Transporte

Por la suba de los fletes marítimos, ya no resulta más caro transportar granos en camión desde el norte argentino al Gran Rosario que desde allí a China

Julio Calzada - Tomás Rodríguez Zurro – Emilce Terré

En Argentina el flete camionero para exportar granos es más caro que en USA y Brasil. Por la suba de los fletes marítimos, ya no resulta más caro transportar granos en camión desde el norte argentino al Gran Rosario que desde allí a China.

El peso de los costos logísticos y transporte en Argentina ha sido históricamente un motivo de atención para todo el sector agrícola, pero en particular para los productores del Norte Argentino por la mayor distancia que debe recorrer el grano hasta el puerto.

En el presente artículo se analiza la incidencia del flete camionero para transportar granos, con especial énfasis en la mercadería que debe trasladarse desde las zonas más alejadas de los puertos en el NOA y NEA de nuestro país. Para poder contextualizar, se realiza una comparación en relación con los costos de transporte marítimos internacionales, así como también con los principales países competidores en la exportación de granos.

1. La incidencia del flete camionero en distancias largas equivale a tres veces el costo que afrontan los productores de la Zona Núcleo (180 km del Gran Rosario).

Tomando como base las tarifas de fletes oficiales publicadas por la Subsecretaría de Transporte Automotor de la Nación (SSTA) convertidas a dólares con el tipo de cambio Comunicación A3500 del BCRA y contrastando con los precios de referencia de los granos de la Cámara Arbitral de Cereales (CAC) de la Bolsa de Comercio de Rosario (se toma el precio promedio del mes de agosto), observamos que el costo de transporte de granos desde las zonas más alejadas de los puertos tiene una alta incidencia en el precio de la mercadería. Para tomar a modo de ejemplo, el costo de trasladar la mercadería en camión desde la provincia de Salta (localidades como Las Lajitas o Joaquín V. González) hasta el Gran Rosario, representa un 30% del precio del maíz y un 17% del precio de la soja.

Esta incidencia equivale a tres veces la observada para el caso de los productores de la Zona Núcleo. Suponiendo una distancia de 180 km al Gran Rosario, los costos de transportar los granos desde esta región a los puertos y plantas del Up-River representan un 10% para el maíz y 6% para la soja. Para el caso de localidades ubicadas a una distancia intermedia como aquellas del norte de Santa Fe (Vera y Tostado, por ejemplo), la incidencia de los costos del transporte sobre el precio pizarra duplican al de la Zona Núcleo.

Por otra parte, resulta interesante analizar cómo han evolucionado los costos de transporte en un contexto de suba internacional de precios de los granos. Realizando una comparación con la situación en noviembre de 2019 analizada en el Informativo Semanal N° 1937 se observa que, si bien los precios pizarra promedio del maíz y la soja se encuentran 29% y 35% por encima de los registrados en aquel entonces, el costo de los fletes se incrementó en proporciones similares (36% desde Las Lajitas y 31% desde Vera, para citar a modo de ejemplo). De esta manera, la incidencia de los costos de transporte sobre el precio pizarra de los granos se mantiene prácticamente en proporciones iguales a las registradas en ese momento.

2. Por la fuerte suba de los costos del flete marítimo, ya no resulta más caro transportar los granos desde el norte argentino a las plantas y terminales portuarias del Gran Rosario que enviarlos a China, aunque sí resulta más costoso que enviarlos a Rotterdam.

En años anteriores se ha comentado desde estas líneas que transportar una tonelada de granos en camión desde las regiones más alejadas del norte del país hasta las terminales portuarias de la región del Up-River implicaba un costo mayor que el de enviar una tonelada en buque a China. Si bien este continuaba siendo el caso hace unos meses, los precios de los fletes marítimos se dispararon desde fines de mayo en adelante, por lo que la situación se revirtió.

Se trata de un análisis que hay que tomar con precaución y en forma relativa, ya que se compara un modo de transporte marítimo internacional con un modo terrestre (camión) a nivel nacional y donde los volúmenes de carga son absolutamente diferentes.

