Continúa el fuerte peso del flete camionero granelero en las largas distancias

Julio Calzada- Blas Rozadilla

Analizamos la incidencia del flete camionero para transportar granos en Argentina, con especial foco en la mercadería que debe ser trasladada desde las zonas más alejadas del NOA y NEA a los puertos de nuestro país, en el Gran Rosario.

Una de las preocupaciones de todo el sector granario está referida a los costos logísticos y de transporte de aquellos productos que llegan desde el Norte Argentino hacia el Gran Rosario. La Bolsa de Comercio de Rosario impulsa iniciativas que intentan aportar mejoras en este aspecto. Se busca que la producción de granos y derivados de Argentina llegue al mundo de la manera más competitiva posible.

Se analiza y actualiza en el presente artículo la incidencia del flete camionero para transportar granos, poniendo especial atención 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, se valuarán los fletes camioneros en relación a los marítimos internacionales; así como también en relación a nuestros principales países competidores en la originación de granos: Estados Unidos y Brasil.

1) El flete camionero sigue teniendo una alta incidencia en las distancias largas como en el norte argentino. Equivale a tres veces el costo de transporte de la zona núcleo de producción (a 180 Km de los puertos del Gran Rosario).

En base al análisis de las tarifas de fletes oficiales (publicadas en la web del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP) y convertidas a dólares con el promedio del tipo de cambio Comunicación A3500 del Banco Central), y su contrastación con los precios de referencia de los granos en la Cámara Arbitral de Cereales (CAC) de la Bolsa de Comercio de Rosario, obtenemos que el costo del transporte de granos desde la zonas productivas más alejadas de nuestro país, como la provincia de Salta, representa hasta el 29% del precio del maíz puesto en el Gran Rosario y hasta el 17% para el caso de la soja. Nos referimos en este caso a trasladar mercadería desde Las Lajitas (Salta) a los Puertos del Gran Rosario.

Esta incidencia equivale a tres veces a la que observamos para el caso de los productores de la Zona Núcleo (suponiendo una distancia promedio de 180 km al Gran Rosario), que se ubica en un 10% para el maíz y en un 6% para la soja. Si tomamos como referencia localidades del norte de Santa Fe, como Tostado (a 490 km del Gran Rosario), el peso del flete sobre el precio de pizarra duplica al de la zona Núcleo. Adjuntamos ilustrativamente un detalle de distintas localidades del norte argentino (origen del viaje) con destino al Gran Rosario.

Para toda economía es fundamental reducir los costos logísticos y de transporte que deben afrontar los productores del Norte Argentino para hacer llegar su mercadería al Gran Rosario, con posterior destino al mercado externo. En su gran mayoría, esta mercadería llega en camión, cuando lo ideal sería que –por la gran distancia- se movilizara por ferrocarril o barcazas.

Sin embargo, 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.

2) Sigue siendo más caro transportar el grano desde el norte argentino a las terminales portuarias del Gran Rosario, que enviarlos a los principales mercados mundiales.

Este tema es controvertido porque comparamos fletes camioneros locales con marítimos al exterior, lo cual implican modos de transporte distintos. De todos modos, nos parece válido realizar este análisis. 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$ 41,6 por tonelada. En tanto, el flete marítimo desde las terminales del Gran Rosario hasta los puertos de China tiene un costo de US$ 37 por tonelada, ubicando así la erogación por flete marítimo internacional por debajo de la que requiere el flete camionero interno. En otras mediciones que realizamos en el pasado, existía una mayor diferencia en perjuicio del flete camionero local. La misma se ha reducido producto del efecto de la devaluación de nuestra moneda.

Analizando estos valores en términos de dólares por tonelada por kilómetro recorrido, el costo de transportar granos desde Salta hasta el Gran Rosario es casi 21 veces más que el de enviarlos a China en buque oceánico desde el Up River. En localidades más cercanas, a distancias menores a los 975 km del Gran Rosario, el costo del flete camionero resulta inferior al del flete marítimo a China, en términos de dólares por tonelada. Esto puede observarse en el cuadro adjunto.

