



Por el aumento en fletes marítimos, la cadena agroindustrial enfrenta un sobrecosto de US\$ 1.850 millones para exportar la cosecha gruesa - 03 de Junio de 2022

 Economía

# Por el aumento en fletes marítimos, la cadena agroindustrial enfrenta un sobrecosto de US\$ 1.850 millones para exportar la cosecha gruesa

Guido D'Angelo - Tomás Rodríguez Zurro - Emilce Terré

Las tensiones en las cadenas globales de suministro y el aumento en los costos de fletes marítimos impactan con fuerza en la cadena agroindustrial. Por embarcar soja, maíz y sus derivados en la campaña 22/23, Argentina enfrenta un sobrecosto de US\$ 1.850 M.

Desde el año 2020 hasta aquí, se sucedieron turbulencias en las cadenas globales de abastecimiento que derivaron en una impresionante suba de costos de abastecimiento de bienes y servicios claves, incluyendo energía, fertilizantes, metales, alimentos, entre otros. La pandemia de COVID primero, la reactivación de la demanda global que se anticipó al acomodamiento de la capacidad de carga de los fletes marítimos, la guerra entre Rusia y Ucrania y la más reciente paralización de actividades en ciudades claves de China como respuesta a su política de COVID-cero generaron enormes congestiones en los principales puertos del mundo, aumento de los costos de fletes marítimos, cuellos de botella y faltantes de productos en todo el mundo.

Todo lo anterior impacta de lleno sobre el agro argentino, vía un mayor costo para exportar. Actualmente, el costo del flete en un buque tipo Handysize desde el Up-River hasta los principales destinos está cerca de los máximos que ocurrieron en la víspera del conflicto entre Rusia y Ucrania. Los costos de flete en un Buque tipo Panamax están prácticamente en máximos de los últimos dos años.

Debe notarse que el aumento en los fletes marítimos tiene un particular impacto en Argentina por su lejanía de los principales centros de consumo. Enviar un buque desde los puertos rosarinos hacia China requiere 6 días más que lo necesario desde los puertos del Golfo de México y más del doble que desde los puertos de la costa oeste norteamericana; mientras que enviar granos al principal puerto europeo conlleva 3 días más que desde Brasil y 5 más que desde Estados Unidos. Así, comparando con otros países competidores, se aprecia que, tanto para Asia como para Europa, el costo en dólares por tonelada es más elevado para los puertos de la región que para el resto. Es US\$ 10/t más caro enviar a desde puertos argentinos a Europa que desde el puerto de Santos y los del Golfo; y US\$ 8/t más caro enviar a Asia que desde Brasil, aunque en este caso la diferencia con los puertos del Golfo estadounidense no es tan marcada. Además, si bien es más costoso enviar granos desde el Golfo de México hacia África que hacerlo desde puertos argentinos, desde estos últimos es US\$ 10/t más costosos que los envíos desde puertos de Brasil.

Pág 1



Por el aumento en fletes marítimos, la cadena agroindustrial enfrenta un sobrecosto de US\$ 1.850 millones para exportar la cosecha gruesa - 03 de Junio de 2022

## Costo del Flete Marítimo vs. otros orígenes

En US\$ / t, al 19/5/2022

Destino	Africa	Europa	Asia
Up-River - ARG	U\$ 68,60	U\$ 62,75	U\$ 79,33
Santos - BRA	U\$ 57,80	U\$ 51,50	U\$ 71,00
Golfo - EEUU	U\$ 76,20	U\$ 49,50	U\$ 77,33
Pacífico Norte - EEUU	S/D	S/D	U\$ 52,25

@BCRmercados en base a información de MAGyP y compañías navieras.

Si comparamos con la situación de hace un año, tenemos que el costo del flete promedio ponderado por la distribución de los destinos de los últimos cuatro años, el costo de cada tonelada embarcada es de casi US\$ 68/t, cuando el año pasado apenas superaba los US\$ 41. Es decir, se incrementó en más de un 63%.

