



La incidencia del flete sobre el valor de los granos continúa en niveles elevados

INFORME AGROECONÓMICO N° 170
13 de enero de 2016

La campaña 2014/2015 fue una de las más difíciles para el sector agropecuario nacional y provincial, especialmente en aquellas zonas que se encuentran a mayor distancia de los puertos de Rosario, debido el peso que representa el precio del flete dentro de la estructura de costos.

Si bien el cambio de contexto económico (eliminación de ROEs, eliminación y reducción de retenciones, depreciación cambiaria) tuvo por efecto recomponer el precio de los distintos granos, en algunas zonas de la provincia continuamos hablando de valores del transporte que equivalen al 40% del valor bruto de una tonelada de maíz, 45% de una tonelada de trigo, 28% de una tonelada de soja y 38% en sorgo.

INCIDENCIA DEL FLETE SOBRE EL INGRESO BRUTO POR TONELADA DE CADA CULTIVO. CAMPAÑA 2015/2016

- PROMEDIO POR ZONAS-

Zona	Soja	Maíz	Sorgo	Trigo
Noroeste	28%	43%	41%	52%
Norte	26%	40%	38%	48%
Sur	24%	37%	36%	45%

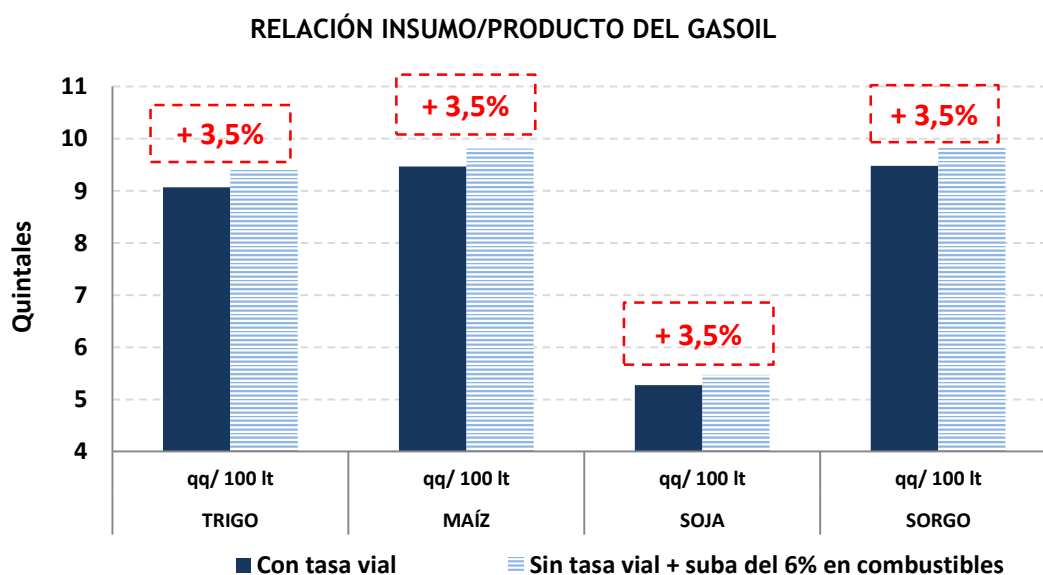
Fuente: Departamento de Información Agroeconómica de la Bolsa de Cereales de Córdoba

En otras palabras, por cada tonelada de trigo, maíz o sorgo que vende un productor, el costo del transporte se lleva prácticamente la mitad de ese ingreso o casi un tercio en el caso de la soja, con lo que luego debe cubrir el resto de los costos productivos, comerciales, sueldos e impuestos generados durante la campaña.

Conforme se analizó en los informes agroeconómicos 167 y 168, los cambios en la política económica y agropecuaria permitirían que la producción vuelva a ser viable en parte del territorio cordobés. Sin embargo, es necesario que las autoridades continúen monitoreando las variables macroeconómicas y ejecuten políticas tendientes a disminuir los costos de logística y comercialización, ya que afectan negativamente los incrementos de eficiencia y productividad que puedan verificarse en los distintos



sectores. En este sentido, la eliminación de la tasa vial hubiera contribuido a disminuir el costo del transporte de granos, movilización, siembra, cosecha y energía en las explotaciones agropecuarias. No obstante, el anuncio de incremento en el precio de los combustibles en las próximas semanas implicará un deterioro del 3,5% en la relación insumo/producto de todos los cultivos. Es decir que, para poder obtener la misma cantidad de gasoil, un productor deberá vender un 3,5% más de cada grano.



Fuente: DIA. En base a datos de Márgenes Agropecuarios, MATba y BCR

Pensar en el largo plazo

El agregado de valor en origen es un aspecto fundamental de una política de desarrollo que permita utilizar la producción de las regiones más distantes, disminuyendo a su vez la incidencia del costo de traslado por unidad volumétrica. Sin embargo, existen restricciones como la disponibilidad de recursos e insumos, capacidad de la matriz productiva y de infraestructura, capacidad de absorción del mercado interno y externo, que actúan como limitante, por lo que se debe trabajar de manera conjunta en toda la cadena para mejorar la competitividad y asegurar la sostenibilidad de los incrementos productivos.

Mejorar y diversificar la matriz de transporte de cargas, con obras en puertos, hidrovías, rutas, caminos rurales, así como en el reacondicionamiento del sistema ferroviario son herramientas centrales para alcanzar estos objetivos. Igual de importante es que los sectores productivos coordinen esfuerzos y estrategias con los sectores de transporte para disminuir costos, lo que no significa resignar rentabilidad, ya que una mayor producción implica un mayor volumen de negocios para todos, especialmente si se logra potenciar el cultivo de cereales como el maíz y el sorgo, cuyo rendimiento por hectárea es ampliamente superior al de la soja.

Permitida la reproducción total o parcial citando la fuente

Departamento de Información Agroeconómica
Bolsa de Cereales de Córdoba

