Transporte

Los costos del flete sobre los márgenes del productor de soja

JULIO CALZADA - SOFÍA CORINA

Una de las preocupaciones de la BCR son los costos de transporte de aquellas producciones que llegan desde el norte argentino hacia el Gran Rosario. Se busca que la producción de granos y derivados de Argentina sea competitiva en el mundo. Se analizará el peso de los costos de transporte sobre los márgenes para productores de soja.

En el estudio adoptamos los siguientes supuestos:

a) Analizamos tres tipos de productores agropecuarios que siembran soja de primera en la campaña 2017/2018. Uno con campo a 150 km de las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario, otro localizado en el norte argentino a 700 Km del Gran Rosario (Ej: Quimili en Santiago del Estero) y un tercero a 1.150 Km del Gran Rosario (Ejemplo: J. V. González en Salta).
b) Teniendo en cuenta que todos harán soja de primera, procedimos a estimar -para cada caso- las siguientes erogaciones en U$S/ha: Insumos, siembra más pulverización, cosecha, flete corto y largo, gastos de comercialización, impuestos tanto en campo propio como alquilado.
c) Para la estimación de los ingresos brutos se adoptaron los siguientes rindes: A 150 Km de Rosario (en plena zona núcleo de producción) unos 40 qq/ha; a 700 Km del Gran Rosario unos 27 qq/ha y a 1.150 km de distancia del Gran Rosario el rinde estimado sería de 25 qq/ha.
d) El precio a cosecha fue estimado en base a las recientes cotizaciones de ROFEX y MATBA. Se fijó en 267 U$S por tonelada.
e) Las erogaciones por alquileres fueron estimadas en 15 qq/ha de soja para el productor de la zona núcleo de producción (a 150 km. de los puertos del Gran Rosario), 6 qq/ha para aquel ubicado a 700 Km del Gran Rosario y 4 qq/ha para el hombre de campo localizado a 1.150 km del Gran Rosario.
f) Procedimos a estimar los márgenes brutos y netos, tanto en campo propio como alquilado para cada uno de los casos analizados.

Quisimos ser muy prudentes para no sobrevalorar los costos de flete camionero y su peso sobre los márgenes brutos y netos de los productores. Para ello adoptamos los siguientes supuestos:

a) El flete corto camionero considera una distancia de 20 km. El flete largo camionero, lógicamente, se estimó en función de la distancia correspondiente para cada uno de los tres productores: a 150 km, a 700 km y a 1.150 km. Se utilizó el tarifario que informa FADEEAC vigente a partir del 1 de agosto del 2017.
b) Para no sobrevalorar las erogaciones en flete camionero supusimos un descuento del 20% en el tarifario vigente.

Los resultados que surgen del análisis realizado son los siguientes:

a) El flete camionero (corto más largo) para el productor insume 93 U$S/ha en el campo ubicado dentro de la zona núcleo de producción argentina, a 150 km de Rosario. En distancias más largas, como es el caso del predio localizado a 700 km del Gran Rosario, esta erogación asciende a 117 U$S/ha. A 1150 km, el gasto de flete total llega a 141 U$S/ha. Recordemos que el primer campo tiene un rinde de 40 qq/ha, mientras que los otros no superan los 27 qq/ha.

b) Si comparamos la erogación total en flete camionero con el Ingreso Bruto del productor (rinde en qq/ha por precio a cosecha), veremos que en el campo a 150 Km de Rosario el flete representa el 9% de los ingresos brutos totales del productor. Esa cifra se eleva a un 16% en el caso del productor localizado a 700 km de Rosario y a un 21% para el que trabaja a 1150 km de las terminales rosarinas. Como vemos, el peso del flete del que trabaja por ejemplo en Joaquín V. González (Salta) más que duplica al que registra un productor a 150 km de Rosario.

c) Si comparamos la erogación total en flete camionero con el margen neto en campo propio (luego de pagar todos los impuestos), veremos que en el campo a 150 Km de Rosario el flete representa el 30% de dicho margen neto. Este valor sube a un 92% en el caso del productor localizado a 700 km de Rosario y a un 177% para el que trabaja a 1150 km de las terminales rosarinas. Es importante destacar lo siguiente: ese productor de Joaquín V. González (Salta) pagaría 141 U$S por hectárea en concepto de flete camionero y obtendría –luego de pagar todos los impuestos- apenas 79 U$S/ha de margen neto. Es decir que, con todos los riesgos que implica producir, percibiría 79 U$S/ha de Utilidad neta final y pagaría cerca de 141 U$S/ha de flete. Son cifras importantes. Los productores del norte argentino, por lo general, suplen estos menores márgenes netos sembrando mayores superficies que en la zona núcleo de producción de Argentina.

d) En el cuadro adjunto podemos ver otras relaciones como la del 'Flete total vs margen bruto en campo propio' y la del 'Flete total vs Margen bruto en campo alquilado'. En ambas se ve con claridad las dificultades que tienen los productores agropecuarios alejados de la zona del Gran Rosario desde donde se despacha el 78% de las exportaciones argentinas de granos, harinas proteicas y aceites vegetales.

Estos indicadores muestran la importancia que tiene este tema para los campos alejados de la zona portuaria. Nuestra entidad siempre enfatiza en que las largas distancias del NOA/NEA es necesario un mayor desarrollo del modo ferroviario y fluvial, como hace Estados Unidos que es uno de nuestros principales competidores en producción granaria. No obstante lo expresado, debe tenerse presente las dificultades que viene enfrentando el transporte camionero en Argentina. Volvemos nuevamente 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, combustibles, costos operativos y de estructura tienen una participación de casi el 40%.
c) la amortización del vehículo tiene un peso del 7% del costo total de flete.
d) la renta para el transportista es de, apenas, el 6%.

Como vemos, el transporte camionero también atraviesa dificultades para reducir sus costos, existiendo un claro problema de inflexibilidad a las baja en los mismos.

No debe soslayarse –bajo ningún aspecto- 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. No obstante ello, en distancias largas resulta imprescindible el desarrollo de los ferrocarriles y del transporte fluvial por la Hidrovía Paraná-Paraguay. El Gobierno Nacional avanza con el Ferrocarril Belgrano Cargas en la ejecución del tramo Joaquín V. González-Avia Terai- Gran Rosario. Se trata de una obra clave para el desarrollo del Norte Argentino y que en 3 años podría estar finalizada para el beneficio de los productores de aquellas zonas.

Agradecemos la colaboración y los aportes técnicos en la presente nota de los señores Diego Bernardo Putignano y Aníbal Córdoba del Departamento Chacabuco en la provincia de Chaco.