## Costo del Flete Marítimo vs. año anterior

Destino	Participación en embarques de C.Soja y C.Maíz de Argentina	Precio promedio por tonelada embarcada en 2022	Precio promedio por tonelada embarcada en 2021 <sup>2</sup>	Encarecimiento del flete (2022-2021)	Var %
Sudamérica <sup>1</sup>	12%	U\$ 30,00	U\$ 17,00	U\$ 13,00	76%
Africa	17%	U\$ 68,60	U\$ 34,52	U\$ 34,08	99%
Asia	55%	U\$ 79,33	U\$ 52,83	U\$ 26,50	50%
Europa	14%	U\$ 62,75	U\$ 32,48	U\$ 30,27	93%
<b>Promedio costo flete promedio ponderado (US\$ / t)</b>		<b>U\$ 67,90</b>	<b>U\$ 41,63</b>	<b>U\$ 26,27</b>	<b>63%</b>

@BCRmercados en base a información de MAGyP y compañías navieras. Participación por destino en base a número de buques por destino promedio anuales 2018-2021; estos cuatro destinos explican el 98% de los destinos de exportación en dichos años. (1) se toma el precio del flete promedio con destino a Brasil. (2) Se toman las situaciones de precio a mayo de cada año

Por eso, si tomamos lo que se proyecta exportar este año de la cosecha gruesa (tanto en granos como en derivados) a distintas regiones del planeta, el costo total de embarcar la mercadería a estos destinos alcanzaría casi US\$ 4.800 millones en caso de que el costo del flete marítimo se sostenga en los valores presentes y no se normalice el flujo de buques de carga. Si el costo de los fletes se hubiera mantenido en los valores que se registraban hace un año (que, cabe mencionar, ya eran elevados por las disrupciones logísticas que había impuesto la pandemia), el costo de exportar estos productos hubiera sido de aproximadamente US\$ 2.900 millones. Es decir que, en el actual contexto de desbalances en las cadenas globales de suministro y suba de costos de los fletes, exportar soja, maíz y sus derivados desde Argentina supone un sobrecosto de nada menos que US\$ 1.850 millones versus lo que hubiera costado hace un año.

Pág 2



Por el aumento en fletes marítimos, la cadena agroindustrial enfrenta un sobrecosto de US\$ 1.850 millones para exportar la cosecha gruesa - 03 de Junio de 2022

### Costo adicional que acarrea el encarecimiento del flete marítimo en las exportaciones agroindustriales de la cosecha gruesa 2021/22 de Argentina

Destino	Participación en embarques agroindustriales	Estimación de toneladas del C.Soja y C.Maíz que se embarcarían en la campaña 2021/22 (Mt)	Costo total de embarcar la mercadería a estos destinos en mayo 2022	Costo total de embarcar la mercadería a estos destinos en mayo 2021	Diferencia de costo total (Diferencia de precios multiplicada por toneladas embarcadas)
Sudamérica <sup>1</sup>	12%	8,35	\$ 250.437.201	\$ 141.914.414	\$ 108.522.787
África	17%	11,93	\$ 818.197.948	\$ 411.722.932	\$ 406.475.016
Asia	55%	38,76	\$ 3.074.672.350	\$ 2.047.585.280	\$ 1.027.087.070
Europa	14%	10,14	\$ 636.443.146	\$ 329.429.058	\$ 307.014.088
<b>Costos total</b>			<b>\$ 4.779.750.645</b>	<b>\$ 2.930.651.684</b>	<b>\$ 1.849.098.961</b>

