



# Informe Microeconómico

miércoles 14 de junio de 2017

N° 48



## CONTENIDO

<b>EN POCAS PALABRAS</b>	<b>2</b>
<i>Datos destacados de las principales actividades del sector agropecuario.</i>	
<b>RESULTADOS PROYECTADOS</b>	<b>3</b>
<i>La tarifa de fletes aumentó 38% con el nuevo cuadro tarifario. Se analiza la evolución del costo de flete, relación servicio/producto y la viabilidad económica de comprar un camión.</i>	
<b>GANADERÍA</b>	<b>7</b>
<i>Indicadores de la cadena ganadera. Situación actual y perspectivas en el mercado ganadero para la toma de decisiones. Se analizan indicadores del sector buscando brindar un panorama del negocio.</i>	

### Informe Microeconómico

Publicación de distribución mensual, destinada al Movimiento CREA.

### Coordinación del informe

Esteban Barelli

### Técnicos a Cargo

Milagros Sobredo  
Matías Bodini  
Fermín Torroba  
Santiago Tiscornia  
Daniel Almazan Sendino  
Santiago Moro

Visite nuestra página Web

[www.crea.org.ar](http://www.crea.org.ar)

También puede leer nuestro

[Informe Macroeconómico.](#)

Elaborado por AACREA "Área de Economía" sobre la base de datos e informes publicados por MinAgro, MATba, CME, Bolsa de Cereales de Bs. As., USDA, ONCCA, SENASA, IPCVA, INTA y otras fuentes oficiales y no oficiales.

[economia@crea.org.ar](mailto:economia@crea.org.ar)

### INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO - AACREA

Sarmiento 1236 5to. piso (C1041AAZ)  
Buenos Aires - Argentina.  
Tel. (54-11) 4382-2076/79



Acceda a nuestro nuevo servicio gratuito de Base de datos on-line, en [www.crea.org.ar](http://www.crea.org.ar).

### Acercas de AACREA

Es una Asociación civil sin fines de lucro originada por el Arq. Pablo Hary en 1957 y fundada en 1960. Integrada y dirigida por productores agropecuarios, su objetivo es promover el desarrollo integral del empresario agropecuario para lograr empresas económicamente rentables y sustentables en el tiempo, probando tecnología y transfiriéndola al medio para contribuir con el sector y el país.

## EN POCAS PALABRAS

244,3

US\$/t fue el precio promedio de la **cotización soja contrato disponible** del mes de mayo del MATba. Valor 12 % inferior al correspondiente del mismo mes del año anterior.

38%

es el aumento de la **tarifa de referencia de flete** para 2017 en relación a 2016. Según Sistema de Información Marítima (SIM) de AFIP.

63

son las **sembradoras importadas** en los primeros 5 meses de 2017. Las mismas tienen un valor promedio de 117.908 US\$, donde la mayor parte de los equipos ingresados son provenientes de EE.UU.

3.272

US\$/t es el **precio promedio pagado por la tonelada de Leche en Polvo Entera** durante el mes de mayo, según Fonterra. Representa un aumento en el precio de este commodity del 10,5% en comparación al mes anterior. Se espera que esta tendencia continúe en los próximos meses debido a la baja oferta mundial.

3%

es la caída en el **rodeo nacional lechero en marzo 2017** en comparación a marzo 2016, según datos informados por SENASA. Santa Fe, con 32.000 vacas menos que el año anterior, fue la provincia que mayor caída registra.

12

meses es la **duración media estimada de la invernada de machos** para el 2017 (similar a 2016). Este valor se obtiene como resultado de comparar la faena de machos con el stock total de machos (registrado a marzo y proyectado a diciembre).

500

mil **hectáreas son relevadas mensualmente por el Seguimiento Forrajero Satelital de AACREA**, brindándole información a los productores sobre el crecimiento de los distintos recursos forrajeros que disponen en su establecimiento.

90

\$/Kg de res, es el **precio integrado de la res bovina minorista** expresado en pesos corrientes (fuente Observatorio Ganadero en base a IPCVA). Refleja el promedio de lo percibido por el comerciante minorista por cada kilo de media res.

# RESULTADOS PROYECTADOS

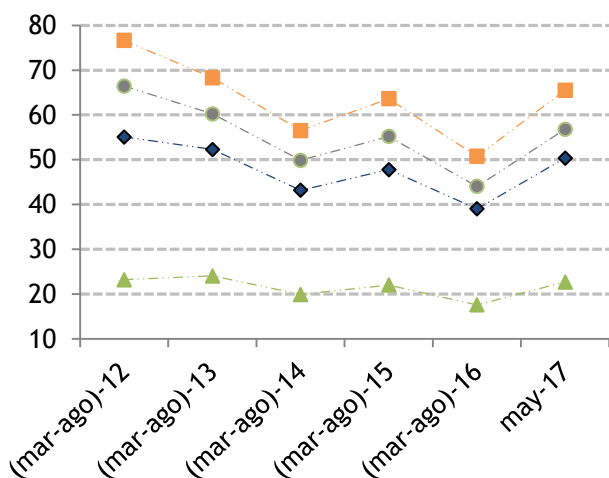
La tarifa indicativa de fletes aumentó 38% con el nuevo cuadro tarifario. Se analiza la evolución del costo de flete, relación servicio/producto y la viabilidad económica de comprar un camión.

