

Prensa

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

La DlyEE brindó una charla en Agroactiva 2022 sobre cómo impactan las tensiones de las cadenas globales de suministro a la economía y el agro.

Las cadenas globales de suministros, o cadenas globales de valor, entendidas como la organización transfronteriza de las actividades necesarias para producir, comercializar y disponibilizar bienes y/o servicios, están sufriendo fuertes disrupciones desde el 2020 a raíz de la pandemia COVID-19, incluyendo la reciente paralización de los puertos de China frente a la política de tolerancia cero de este país, una demanda latente que explota antes de lo previsto y que superó la capacidad máxima de carga de los fletes internacionales, y la Guerra entre Rusia y Ucrania con sus consecuentes turbulencias en mercados de insumos clave (energía, metales, fertilizantes, commodities agrícolas).

Una de las consecuencias de lo anterior ha sido la llamada crisis de contenedores. Habida cuenta que más del 80% del comercio internacional se da por vía marítima y que China posee 6 de los 10 puertos más importantes del transporte marítimo mundial containerizado, además de ser uno de los principales abastecedores mundiales de materias primas y manufacturas, puede comprenderse por qué la virtual paralización de algunas de sus ciudades claves a raíz de la política de COVID-cero que impuso el gigante asiático derivó en enormes cuellos de botella, congestiones en los puertos y notables demoras en los tiempos de entrega de mercancías a nivel global. Con una demanda que se reactiva post pandemia, superando la capacidad de carga de la flota marítima internacional, se registra un inusual incremento del costo de los fletes marítimos internacionales.

Una de las consecuencias más claras del incremento de los fletes, para un país como Argentina que se encuentra geográficamente lejos de los principales centros de consumo del mundo (85% de la población mundial vive en el hemisferio norte), es el incremento en el costo de importar y exportar. Para el agro, en particular, ello significa un sobrecosto de USD 1.800 millones para exportar su cosecha gruesa, específicamente soja, maíz y sus subproductos.

En efecto, actualmente más del 10% de los buques de carga del mundo se encuentran atascados frente a las costas de China. Esta menor disponibilidad de buques en el mundo, sumado a la fuerte suba del precio del petróleo luego de que estallara el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania ha impactado fuertemente en los costos de los fletes; impactando con más fuerza en Argentina que en otros países competidores como Brasil y Estados Unidos por la distancia que deben recorrer los buques.

El costo de embarcar granos y derivados es actualmente hasta US\$ 10 /t más caro que desde Estados Unidos y Brasil según el destino. Además, comparando con el año pasado hasta estas alturas del año, el costo del flete se incrementó entre un 50 y un 100%, dependiendo del destino. Ponderando por cuánta mercadería se envía a cada una de las regiones, el costo por embarcar este año es de US\$ 68 /t, cuando el año pasado (un año en el que el costo del flete ya era elevado por las complicaciones que supuso la pandemia) era de US\$ 41 /t. Es decir, un 63% más.



BOLSA
DE COMERCIO
DE ROSARIO

 www.facebook.com/BCROficial

 twitter.com/bcrprensa

 es.linkedin.com/BCR

 www.instagram.com/BCR

 www.youtube.com/BolsadeRosario

 BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
Córdoba 1402 - S2000AWW

 TELÉFONO
(54 341) 5258300 / 4102600

 EMAIL
contacto@bcr.com.ar

 WWW
bcr.com.ar

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 ²	Encarecimiento del flete (2022-2021)	Var %
Sudamérica ¹	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%
Promedio costo flete promedio ponderado (US\$ / t)		U\$ 67,90	U\$ 41,63	U\$ 26,27	63%

@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 ello, de acuerdo con lo proyectado a embarcar en esta campaña, de mantenerse estos costos de fletes de carga a granel tendríamos un sobre costo para exportar de casi US\$ 1.850 millones. Lo que el año previo hubiera requerido alrededor de US\$ 2.900 millones, este año sería de US\$ 4.800 millones.

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 ¹	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
Costos total			\$ 4.779.750.645	\$ 2.930.651.684	\$ 1.849.098.961

@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.

Adicionalmente, el aumento de los fletes implica para Argentina un mayor costo para importar. El flete de las importaciones argentinas ha crecido un 43% interanual en promedio, con el grueso de las subas explicado por el costo logístico desde China, que creció más de un 300% en 2 años (traer una tonelada de China costaba cerca de US\$ 150 hace dos años, mientras hoy cuesta cerca de US\$600). Como consecuencia, importar los crecientes volúmenes de bienes y servicios hacia la Argentina costará US\$ 1.217 millones adicionales.



Este marco de alzas de costos resulta complejo para unas reservas internacionales que ya se encuentran presionadas. Si bien los términos de intercambio se están fortaleciendo (es decir, los precios de exportación crecen por encima de los precios de importación), las cantidades importadas están creciendo cómodamente por encima de las exportaciones. Las toneladas exportadas 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. Un contexto de más importaciones, que encima son más caras de importar, complejiza la situación.

Volviendo la mirada al contexto internacional y pensando a futuro, el shock de oferta ocasionado por las interrupciones transitorias en las cadenas de suministro y el aumento del costo de fletes e insumos básicos, para peor, llega en medio de una aceleración inflacionaria global a raíz de las políticas monetarias expansivas aplicadas por los países centrales en el intento de paliar la crisis económica y social causada por la pandemia.

En efecto, los esfuerzos para salir de la recesión, provocados por la cuarentena de COVID-19, y los problemas en las cadenas de suministro global han generado un incremento en la inflación mundial que podría extenderse en el tiempo. Estamos alcanzando niveles de inflación no vistos en los últimos casi 40 años, con niveles mínimos de desempleo. La recuperación de la economía global desde finales del 2020 se explica mayormente por los esfuerzos fiscales y políticas monetarias laxas en el año 2020 y 2021. Al acercarnos al pleno empleo, la demanda creciente comenzó a hacer presión sobre una oferta que no se adaptó rápidamente a los cambios, generando dificultades en el abastecimiento global resultando en un incremento en los precios de los commodities y diversos insumos claves para muchas cadenas de suministro. La invasión a Ucrania, las sanciones económicas a Rusia y la política de COVID-cero en China añadieron dificultades a la oferta global presionando aún más sobre los precios. El aumento en el valor de los fletes marítimos se espera que siga impactando en la inflación de todo 2022. Por otro lado, el incremento en la inflación y el aumento en las tasas de interés podrían disminuir la actividad económica a nivel global, generando un riesgo creciente de estanflación (inflación con caída de la actividad económica).

Es por todo ello que el FMI advierte que la economía global enfrenta hoy su mayor desafío desde la Segunda Guerra Mundial, e insta a los países a hacer frente a ello sin dinamitar las bases de intercambio y cooperación sobre las que se asienta el crecimiento y desarrollo mundial.