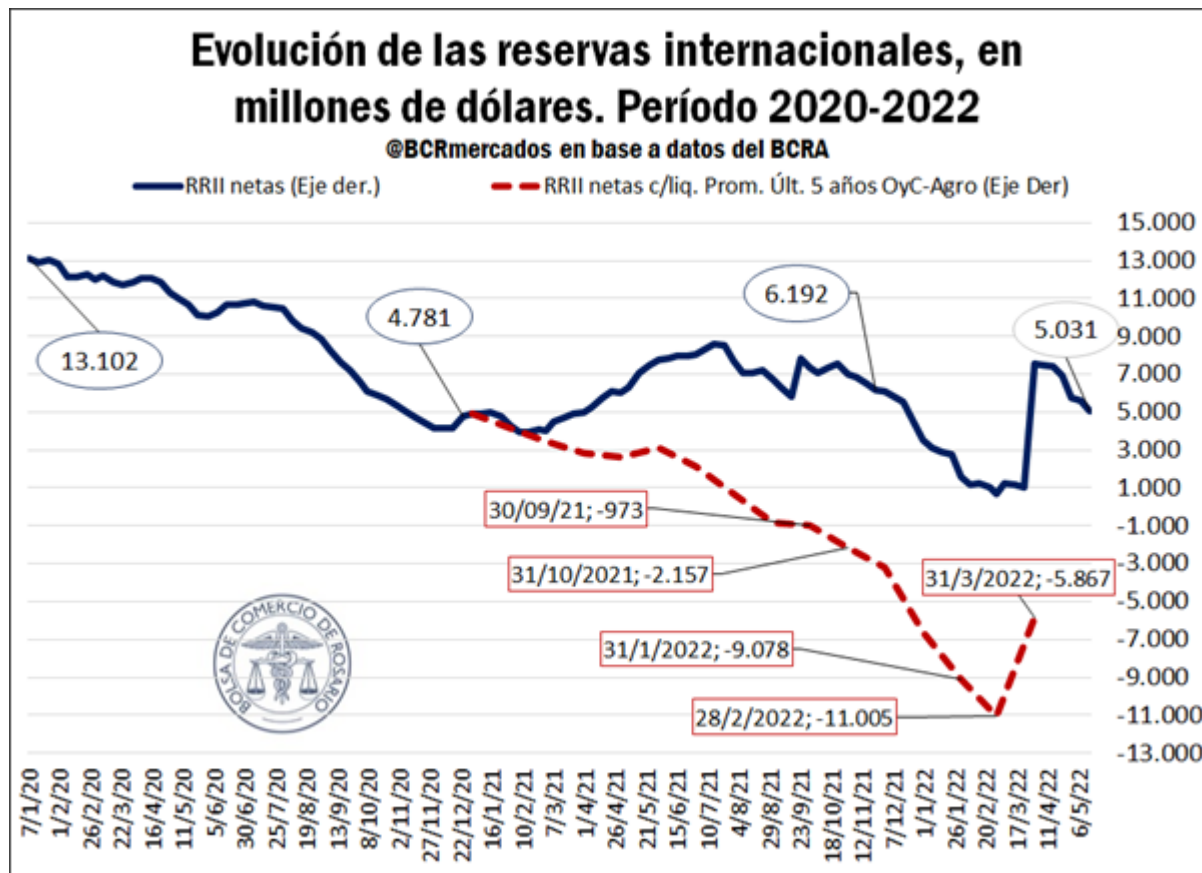
@BCRmercados en base a estimaciones propias. NOTA: se supone en el cálculo que el diferencial de precios se mantiene para toda la campaña comercial de los productos analizados. (1) se toma el precio del flete promedio con destino a Brasil.

¿Qué sucede del lado de las importaciones?

La crisis de las cadenas de suministro encuentra a la Argentina en un delicado contexto para sus cuentas externas. Las reservas netas del BCRA se ubican cerca de los US\$ 5.000 millones, menos de la mitad de lo que eran al comenzar el año 2020. Sin el crecimiento de cantidades y precios de exportación, las reservas internacionales hubieran tocado su piso a mediados del año pasado.