Presionados por una mayor demanda de mineral de hierro luego de que la construcción de infraestructura se reactivara en varias regiones del planeta, los fletes para el transporte marítimo de carga a granel alcanzaron máximos en 11 años a principios de julio, y, si bien se retrajeron levemente desde esos máximos, se sostienen en valores considerablemente elevados.

En el siguiente cuadro se tienen los costos en dólares por tonelada de transportar los granos desde distintas localidades del norte argentino hasta el Gran Rosario y el costo de transportarlas desde allí hasta el puerto de Dalián en China. Tal como se puede apreciar, el flete marítimo a China medido en dólares por tonelada se ubica por encima del flete camionero desde cualquier origen.



Sin embargo, si nos retrotraemos al 27 de mayo, el flete marítimo a China se ubicaba en US$ 56,36 /t, por debajo de los 57,10 que cuesta transportar granos desde Salta el Gran Rosario. Incluso, si vamos algo más atrás en el tiempo hasta el 13 de abril, tenemos que el flete marítimo a Dalian se situaba en US$ 47,30 /t, por lo que era más económico llevar los granos en buque los más de 21.000 km que separan al Gran Rosario de esa ciudad china que transportarlos hasta los puertos del Up-River desde cualquier distancia superior a los 775 km.

Cambiando ahora de destino y comparando el flete camionero en nuestro país con el costo del transporte marítimo al puerto de Rotterdam, la situación cambia. Transportar productos agroindustriales en buque desde el Gran Rosario al principal puerto de ingreso al mercado europeo es más económico que traerlos a los puertos del Up-River desde cualquier distancia superior a los 320 km. Además, recorrer en camión los 1.150 km que separan la localidad de Joaquín V. González en Salta del Gran Rosario cuesta casi el doble que el viaje en buque de más de 12.000 km hasta el principal puerto del viejo continente (US$ 57,1 /t vs. US$ 29,4 /t).



3. El costo del flete camionero en Argentina es más caro que en los principales países competidores en la exportación de granos.

Para tomar una noción de cuál es la situación en los principales competidores de Argentina, resulta conveniente comparar con lo que ocurre en Brasil y Estados Unidos. Para ello se procedió a comparar el costo del flete para una distancia de 320 km o 200 millas en los tres países y comparar para una distancia de 1.150 km entre Argentina y Brasil (no se incluyó a Estados Unidos en este último porque en distancias largas el país norteamericano opta por otro tipo de transporte como el tren o la barcaza).

En el cuadro que sigue se muestran los costos de transportar en camión una tonelada de granos por una distancia relativamente corta de 320 km en cada uno de los tres países. Actualmente, el costo en dólares por tonelada por kilómetro recorrido en Argentina (US$ 0,092 /t/km) es un 75% más caro que en Brasil. Esta brecha entre los costos en ambos países se ha acentuado del desde inicios de 2020 a esta parte, producto de la depreciación que ha sufrido el Real brasileño y que ha abaratado los costos medidos en dólares.

En cuanto a los fletes en los Estados Unidos, el costo en dólares por tonelada por kilómetro recorrido para una distancia de 321km aproximadamente asciende a US$ 0,060 /t/km, un 54% menos que el costo en Argentina. A diferencia de lo ocurrido en Brasil, el costo del flete camionero en el país norteamericano registró un fuerte incremento de más de 50% en el último tiempo, de la mano de la suba en los precios internos del combustible en aquel país.



Extendiendo el análisis a un flete que recorra una distancia más larga (1.150 km), se reduce la brecha en relación con los costos de nuestro país vecino, aunque sigue manteniéndose considerablemente más elevada. Mientras que en Brasil el costo de flete para distancias largas es de US$ 0,030 /t/km, en argentina se ubica en US$ 0,050 /t/km, es decir, un 65% más caro. Esto contrasta fuertemente con lo ocurrido en noviembre de 2019, cuando el flete largo en aquel país estaba 8,3% por encima del de Argentina. Lo anterior se debe a la mencionada depreciación del Real del último año y a que, en aquel entonces, el peso argentino había sufrido su propia depreciación, por lo que el costo del flete en nuestro país se encontraba particularmente barato medido en dólares.



