



 Commodities

# Preocupante situación del NOA/NEA (II): los elevados costos de transporte

Patricia Bergero y Julio Calzada

En la nota titulada "La logística de transporte del maíz, segunda parte", publicada en el Informativo Semanal del 3 de julio último, analizamos con elevado nivel de detalle los problemas de los altos costos de transporte en el Noreste y Noroeste argentinos. Este factor negativo para el productor agropecuario se suma a los enumerados anteriormente: bajos precios internacionales y domésticos de los granos, elevados costos de los insumos y labores, variabilidad de los rindes por combinación de aspectos climáticos, todo ello redundando en márgenes brutos negativos. Habría que agregar a esta enumeración varios aspectos más, pero se destacan particularmente un esquema impositivo inadecuado y regulaciones comerciales inflexibles e incongruentes.

Vamos a resumir nuevamente las conclusiones del citado informe. En él se analizaba la conveniencia o no de traer la producción de maíz al Gran Rosario o a zonas productivas núcleo (Córdoba, Buenos Aires, Santa Fe o Entre Ríos) donde se concentra la mayor demanda de maíz para molienda seca, húmeda, alimentación animal, etanol, etc. Se analizaba el peso del flete camionero para diversos escenarios. También se evaluó cual sería el escenario para el productor del NOA/NEA si se eliminaran las restricciones a las exportaciones del maíz y el precio local convergiera con el FAS teórico con retenciones del 20% (1.120 \$/t). Luego se evaluó un escenario de eliminación de los derechos de exportación del cereal.

En lo que se refiere a la producción de maíz en regiones como el NOA y NEA existen varios tipos de estrategia para la adquisición del grano, pero, actualmente, la predominante es la visita de comerciales con camiones propios para comprar directamente la mercadería en procedencia. De acuerdo con la información de casas de corretaje locales, hay numerosos compradores que arriban con esta estrategia pagando entre \$400 y \$500 /t de maíz puesto en procedencia. Entonces los productores locales deciden malvender su producción debido a que la alta incidencia que tiene el flete camionero para distintas localidades desalienta el envío de grano a las terminales portuarias del Gran Rosario, donde se despacha el 87% de los embarques anuales de maíz.

Se analizaron distintos escenarios en el mencionado informe, a saber:

Escenario N° 1 : Pago de \$ 500 /t de maíz puesto en procedencia en NOA/NEA frente a un valor en mercado de referencia de \$890 /t.

Escenario N° 2 : Pago de \$ 400 /t de maíz puesto en procedencia en NOA/NEA frente a un valor en mercado de referencia de \$890 /t.

Escenario N° 3 : ¿Qué sucedería si se eliminaran las restricciones a las exportaciones, con lo cual el precio del maíz tendería a subir y acercarse al FAS teórico actual de \$1120 /t?





Escenario N° 4 : ¿Qué sucedería si se eliminasen las retenciones al maíz y el precio local fuera similar al FAS Teórico 1.436 \$/t?

Las conclusiones que se obtuvieron para los viajes en camión desde el Noroeste y Noreste argentino al Gran Rosario fueron:

- Frente a un precio de 890 \$/t de maíz puesto en Rosario, si el productor percibe aproximadamente 500 \$/t por el grano en procedencia, no le conviene traer la mercadería en camión al Gran Rosario .
- Frente a un precio de 890 \$/t de maíz puesto en Rosario, si se paga en procedencia 400 \$/t, conviene traer la mercadería al Gran Rosario en camión en distancias menores a 400 km .
- Si se eliminaran las restricciones a las exportaciones de maíz, el precio del cereal se tendería a elevar y se acercaría al FAS Teórico (\$ 1.120 /t) con la alícuota de retención vigente, al productor le convendría enviar el grano en camión al Gran Rosario, siempre que las distancias fueran menores a 700 km . Aquí quisiéramos hacer una salvedad; el aumento de cupos a la exportación no asegura la desaparición de la brecha entre el FAS teórico y el precio de mercado, aunque puede morigerarla brecha. En ese sentido, recomendamos ver el gráfico que relaciona esta brecha de precios reales y teóricos con las liberaciones de cupos en las últimas seis campañas comerciales que se exhibe en el comentario de coyuntura de maíz .
- Si se eliminaran las retenciones al maíz (20%) y el precio fuera equivalente al FAS Teórico sin retenciones (1.436 \$/t), convendría traer la mercadería en camión al Gran Rosario en cualquier tipo de distancia .

