Transporte

Bueno para la harina de soja argentina: el flete marítimo en los niveles más bajos de los últimos 25 años

JULIO CALZADA - ALFREDO SESÉ

El flete marítimo para llevar granos y subproductos a Europa hoy se encuentra en uno de los niveles más bajos de los últimos 25 años. Representa el 5% del precio de exportación del producto, cuando en el 2007 era de casi el 21%. En términos reales, los fletes marítimos graneleros de Argentina a Europa apenas crecieron un 10% en términos reales en casi 20 años. Esto es favorable para nuestro país.

Indicador N°1: El flete marítimo para ir desde Argentina a Europa hoy se encuentra en uno de los niveles más bajos de los últimos 25 años, si relacionamos el valor del mismo con el precio de exportación de nuestra harina de soja. Actualmente el flete representa el 5% del precio de exportación del producto (CIF Argentina- Rotterdam). En el 2007, la relación 'Flete marítimo/precio de exportación de la harina de soja' era de casi el 21% en los meses previos a la llegada de la crisis de financiera mundial.

Resulta importante para un país como Argentina –tomador de precios en granos y subproductos- analizar el peso que puede llegar a tener el flete marítimo para trasladar su producción. Nos referimos en esta evaluación al transporte de harina de soja argentina a los compradores finales de todo el mundo. Recordemos que se trata del bien más importante que tiene la balanza comercial argentina por las divisas que genera. Si tomamos la clasificación de las exportaciones por producto, la 'harina de soja de alta proteína' fue el rubro principal en materia de ventas al exterior en 2017 con 9.079 millones de US$.

Es un tema importante a evaluar porque Argentina se encuentra ubicada en una localización geográfica desfavorable respecto de la que tienen otros productores como Estados Unidos y Brasil en sus ventas a Europa y al Asia Pacífico. El flete marítimo es una cuestión relevante porque impacta sobre el precio final de los granos que reciben los productores agropecuarios argentinos.



El análisis de la evolución de los fletes marítimos en los últimos 20/25 años para transportar harina de soja desde Argentina a distintas partes del mundo muestra aumentos significativos -en términos nominales-, principalmente cuando comparamos los valores del año 2000 con los del 2018 (Ver cuadro N°1). Sin embargo, deduciendo el efecto de la inflación internacional, los fletes desde Argentina a Europa –en términos reales- apenas estarían hoy un 10% más altos que en el año 2000. Este fenómeno lo veremos más adelante.

Cuando evaluamos el peso del flete marítimo respecto del precio de exportación de la harina (CIF), este indicador –para Argentina- se encuentra en uno de los niveles más bajos de los últimos 25 años (Cuadro N°1). Actualmente el flete representa el 5% del precio de exportación de la harina de soja nacional (CIF Argentina- Rotterdam), cuando en el año 1995 este valor era del 10%. En ese año el precio de la harina de soja era de 197 U$S/t, en tanto que en la actualidad asciende a aproximadamente 470 U$S/t. El precio del producto creció más que los fletes.

El año donde el peso del flete marítimo sobre el valor del producto transportado fue más elevado resultó ser en el 2007 con casi un 21%. Ese año fue el que antecedió a la crisis financiera mundial. Entre el 2007 y el 2008 los costos de transporte marítimo registraron una fuerte suba, antes de sobrevenir la crisis financiera internacional por los denominados 'créditos subprime'. Esta grave crisis provocó la caída de numerosas entidades financieras, entre ellas el poderoso Banco de inversión 'Lehman Brothers' en lo que fue considerada 'la mayor quiebra de la historia de la economía mundial' hasta el presente. En los años previos a la crisis, la economía mundial crecía con gran aceleración. La gran demanda de buques graneleros y la falta de capacidad de bodega llevaron a los fletes marítimos a valor exhorbitantes. Basta mirar el cuadro de esta nota para inferir que en el año 2008 transportar una tonelada de harina de

soja a Rotterdam desde Argentina llego a costar –en promedio- 76 U$S la tonelada, equivalente a multiplicar por 5 lo que costaba en el año 1994.

Luego de la crisis financiera internacional se empezó a registrar una paulatina caída del costo del flete a Europa hasta llegar al año 2016 con un bajísimo costo promedio de 13 U$S la tonelada. Esto obedeció –entre otras causas- a la caída en la tasa de crecimiento del PBI de los países desarrollados (especialmente Estados Unidos de América y los países europeos) a partir del año 2008, a la desaceleración en el crecimiento de la economía china, menores graneles para transportar a nivel mundial, mayor oferta de bodega y la caída en los precios del barril de petróleo. En ese año 2016 se registró el menor valor del indicador 'Flete/precio de exportación de la harina' para Argentina con un 3,6%. Nunca antes el peso del flete había sido tan bajo como en el 2016. Igualmente el 4,9% actual es un registro muy favorable para las exportaciones argentinas y su competitividad.