4. ¿Cuál sería el ahorro de costos logísticos en caso de implementarse un sistema combinado de transporte en camión para distancias cortas y de ferrocarril para tramos largos?

Resulta imperioso reducir los costos logísticos y de transporte que deben afrontar los productores del norte del país para hacer llegar su mercadería al Gran Rosario. Para la campaña 2020/21, la región norte (comprendida por las provincias de Salta, Tucumán, Santiago del Estero y Chaco) obtuvo una producción total de 4,7 Mt de soja y 4,5 Mt de maíz. De esa producción, se estima que 3,4 Mt de cada cultivo tienen como destino la exportación, por lo que son 6,8 Mt de granos que deben soportar el elevado peso en el costo del transporte por la distancia. Esto sin contar la producción de los demás cultivos obtenidos en esta región que tienen como destino la exportación. En su gran mayoría, esta mercadería llega en camión, cuando lo ideal sería que, por la gran distancia, se movilizara en ferrocarril o barcazas, dependiendo del origen. Argentina viene avanzando con la Rehabilitación del Belgrano Cargas y la famosa "T" o "L" que une Joaquin V. Gonzalez- Avia Terai- Gran Rosario mediante un convenio con la corporación CMEC de China. Este convenio permitió incorporar 3.500 vagones, 107 locomotoras, 1.200 Km de vías en una "T" que comprende 1.593 Km de vías férreas en construcción. Toda esta infraestructura es operada por la empresa estatal "Trenes Argentinos Cargas". Recientemente, se ha dispuesto avanzar con el sistema "Open Access" donde se podrían incorporar nuevos operadores en una red ferroviaria administrada por el Estado Nacional.

Para poder estimar la ganancia en eficiencia que generaría a los productores del NOA el desarrollo ferroviario para transportar los granos desde el NOA-NEA, tomamos como ejemplo el tramo Joaquín V. González en Salta hasta el Gran Rosario. En el cuadro que sigue están detallados los costos por tonelada por kilómetro recorrido en camión en la situación actual de un flete de 1.150 km y una combinación hipotética de un flete corto camionero de 60 km hasta la terminal ferroviaria y un flete largo de 1.150 km en ferrocarril.

En la situación actual, el costo en dólares del flete camionero asciende a US$ 57,10 /t. La situación hipotética de una combinación de camión y ferrocarril arrojaría un costo de US$ 38,48 /t. Este último se obtendría de sumar la multiplicación de los US$ 0,025 /t/km que cuesta el flete ferroviario por los 1.150 km que separan esa localidad salteña del Gran Rosario más el resultado de multiplicar los US$ 0,162 /t/km que cuesta el flete corto camionero por los 60km estimados que existen entre la chacra y la terminal ferroviaria. De esta manera, obtenemos que el ahorro de costos que generaría este nuevo sistema hipotético asciende a US$ 18,62 /t.

Si contrastamos este ahorro con el precio estimado que actualmente se le paga al productor de Salta, la mejora en el precio actual del maíz rondaría el 14%, en tanto que el de la soja ascendería al 7%.

De ninguna manera debe leerse esto como un mensaje en perjuicio del camión como medio de transporte, sino como un abogamiento por la complementariedad que deben lograr en Argentina el transporte por camión, por ferrocarril y por barcaza en la búsqueda de implementar un sistema integrado que logre una mejor eficiencia y permita minimizar los costos logísticos. El camión juega un rol preponderante en transporte de cargas en Argentina y cumple un rol relevante en la economía nacional, pero, en distancias largas, resulta necesario el desarrollo de los ferrocarriles y del transporte fluvial que le permita ganar mayor competitividad a los granos argentinos.