Si comparamos el flete camionero en nuestro país con el costo del transporte marítimo al puerto de Rotterdam, principal ingreso de los productos agrícolas al mercado europeo, encontramos que es más barato enviar la producción al viejo continente que a los puertos del Gran Rosario desde cualquier distancia superior a los 290 km. Recorrer en camión los 1.150 km que separan a Joaquín V. Gonzalez de los puertos del Up River cuesta casi el doble que el viaje en buque de más de 12 mil km hasta el principal puerto granelero de Europa (41 U$S/tn vs 21 U$S/tn).

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?

Para responder a esta pregunta, en primer lugar procedimos a comparar el costo del flete doméstico para una distancia recorrida de 320 km entre Argentina, Brasil y Estados Unidos. Luego comparamos 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 el tren o la barcaza fluvial).

Como puede verse en el cuadro adjunto, medido 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$ 0,072/t/km. En Brasil, para un tramo equivalente, el costo resulta un 5,3% inferior al ubicarse en los US$ 0,069/t/km. En los últimos años esta diferencia se ha achicado ya que, para finales del 2016, el flete en Brasil tenía un valor de poco más de la mitad que para el caso argentino.

Lo misma situación se observa en la comparación con el flete en los Estados Unidos, que si bien ha reducido su valor en los últimos años lo ha hecho en menor medida que en nuestro país. Actualmente, el costo del transporte de granos en camión en Argentina (U$$ 0,072/t/km) supera en un 59% a los US$ 0,046/t/km para el tramo de 200 millas (321 km) en la región centro-norte del país norteamericano. A diferencia de lo que veíamos tres años atrás, hoy en día el flete camionero estadounidense tiene un costo inferior al que registra nuestro vecino país: Brasil.

Extendiendo la mirada a un flete que recorra una distancia más larga, de 1.150 kilómetros, la posición de nuestro país mejora. Mientras que en Brasil el costo de flete para largas distancias es de US$ 0,039/t/km, en Argentina alcanza los US$ 0,036/t/km, un 7,5% más barato. En los últimos años, el flete brasileño de larga distancia se ubicaba por debajo del de nuestro país: a fines de 2016 el valor del transporte camionero para granos en Argentina era un 67% superior, pero las últimas devaluaciones han revertido esta situación.

Es importante destacar en este punto que la devaluación que ha afectado al real en los últimos meses ha generado cambios en estos valores, mejorando la competitividad de Brasil a partir del rubro transporte.

4) La problemática del transporte camionero en nuestro país.

Uno de los principales problemas respecto al sistema de transporte carretero en Argentina tiene que ver con la red caminera secundaria y rural de nuestro país, y la imposibilidad física de los caminos de tierra y/o ripio para garantizar la

transitabilidad permanente de los actores sociales y económicos que habitan y trabajan en el campo argentino.

Este panorama, con caminos sin conservación, severas erosiones y cortes cada vez más prolongados, obliga a los camiones –en muchas oportunidades- a no completar carga para no encajarse, elevando los costos de transporte. Según la Asociación Argentina de Carreteras, las pérdidas por esta problemática ascienden a más de US$ 500 millones por año en nuestro país.

Otro de los inconvenientes es la subutilización de la flota en determinadas etapas del año, problema que se complejiza en las zonas alejadas de los principales centros productivos y de consumo. En algunas regiones hay momentos de sobreoferta de camiones y en otras hay momentos en los que no hay capacidad para responder a la demanda lo que eleva el costo de transporte en esos lugares.

A su vez, el contexto macroeconómico ha generado perjuicios en el sector. Por un lado, las altas tasas de interés, el aumento en el precio de las unidades y la dificultad de acceder al financiamiento es una traba para la renovación y modernización de la flota.

Otra de las problemáticas que impactaron en el sector de transporte camionero fueron los aumentos de costos ocasionados a partir de los aumentos experimentados en el tipo de cambio. Esto se sintió principalmente en la suba del precio de los combustibles, insumo fundamental para esta actividad. Según el Índice de Costos de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), los costos en el rubro combustible aumentaron un 26,6% entre enero y octubre (último mes relevado). Del análisis global se obtiene que el costo de poner en marcha un vehículo para trasladar mercadería se incrementó un 39% desde que comenzó el año hasta octubre, y un 50% en términos interanuales.