En el mes de marzo la Secretaria de Transporte de la Nación, por medio de la disposición 71-E/2017, aprobó la actualización del cuadro tarifario nacional para el transporte de granos del país.

A partir de la Disposición 37/2012 del entonces Ministerio de Planificación Federal (del cual dependía dicha Subsecretaria), se facultó a la Subsecretaria de Transporte para establecer periódicamente una tarifa indicativa para el sector de transporte automotor de carga de granos. Desde marzo de 2012 se han actualizado los valores en diciembre de 2012, abril 2013, febrero y septiembre de 2014, marzo 2015, abril 2016 y agosto 2016. A principios de 2017, la Secretaria volvió a convocar a la Mesa de Negociación Participativa<sup>1</sup> para actualizar el nuevo cuadro tarifario.

Con los nuevos valores publicados, en este apartado se realiza un análisis de la evolución del cuadro tarifario de referencia a nivel nacional. Luego se evaluará la evolución de la relación entre el costo de la tarifa y el valor de una canasta de productos<sup>2</sup>. Y finalmente, a través de distintos indicadores, se presentará una metodología para evaluar la conveniencia económica de invertir en la compra de un camión según la distancia al principal destino de la mercadería.

**Evolución de tarifa de flete en dólares**  
US\$/t



Fuente: Movimiento CREA .

relación mensual entre el precio disponible de una canasta de granos y el valor de la tarifa orientativa vigente<sup>4</sup>. De esta forma, también es considerada en el planteo el precio del producto a fletear. La

Con el objeto de referenciar temporalmente los nuevos valores, se graficó la evolución del costo en dólares corrientes de la tarifa de flete. Para el análisis se tomó el valor de 4 distancias representativas (150, 500, 750 y 999 km) promediando el valor en el período comprendido entre el mes de marzo y agosto de cada año<sup>3</sup>, coincidente con un período de alta demanda de carga.

Considerando la última actualización, se observa un aumento promedio del costo en dólares (para las 4 distancias) de 29% con respecto a 2016. Dicha suba es consecuencia de un incremento en pesos de 38%, variación que se encuentra por encima de la evolución del valor del dólar (7% para mismo período). Estos montos se ubican en niveles similares y levemente superiores a los correspondientes en el año 2015.

Para obtener un acercamiento al impacto sobre el agricultor, es relevante poder vincular las tarifas con el nivel de precios de los distintos granos de cosecha que hoy componen el portfolio de productos de cada campaña. Con dicho propósito, se realizó una

<sup>1</sup> Integrada por los representantes de las cámaras de transportistas, representantes del sector empresarial del transporte automotor de cargas, representantes de las entidades agrarias, representantes del sector empresarial de producción agraria, representantes de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR y representantes del MINISTERIO DE AGROINDUSTRIA.

<sup>2</sup> El precio de la canasta de granos surge de la ponderación por la participación nacional de la producción total de cada campaña de los cultivos de soja, maíz, trigo y girasol.

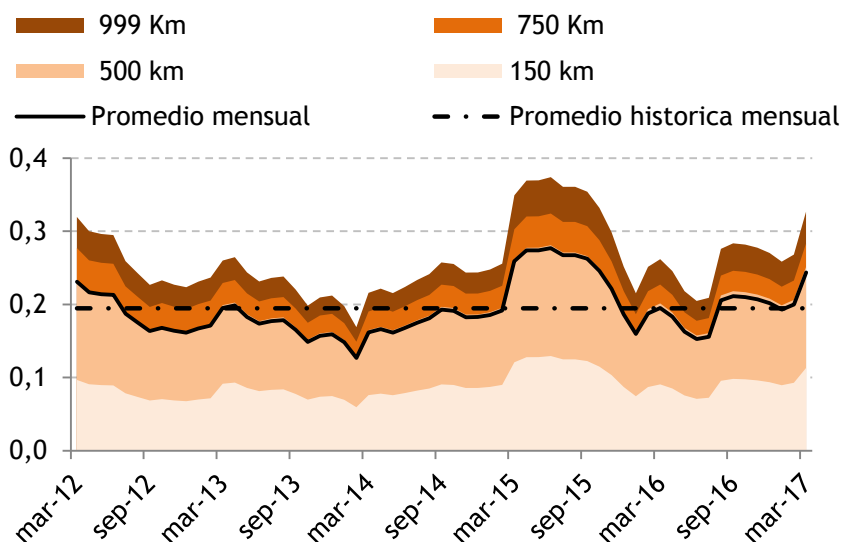
<sup>3</sup> Valor promedio semestral del tipo de cambio oficial del dólar del Banco Nación.

<sup>4</sup> Dolarizada al valor del tipo de cambio oficial del Banco Nación.

relación indica cuantas toneladas de producto son necesarias para cubrir el costo de transporte de una tonelada de mercadería.

