemplo, desde Joaquín V. González en Salta hasta los puertos del Up River en Rosario, Santa Fe (recorriendo así una distancia de 1.150 km) tiene un costo de US$ 65 por tonelada. En tanto, el flete marítimo desde las terminales del Gran Rosario hasta los puertos asiáticos (por ejemplo, Shanghái en China) tiene un costo de US$ 39 por tonelada, ubicando así la erogación por flete marítimo internacional por debajo de la que requiere el flete camionero interno.

Eso no sólo ocurre en distancias tan alejadas como Salta, sino que se repite en distancias intermedias, hasta incluso el caso de la originación en el Norte de la propia provincia de Santa Fe. Para el flete camionero Vera – Rosario, el costo unitario se estima en US$ 41/t/km, nuevamente por encima del gasto que representa el traslado marítimo.



Cabe destacar, en tanto, que si bien el flete camionero expresado en dólares aún se mantiene en niveles significativos para el transporte de granos en nuestro país, éste ha caído respecto al año pasado. Así, mientras que a junio del año pasado la columna de flete camionero desde chacra a Rosario iba desde los casi US$ 70/tn para una localidad de Salta hasta US$ 45/tn para el norte de Santa Fe, hoy dicha brecha va desde los U$S 65 hasta los US$ 41 por tonelada.

3)¿En qué situación se encuentran los costos del flete camionero argentino en relación al de nuestros principales países competidores en la exportación de granos?

En primer lugar procedimos a comparar el costo del flete doméstico por tonelada/kilómetro para una distancia recorrida de 320 km. entre Argentina, Brasil y Estados Unidos mientras que el segundo compara la situación de un flete que recorre 1.150 Km entre Argentina y Brasil, dado que no hay información disponible para Estados Unidos (en distancias largas el país del norte opta por alternativas de transporte menos onerosas, como ser tren o barcaza).

Puede verse en el primero de esos cuadros, en dólares por tonelada cargada por kilómetro recorrido para una distancia relativamente corta de 320 kilómetros (como la que separa un acopio en General Deheza, Córdoba, con una terminal portuaria en Rosario, Santa Fe) el costo del flete camionero argentino asciende a US$ 0,110/t/km. En Brasil, en tanto, dicha erogación para un tramo equivalente se recorta prácticamente a la mitad, hasta los US$ 0,061/t/km, muy cerca al costo estadounidense para una distancia equivalente, de US$ 0,065/t/km. En otras palabras, el flete camionero argentino resulta un 70% más caro que el estadounidense y un 76% más caro que el brasileño, para distancias equivalentes.



Es importante destacar en este punto que mientras el año pasado el flete camionero medido en estos términos era más caro en Brasil que en Estados Unidos, las fuertes oscilaciones del Real en los últimos doce meses han afectado notablemente su posicionamiento externo.

Extendiendo la mirada a un flete que recorra una distancia más larga, de 1.150 kilómetros, vemos que nuestro país no sale favorecido. Mientras en Argentina el costo en U$S/Tn/km es de 0,056, en Brasil para una distancia equivalente el costo es de US$ 0,034/t/km, es decir, un 40% más barato. Incluso para aquellos casos en que el productor local acceda a la bonificación del Estímulo Agrícola Plan Belgrano (del 5% sobre el valor FOB de referencia y que para la última actualización asciende a aproximadamente US$ 16,74/t) el costo del productor local que tiene su campo alejado de los puertos se mantiene por encima de nuestro vecino país. No obstante ello, es importante destacar que este estímulo dispuesto por el Gobierno es importante y ayuda a reducir el diferencial de costos que existe con Brasil.



4)La problemática del transporte camionero en nuestro país

Como habitualmente hacemos referencia en nuestras notas, es preciso tener presente las dificultades que viene enfrentando el transporte camionero en Argentina. Volvemos a citar el trabajo realizado por FADEEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del autotransporte de cargas) quien encargó un análisis sobre el Impacto Fiscal sobre Costos y Tarifas en el Transporte de Cargas al Instituto Argentino de Profesores Universitarios de Costos (Iapuco). En ese estudio se analizaron tres modelos de costos, uno de ellos de larga distancia. Posteriormente aplicaron una metodología consistente en obtener un promedio simple y allí arribaron a la conclusión de que la tarifa final (flete) se compone –en promedio- de la siguiente forma:

a) Los impuestos, otros gravámenes a la actividad del transporte de cargas y peajes tienen una participación del 37,4% sobre la tarifa final (flete).
b) Los salarios tienen una participación del 15,8% respecto del total de costo de flete.
c) El combustible tiene un peso del 15,2% respecto de la tarifa final total.
d) Los costos operativos y de estructura representan el 18,7% del costo de flete.
e) la amortización del vehículo tiene un peso del 7% del costo total de flete.
f) la renta para el transportista es del 6%.

Nuestra entidad siempre enfatiza en que las largas distancias del NOA/NEA ameritan un mayor desarrollo del modo ferroviario, pero no debe soslayarse la necesaria complementariedad que debe lograr Argentina entre el transporte por camión, por ferrocarril y por barcaza; en una búsqueda sostenible de implementar un sistema de transporte integrado y eficiente que haga mínimos los costos logísticos. El transporte por camión es un eslabón clave para el desarrollo económico de la República Argentina y cumple un rol relevante en la economía nacional.

[1] *Véase La logística del transporte de maíz en Argentina, 2da parte, en Informativo Semanal N° 1.714 del 03 de Julio de 2015; y El flete camionero para NOA/NEA sigue alto frente a USA y Brasil, en Informativo Semanal N° 1.762 del 10 de Junio de 2016.*