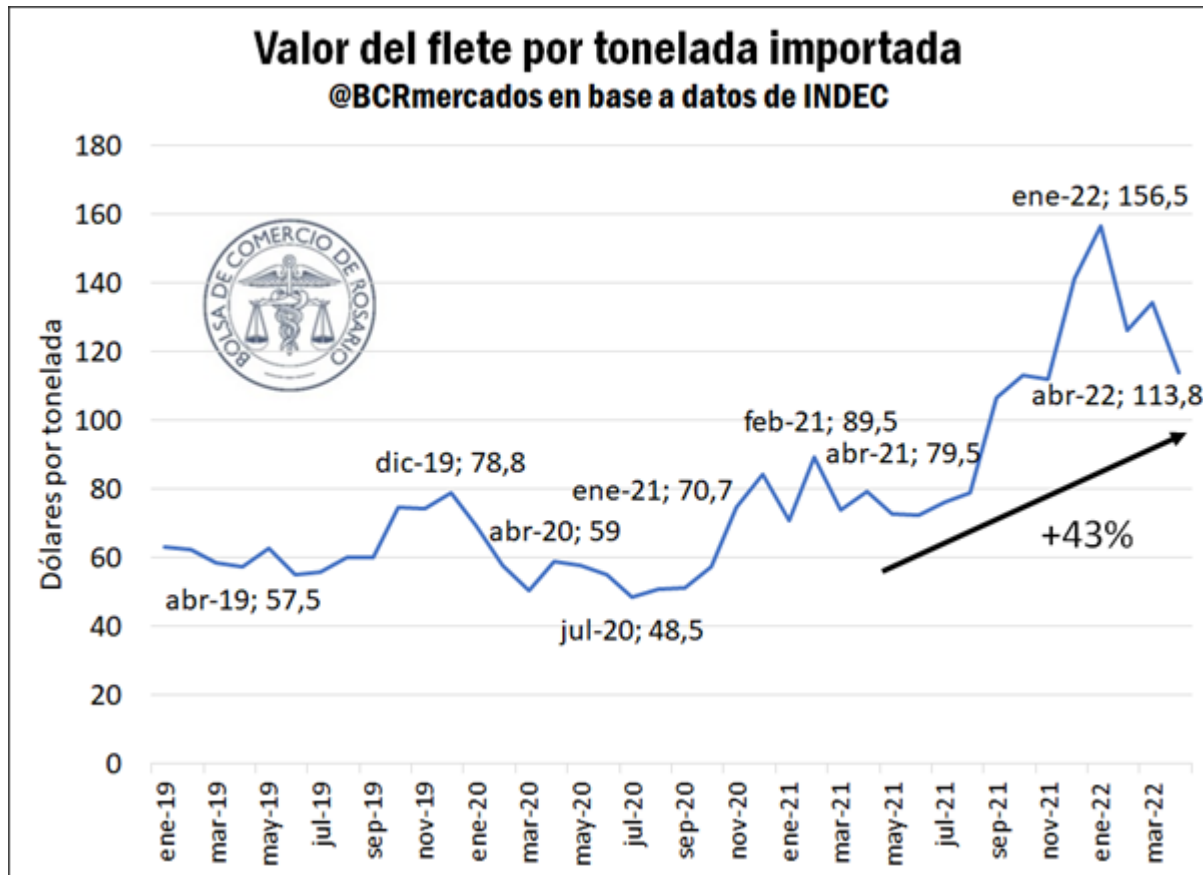
Por el aumento en fletes marítimos, la cadena agroindustrial enfrenta un sobrecosto de US\$ 1.850 millones para exportar la cosecha gruesa - 03 de Junio de 2022



Las sucesivas tensiones en las cadenas de suministros, apuntaladas por la crisis logística que tiene su epicentro en China, han llevado a un alza del 43% en el flete de las importaciones argentinas. Con 3,2 millones de toneladas importadas en abril, esto redunda en un costo logístico de US\$ 374 millones sólo en un mes. Si bien la situación viene normalizándose de sus máximos en enero de este año, aún está muy lejos de los valores previos a la pandemia.

Con cerca de 40,8 Mt de importaciones de diversas mercaderías en 2021, traer este conjunto de bienes a la Argentina costó cerca de US\$ 3.632 millones el año pasado. Considerando los precios promedio vistos en los primeros meses del año, y de mantenerse los valores de abril por el resto del 2022, los fletes de las importaciones se estiman en más de US\$ 4.849 millones para el 2022, un 33,5% por encima del año pasado, siendo un gasto adicional para el país de más de US\$ 1.217 millones adicionales.

Por el aumento en fletes marítimos, la cadena agroindustrial enfrenta un sobrecosto de US\$ 1.850 millones para exportar la cosecha gruesa - 03 de Junio de 2022



Desagregando por origen de importación, el alza de este valor promedio se explica en gran medida por el alza de fletes desde China. El flete de importación desde el gigante asiático se cuadruplicó en apenas dos años. Traer una tonelada de China costaba cerca de US\$ 150 hace dos años, mientras hoy cuesta cerca de US\$ 600. Para ponderar el impacto de estas subas, merece la pena destacar que China es origen del 23% de las importaciones argentinas.

Este marco de alzas de costos resulta complejo para unas reservas internacionales que ya se encuentran presionadas. Es cierto que los términos de intercambio se están fortaleciendo, creciendo un 4,8% en el primer trimestre de este año respecto al año pasado. No obstante, los volúmenes exportados crecieron un 3,2% a nivel interanual en el primer trimestre de 2022, mientras las cantidades importadas mostraron una suba superior al 20,2%.

El deterioro del superávit comercial que se viene observando se explica fundamentalmente por esta fuerte demanda de importaciones. El saldo comercial en los primeros cuatro meses del año acumuló un neto positivo US\$ 2.830 millones, pero casi un 30% menos que el año pasado. Tocando un mínimo que no se observaba desde el déficit comercial de 2018, se sigue atentamente la evolución mensual de este indicador para los meses venideros, considerando que volverá a verse un importante volumen de divisas recién en diciembre de este año, al iniciarse la cosecha fina.