Cabe agregar que el registro promedio del año 2017 de dicho flete (Argentina-Rotterdam) según información del Ministerio de Agroindustria de la Nación fue de 17 U$S/t, en tanto que en la actualidad (junio 2018) asciende a 23 U$S/t. Son valores muy razonables para nuestro país.

Indicador N°2: La incidencia del flete marítimo para transportar poroto de soja desde Estados Unidos a Europa respecto del precio de exportación de la oleaginosa se duplicó en los últimos tres años. Pasó del 3% en el año 2015 al 6% en la actualidad.

Miremos ahora que le sucede a uno de los competidores de Argentina en el mercado mundial de la oleaginosa: los Estados Unidos de América. Y evaluaremos específicamente las exportaciones de poroto sin procesar. Transportar una tonelada de poroto de soja desde el Golfo de México a Rotterdam en la actualidad tiene un costo promedio de 23 U$S/t, según información oficial. El peso actual del flete sobre el precio de exportación CIF (Costo, seguro y flete desde Rotterdam a USA) es del 6%. Respecto del 2015 se ha duplicado este indicador en tres años, ya que era del 3% en aquel año.

Estados Unidos se encuentra en mejor posición competitiva en la actualidad que hace casi 25 años atrás, ya que el peso del flete sobre el valor de exportación de la mercadería es hoy del 6%, cuando en 1994 era del 11%.



Indicador N°3: En términos reales, los fletes marítimos graneleros de Argentina a Europa apenas crecieron un 10% en términos reales en casi 20 años. Muestra un crecimiento en los costos de transporte menor que en Estados Unidos. Ese aumento –en términos reales- es muy moderado y favorable para la competitividad del complejo granario argentino.

En el cuadro N°3 se compara la evolución de los fletes nominales en el período 2000-2018 de los siguientes trayectos: a) Flete Argentina- Italia, b) Flete Argentina- China, c) Flete Argentina- Rotterdam y d) Flete Golfo de México (USA)- Rotterdam. No pueden obtenerse conclusiones respecto del trayecto Argentina-China por falta de información oficial en el año 2017 y 2018.

En el trayecto Argentina – Rotterdam en el año 2000 el flete granario en promedio se situaba en 14,4 U$S/t. En la actualidad a Junio de 2018 el flete marítimo asciende a 23 U$S/t. Esto implica un aumento del 59% en la comparación interanual en términos nominales. Sin embargo, si procedemos a sacar el efecto de la inflación internacional en los fletes (ver cuadro N°4), las conclusiones son diferentes. Es decir que lo que debemos hacer es analizar la evolución de los precios de los fletes **en términos reales** comparando los valores del año 2000 con los del 2018. Recordemos que haber pagado 1 U$S estadounidense de flete hace 18 años no es lo mismo que pagar 1 U$S de flete ahora. Existe una lógica desvalorización de la moneda norteamericana producto de la inflación o sea por el aumento en el nivel general de precios. Hay una pérdida de poder adquisitivo del dólar estadounidense debido a la inflación.

Por ese motivo procedimos a reformular el precio promedio anual nominal de los fletes del año 2018 a dólares del año 2000. Para ello, deflactamos dicho valor (llevamos ese valor monetario 'hacia atrás') utilizando el índice promedio anual de precios al consumidor (IPC) de los Estados Unidos de América. Esta fue la medida convencional de inflación internacional que hemos adoptado –de manera sencilla- en nuestro estudio. Los resultados podemos evaluarlos en el cuadro N°4.





Los 23 U$S/t que es el precio promedio del flete del año 2018 desde Argentina a Rotterdam, al deflactarlo y llevarlo a U$S del año 2000, se convierten en 15,86 U$S/t, medido en U$S del año 2000. Esto implica que –en términos reales- se ha producido un leve incremento en el valor promedio de este flete entre 2000 y 2018 del orden del 9,6%, casi un 10%. Es un aumento muy moderado en 18 años, lo cual es muy bueno para Argentina y su competitividad en el negocio granario.

El flete estadounidense en cambio evolucionó peor que el argentino. Los 23 U$S/t que es el precio promedio del flete del año 2018 desde el Golfo de México a Rotterdam, al deflactarlo y llevarlo a U$S del año 2000, se convierten en 15,86 U$S/t del año 2000, cifra similar a la Argentina. Esto implica para USA que –en términos reales- el incremento en el valor promedio del flete entre 2000 y 2018 fue del 23,5%, casi el doble que en el flete argentino. Como puede verse, el encarecimiento -en términos reales- de estos fletes ha sido más gravoso para Estados Unidos que para la República Argentina.

Este fenómeno de moderados aumentos en los valores de los fletes marítimos graneleros en los últimos años es un indicador de los bajos niveles de crecimiento de la economía mundial, la mayor oferta de bodega y la baja en los precios del petróleo, principalmente. El barril WTI se encontraba en mayo del 2008 en 127 U$S, bajando en el mismo mes del 2016 a 49 U$S. En la actualidad, al 31 de mayo del 2018 cotizó en 67 U$S el barril.