Transporte

El impacto negativo de la suba de fletes marítimos en el comercio agroindustrial argentino

Desiré Sigaudo – Emilce Terré

Los fletes marítimos, en máximos de 11 años, se suman a los condicionantes para las exportaciones argentinas del 2° semestre, en un contexto de menor disponibilidad de granos y bajante del Paraná. Las rutas que más se encarecieron son África y Asia.

Desde el inicio de la expansión del COVID-19, los precios de los fletes marítimos han estado expuestos a fuertes shocks de demanda que le imprimieron gran volatilidad. Durante los primeros meses del 2020 los valores de los fletes cayeron contundentemente reflejando una caída inicial en la demanda de mercancías, y el hundimiento del valor de los combustibles. La situación vigente año y medio atrás, contrasta notablemente con el panorama actual del comercio internacional con cotizaciones de fletes que alcanzan máximos en 11 años.

La fuerte suba de los fletes para el transporte de cargas secas a granel (*dry bulk*) se debe principalmente a la reactivación de la construcción de infraestructura en varias regiones que ha traccionado una gran demanda de mineral de hierro. Además, el fuerte incremento de las importaciones de *commodities* agrícolas por parte de China ha sumado presión a los fletes de cargas a granel. Durante los primeros 6 meses del 2021, la República Popular China aumentó en más un 40% las importaciones de *commodities* agrícolas respecto del 2020. Con el objetivo de robustecer sus reservas de alimentos para hacer frente a desajustes coyunturales de la oferta, las compras de soja, maíz, cebada, trigo y sorgo del gigante asiático pasaron de 56 Mt el año pasado a más de 80 Mt el corriente año.

El Baltic Dry Index (BDI), cotización de referencia para los fletes marítimos internacionales, alcanzó en julio del 2021 su máximo valor desde mayo del 2010, superando los 3.300 puntos. Este índice construye un promedio ponderado de precios de los fletes marítimos a granel para buques que transportan materias primas en las principales 20 rutas comerciales del mundo. El Bartic Dry Index tiene en cuenta los fletes de tres tipos de buques, que pondera de la siguiente manera: 40% Capesize, 30% Panamax, y 30% Supramax.

El índice correspondiente a cargas en buques Capesize, también alcanzó este año máximos en una década. Este segmento de buques con capacidad de carga superior a 80.000 DWT sirve principalmente al transporte de mineral de hierro y carbón; no pueden navegar el Canal de Panamá y abastecen mayormente demanda china.

El Baltic Panamax Index captura los precios de los fletes de buques con capacidad de carga de 60.000-80.000 DWT, el Baltic Supramax Index los de 45.000-59.000 DWT y el Baltic Handysize los de 15.000-35.000 DWT. Estas tres categorías de buques de cargas secas a granel son las más representativas para el comercio de granos y harinas vegetales, aunque también transportan otras mercancías como carbón, acero o cemento. Los índices Panamax, Supramax y Handysize presentan menor volatilidad que el Baltic Capesize Index, pero exhiben también una clara tendencia ascendente desde comienzos del 2020. Actualmente el valor del índice Panamax duplica los niveles observados durante el mes de agosto del año pasado. Los índices Supramax y Handysize, por su parte, más que triplican sus valores de un año atrás.



Por su parte, la agroindustria argentina que aporta más del 10% de los granos, harinas y aceites vegetales comercializados en el mundo, también padece este fuerte aumento en los fletes. Naturalmente, el aumento en el precio de los envíos internacionales lleva a los exportadores a resignar precio y a los importadores a incrementar sus costos, entorpeciendo el intercambio global.

Actualmente, el valor de los fletes a China se ubica 78% por encima de las tarifas promedio de agosto del 2020, mientras que los envíos a Indonesia se encarecieron un 61%. Los puertos de Dalian y Jakarta sirven para ejemplificar los costos de transporte a Asia, el mercado regional más importante para las exportaciones argentinas que adquiere grandes volúmenes de maíz, trigo, poroto y harina de soja.

Asimismo, el flete a los mercados europeos, por ejemplo, Róterdam, ha aumentado en un 57% desde agosto. Dicho aumento en los costos impacta fundamentalmente en el segmento de harina de soja, donde varios países europeos son los principales destinos.



El flete que mayor aumento exhibe en este momento del año es el destinado a Egipto, con un crecimiento interanual del 143%. Muchos de los países de África Septentrional y África Occidental son mercados clave para el maíz y el trigo argentino.

Finalmente, el flete a Brasil que es un mercado determinante para las exportaciones nacionales de trigo es el que menos variación muestra ubicándose un 9% por encima a los valores de agosto del 2020.

Demanda y oferta de buques: perspectivas a futuro

La demanda de buques para el transporte de materias primas mostró un fuerte crecimiento interanual en el primer cuatrimestre del 2021. La utilización de Supramaxes en este período fue un 10,6% superior a la observada en los primeros cuatro meses del 2020, según datos de BIMCO (Baltic and International Maritime Council). La demanda de Capesizes y Panamaxes tuvo un incremento interanual del 6,0% y 1,5% durante el primer cuatrimestre, respectivamente. Los buques Handysize, los más pequeños del análisis, han enfrentado niveles de demanda más estables que en el primer cuatrimestre del 2021 superando en apenas 0,1% la demanda del año anterior.

En contraste con este fortalecimiento de la demanda, la oferta de capacidad de carga seca a granel se proyecta decreciente. Tras el aumento de la capacidad de carga en 2019, durante el año 2020 la capacidad de los buques que entraron en desuso superó al aporte marginal de nuevos buques. Más aún, en 2021 se espera que la capacidad incorporada disminuya fuertemente, al tiempo que habrá también destrucción de embarcaciones, según información de BIMCO. De cara a los siguientes dos años, la capacidad de carga nueva continuará disminuyendo mientras que se enfrentarán niveles constantes de destrucción de flota.



En este contexto, la agroindustria exportadora argentina continuará enfrentando en los próximos meses altos costos de fletes marítimos. El encarecimiento relativo del transporte internacional se suma a la ya desafiante situación logística interna a raíz de la bajante del río Paraná. Cabe esperar entonces que los mayores costos logísticos afecten los embarques nacionales en el segundo semestre que es, naturalmente, el menos dinámico en términos de exportaciones agro ya que se aleja de las cosechas más voluminosas del país. El condicionamiento en el potencial exportador afectará no sólo a la cadena productiva en su totalidad, sino también a las arcas públicas dado que se trata de la principal fuente de generación de divisas para la Argentina.