En consecuencia, el problema del NOA y NEA no es sólo el elevado costo del flete camionero, sino que se ve perjudicado por los bajos precios domésticos. Éstos surgen de la aplicación de retenciones o derechos de exportación sobre un precio externo afectado por un mercado de valores deprimidos y por las distorsiones que generan las restricciones a las exportaciones a través del sistema de ROE Verdes y la cuotificación del saldo exportable.

Los costos de transporte en Argentina son elevadísimos, perjudicando a las producciones que se encuentran alejadas de las terminales portuarias. Trasladar la mercadería por camión desde Joaquín V. Gonzalez, en Salta, al Gran Rosario (a 1.150 km de Rosario) cuesta 72 U\$S la tonelada. Trasladar la mercadería a Shanghai (China) desde los puertos del Up River sale 41 U\$S la tonelada. La distancia a China es de 21.200 km contra 1.150 km a la localidad salteña: 18 veces más que la distancia local. En distancias camioneras más cortas, sigue siendo más caro el flete camionero en valores absolutos. Trasladar maíz desde Vera (provincia de Santa Fe) a Rosario (distancia de 427 km) cuesta 46 U\$S la tonelada. Una vez más, comparemos esa cifra con el costo de despachar mercadería a granel por buque de las terminales del Up River a Shanghai (China); 41 U\$S la tonelada.

La comparación del flete camionero en EE.UU. (en dólares la tonelada/km) con el argentino y brasileño en distancias relativamente cortas de 320 kilómetros muestra que el flete local es un 84% más caro que el estadounidense y un 77% más caro que el brasileño; esto es, medido en U\$S la tonelada kilómetro. Estos países compiten con Argentina en la búsqueda de mercados internacionales, principalmente en soja y maíz.

Los elevados costos de transporte automotor en Argentina obedecen a una serie de factores, tales como:





Preocupante situación del NOA/NEA (III): los elevados costos de transporte - 17 de Julio de 2015

- Elevado componente impositivo en los combustibles, componente integrado por diversos tributos de los cuales se destacan el IVA (Impuesto al Valor Agregado), el Impuesto sobre la transferencia a título oneroso sobre el Gasoil y el Gas Licuado para uso automotor (Ley N° 26.028) y el Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y Gas Natural (ex ITC), establecido por la Ley 23.966.
- Existe una fuerte presión tributaria sobre los transportistas que se compone de diversos impuestos: Ganancias, Bienes personales, Débitos y Créditos bancarios, Ingresos Brutos, etc.
- Argentina viene registrando un proceso inflacionario que impactó fuertemente sobre los costos de operación de los camioneros, especialmente en los rubros no transables: salario del transportista, seguros, etc.
- Se elevó de manera considerable el precio de los vehículos pesados o km en los últimos dos años. Lo mismo puede decirse del resto de los bienes y servicios que utiliza el transporte por camión: neumáticos, repuestos, lubricantes, reparaciones, etc.

Los altos costos de transporte también alcanzan al modo ferroviario. Un viaje de 930 kilómetros desde el NOA/NEA al Gran Rosario a \$ 0,3775 la tonelada/kilómetro implica que el flete ferroviario argentino, medido en U\$S la tonelada/Km, es un 55% más alto que un trayecto similar en Estados Unidos.

Es razonable pensar que el mayor costo camionero argentino medido en U\$S/la tonelada/kilómetro podría obedecer al atraso cambiario y a que la tarifa del camión en Argentina muchas veces se negocia con rebajas o bonificaciones comerciales. Evaluamos en el análisis un escenario de estas características (tipo de cambio de \$ 11,77 por cada dólar estadounidense y bonificación comercial del 20% en la tarifa camionera). Aún con este escenario favorable para reducir el costo argentino medido en dólares estadounidenses, el flete camionero argentino sigue siendo más caro que el brasileño y estadounidense para distancias de 320 km.

Hay un informe que delineó una agenda de temas estratégicos a seguir en este tema para reducir los costos de transporte de la mercadería desde el NOA y NEA. Entre esos temas se encuentran: finalizar la rehabilitación de la famosa "T" ferroviaria del Belgrano Cargas en el NOA-NEA, mejorar los accesos viales y ferroviarios al Gran Rosario, mejorar la red vial del NOA-NEA y zona núcleo de producción de maíz, los accesos a los puertos de Quequén y Bahía Blanca y formular un plan estratégico con participación público-privada para reducir y racionalizar los costos de transporte del modo vial y ferroviario.

