

## El campo gasta \$52.700 millones de pesos en fletes en camión, sólo de granos y carnes

El transporte en camión de granos y carnes significa \$52.700 millones: \$48.500 millones corresponden a granos y \$4.200 millones a carnes. De ese total, el combustible representa \$6.200 millones de pesos. Mientras que el empleo directo rondaría los 90.000 trabajadores.

La producción agrícola de 125 millones de toneladas, implica un movimiento equivalente a 1,3 veces, ya que la producción no se traslada una sola vez, sino que se mueve a acopios y a industrias y luego esa producción es transportada nuevamente (en base a metodologías utilizadas por FPC y MullerBenassi-UBA). El resultado es un transporte implícito de 162,7 millones de toneladas.

Por su lado, los granos se transportan un 13% en ferrocarril, 2% por hidrovía y 85% en camión. Por lo cual 138 millones de toneladas se transportan en camión. A 28 toneladas por camión, es el equivalente a 4.900.000 viajes.



Según el Plan Federal de Transporte, elaborado por el Ministerio del Interior y Transporte en 2015, la distancia media recorrida por los fletes de granos es de 166 km. Multiplicado por 4.900.000 viajes, la sumatoria de los kilómetros recorridos por los granos en camiones alcanzan los 813 millones de kilómetros, unas 20.000 vueltas a la tierra por el Ecuador.

De acuerdo a la tarifa vigente, esos 4.900.000 viajes de 166 kilómetros

tienen un valor de \$48.500 millones. Un 14,5% de lo que vale la producción de granos del país que se transporta en camión. Es decir, que de cada 100 pesos que produce el campo, 14,50 van al transporte en camiones.

Esto en el caso que se tome el promedio de 166 kilómetros. Pero si se toman casos no tan extremos como Río Cuarto, en el sur de Córdoba, o Jesús María, en el norte de Córdoba, el impacto de los fletes se incrementa. En Río Cuarto, que está a 400 km del puerto de Rosario, el flete se lleva del 16% del valor de cada tonelada de soja y el 26% de cada tonelada de maíz. Por supuesto que este efecto se incrementa en regiones como el NOA.



En el caso de las carnes, se transportan 6,7 millones de toneladas de acuerdo al Plan Federal de Transporte. Con un promedio de 15 toneladas por “jaula”, serían unos 450.000 viajes.

Con una distancia media de 230 kilómetros por viaje, son 103,5 millones de kilómetros los realizados por las carnes en camión.

De acuerdo a la tarifa vigente, transportar las 6,7 millones de toneladas de carnes significan \$4.200 millones.

De los \$52.700 millones de pesos, el gasto en gasoil rondaría los \$6.200 millones de pesos, en base a un cálculo de 917 millones de kilómetros recorridos, un consumo de 40 litros cada 100 kilómetros y un precio de \$17 por litro de gasoil.

La cantidad de empleos directos que genera el transporte de granos rondaría los 90.000 empleos, en base a datos de la Bolsa de Comercio de Rosario (Basadona J. y Calzada J., 2016) que estiman que el parque de camiones que transportan granos en Argentina rondan los 88.000 a 90.000 camiones.

De acuerdo al ya mencionado Plan Federal de Transporte, del total toneladas equivalentes<sup>1</sup> de cargas transportadas en camión (mineras, industriales, combustibles, etc) el 33% corresponde a granos y el 10% a carnes. Es decir, que entre granos y carnes representan 43 de cada 100 toneladas equivalentes transportadas por camión en el país.

### **Comparación del costo de flete camionero con Brasil y Estados Unidos**

En base a una actualización de datos de la Bolsa de Comercio de Rosario (2015) se realiza un análisis comparativo del costo de flete camionero para tres regiones de Estados Unidos, Brasil y Argentina con distancias a puerto similares.

De este análisis, se resume que, en base a un flete de 320 kilómetros, en Estados Unidos el costo de tonelada transportada por kilómetro es 6,7 centavos de dólar, en Brasil de 7 centavos y en Argentina de 11,5 centavos. Es decir, en Argentina es un 72% más caro que en Estados Unidos y 64% más caro que en Brasil.

Esta diferencia de centavos de dólar, llevada a un flete en pesos de 28 toneladas desde General Deheza al puerto de Rosario (320 km), representa una diferencia de \$6000 por flete. Redondeando, el flete que cuesta \$15.000 en Argentina, cuesta \$9.000 en Estados Unidos.

Si lo llevamos a los números globales del transporte de granos que se analizaron antes, en lugar de que el gasto en transporte fuera de \$48.500 millones, sería de \$28.000 millones, un ahorro de \$19.500 millones de pesos por año.

---

<sup>1</sup>Las toneladas equivalentes corresponden a la conversión peso/volumen, contemplando casos en que el volumen a bordo del camión, y no el peso, determina el máximo transportable. Como el elemento final de interés es el total de camiones circulante, se aplican factores para contemplar esta diferencia (PFETRA, 2015).

**Comparación de flete camionero a 320 km.  
Estados Unidos, Brasil y Argentina. 2015-2016**

<b>Ubicación supuesta del establecimiento</b>	<b>Distancia recorrida en km.</b>	<b>Costo flete camionero (U\$D/Tn)</b>	<b>Costo en U\$D la Tn/Km</b>
Sur Central en EEUU	321	21,44	0,067
Sur Central de Brasil (Guarapuava) hacia Paranaguá	327	22,80	0,070
Centro de Argentina (General Deheza) hacia Rosario	320	36,80	0,115

Fuente: Actualización propia de BCR (2015) en base a Brasil Soybeantransportation. USDA. Mayo 2015; Grain Transportation Report. USDA. Mayo 2015; Grain Truck and Ocean Rate Advisor. QuarterlyUpdates. 2015. USDA; y FADEEAC. Septiembre 2016

**Cuáles son las razones de este sobrecosto?**

Con el fin de no sólo resaltar los problemas, sino de apuntar hacia las soluciones y la reducción de los costos de transporte, se resumen las principales problemáticas del transporte de cargas en el país:

- Infraestructura
  - Rutas y caminos rurales en mal estado
  - Pocos kilómetros de autopistas (2.800 km)
  - Falta de trenes (13% de las cargas)
  - Bajo desarrollo del transporte fluvial (2% de las cargas)
- Impuestos:
  - Alto componente impositivo en los combustibles (42% en gasoil)
  - Alta presión tributaria sobre los transportistas
- Inflación, que ha impactado sobre los costos de operación de los transportistas, como los salarios, seguros y mantenimiento.
- Precios. En Argentina los vehículos pesados, los neumáticos y los repuestos son caros en términos internacionales, sólo basta con ver el éxodo de argentinos a Chile que aprovechan a cambiar las cubiertas del auto.
- Antigüedad del parque automotor. En promedio los camiones tienen 11,9 años de antigüedad, en este promedio se incluye una gran cantidad de vehículos de hasta 30 años (PFETRA, 2015). Esto significa mayor consumo, mayor gasto en mantenimiento, más tiempo para trasladar la mercadería, y más inseguridad vial.