



 Economía

La importancia del transporte

Dentro de las actividades agrícolas el transporte juega un papel fundamental. Es por esa razón que felicitamos a los organizadores del MERCOSOJA 2011 por haber destinado un espacio al tema del transporte en la cadena de la soja.

En el caso concreto del mencionado evento, distintos oradores brindaron un análisis del transporte en los principales países productores de soja. El Licenciado Alfredo Sesé lo hizo para el transporte de soja en nuestro país; el Dr. Marcelo Duarte Monteiro lo hizo para el transporte de soja en Brasil, y comparativamente con EE.UU. y el Sr. Pablo Ferrés comentó el trabajo del Dr. Juan Carlos Muños Menna, que por razones personales no pudo concurrir a la reunión, y que se refiere al transporte por la hidrovía de los ríos Paraguay y Paraná. Lamentablemente, el tiempo es tirano y los oradores no lo tuvieron en la medida suficiente para un análisis más detallado de la cuestión.

Estimando que nuestro país exporte en el corriente año un volumen de 76 millones de toneladas de granos, subproductos, aceites y biodiesel, por un valor conjunto de alrededor de 32.000 millones de dólares, y teniendo en cuenta la siguiente matriz de transporte interno desde las chacras a los puertos y fábricas, tendríamos:

a) Transporte por camión : alrededor de 76 millones de toneladas, con un recorrido medio de 320 kilómetros, a un flete promedio de 10 centavos de dólar la tonelada-kilómetro. Flete total por este medio 2.432 millones de dólares.

b) Transporte por ferrocarril : alrededor de 12 millones de toneladas, con un recorrido medio de 500 kilómetros, a un flete promedio de 4 centavos de dólar la tonelada-kilómetro. Flete total por este medio 240 millones de dólares.

c) Transporte hidroviario : alrededor de 1 millón de toneladas, con un recorrido medio de 600 kilómetros, a un flete promedio de 2 centavos de dólar la tonelada-kilómetro. Flete total por este medio 12 millones de dólares.

El flete total de los distintos medios estaría en el orden de 2.684 millones de dólares.

Al mencionado flete interno hay que agregar el llamado flete marítimo. Lo estimamos en alrededor de 4.000 millones de dólares teniendo en cuenta el envío de los 76 millones de toneladas a los distintos destinos: Europa, Asia, Medio Oriente y América. Este flete marítimo, con el seguro correspondiente, elevaría el valor de la exportación de u\$s 32.000 millones, mencionados más arriba, a un valor CIF de u\$s 36.000 millones.

También habría que incluir el pago que los armadores realizan por el peaje de las vías navegables, por el mayor dragado y balizamiento, que estimamos en aproximadamente 106 millones de dólares, considerando 76 millones de toneladas a un costo de u\$s 1,4 por tonelada métrica.

Por lo tanto, los fletes totales estarían en el orden de los 6.790 millones de dólares .

Si el mencionado total lo relacionamos con el valor CIF de los granos, subproductos, aceites y biodiesel exportados (u\$s 36.000 millones) tendríamos un ratio de 18,9%, pero no mostraríamos la efectiva incidencia que tiene para 'Juan Productor' quien es efectivamente el que paga todo ese transporte. Para hacer el cálculo procedemos de la siguiente manera:

Pág 1





Valor FOB de las exportaciones: u\$s 32.000 Mill.

Menos el monto de retenciones (impuesto a la exportación) que lo estimamos en promedio en 30% sobre el valor FOB, alrededor de u\$s 9.600 Mill .

Ventas en el mercado interno : 22 Mill Tn a u\$s 160/tn = u\$s 3.520 millones.

Gastos fobbing en puertos: alrededor de 76 Mill Tn por 13 dólares por tonelada = u\$s 988 millones .

Gastos de acondicionamiento de las mercaderías: 4% sobre u\$s 24.932 millones (este monto resulta de restar a los 32.000 millones mencionados más arriba las retenciones por 9.600 millones, sumarle las ventas en el mercado interno y restarle los gastos de fobbing) = u\$s 997 millones .

Transporte doméstico: u\$s 2.684 millones.

Restaría un ingreso de 21.251 millones de dólares. Esta cifra resulta de restarle a u\$s 24.932 millones, el transporte doméstico por 2.684 millones y los gastos de acondicionamiento por 997 millones.

Estimando un costo de 16.000 millones de dólares (por siembra, cosecha, alquiler, estructura, impuestos, etc.) restaría una utilidad bruta de u\$s 5.251 millones.

Restarían deducirle el impuesto a las ganancias : 30% sobre u\$s 5.251 millones = u\$s 1.575 millones .

La utilidad neta sería de u\$s 3.676 millones.

Sobre un ingreso bruto de u\$s 21.251 millones, los gastos de transporte serían el 31,5%.

¿Es correcto incluir el costo del transporte marítimo?

Sí, dado que un mayor costo por el transporte y seguro marítimo hace que disminuya el precio FOB de la mercadería exportada, y esto lleva a una disminución en el ingreso que recibe el productor.