### Evolución mensual de la relación flete - canasta de granos

Para distintas distancias



Con los valores actuales se necesita un 23,3% más de producto que el promedio de la serie histórica para cubrir el costo de transporte de una tonelada de la canasta de productos. Para el promedio de las 4 distancias, la relación actual es de 0,240, mientras que el promedio histórico es 0,195. El valor mínimo fue de 0,127 en febrero de 2014 y el máximo de 0,277 en junio de 2015.

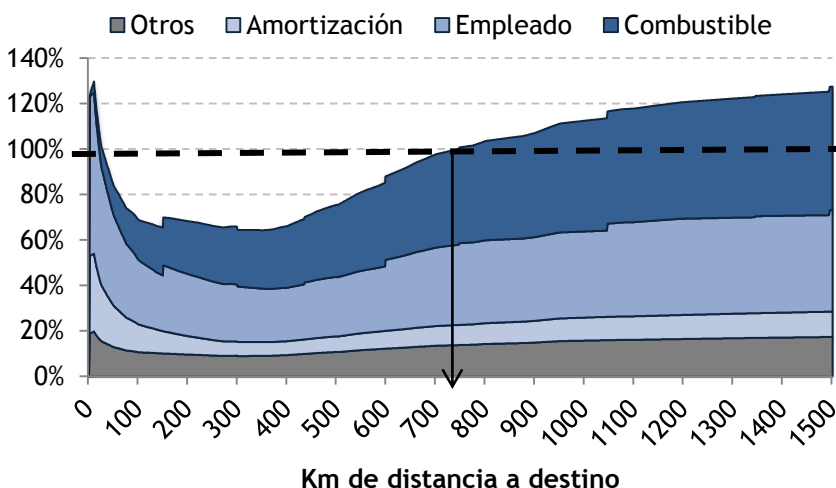
En la distancia a destino de 500 km, para cubrir el costo de transporte de una tonelada es necesario vender 0,248 toneladas de granos de la canasta correspondiente al portfolio nacional de producción, mientras que el promedio de la serie es de 0,198.

Fuente: Movimiento CREA .

Así, para la unidad promedio nacional de mercadería producida por los agricultores, la relación de precios con el nuevo cuadro tarifario aumentó 23,1% respecto a un año atrás, acercándose a los valores más altos de la serie.

De esta forma, puede resultar tentador para el productor adquirir un camión y acoplado para el transporte de la mercadería. A continuación, se presenta una metodología para evaluar la alternativa de inversión en función de la distancia promedio a destino de la mercadería producida.

### Evolución del % de costos sobre el ingreso para los distintos rubros



Para el análisis se contempló una inversión inicial de 2.009.750 pesos para la compra de un camión y acoplado y los costos asociados al desarrollo de la actividad.

De este modo, se calculó para distintas distancias el costo mensual y su relación con los ingresos mensuales. Así, un valor de 100% representa que los costos son iguales a los ingresos. Niveles menores implican márgenes positivos y niveles mayores expresan márgenes negativos. A su vez, se graficó la participación de los rubros de costos sobre los ingresos de manera de identificar el peso de cada uno de estos.

Fuente: Movimiento CREA.

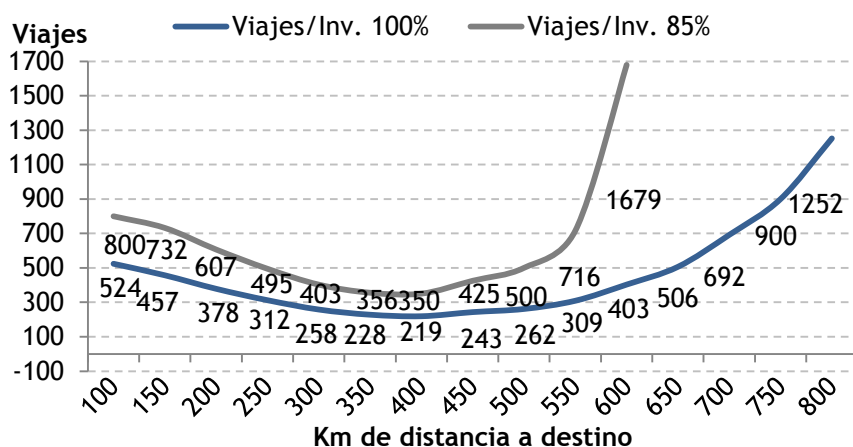
<sup>5</sup> Costos en empleado, combustible, amortización, cubiertas, reparación y mantenimiento, administración y estructura, patentes, impuesto automotor, seguros, controles de chofer.

De los resultados, se observó que a medida que aumenta la distancia al destino, toma mayor peso en el costo el gasto en combustible y empleado.

A partir de una distancia a destino de 745 km, los costos superan a los ingresos generando un resultado negativo. Por esto, se necesitará una buena gestión logística, de manera tal de aumentar el % de viajes con vuelta llena<sup>6</sup>.

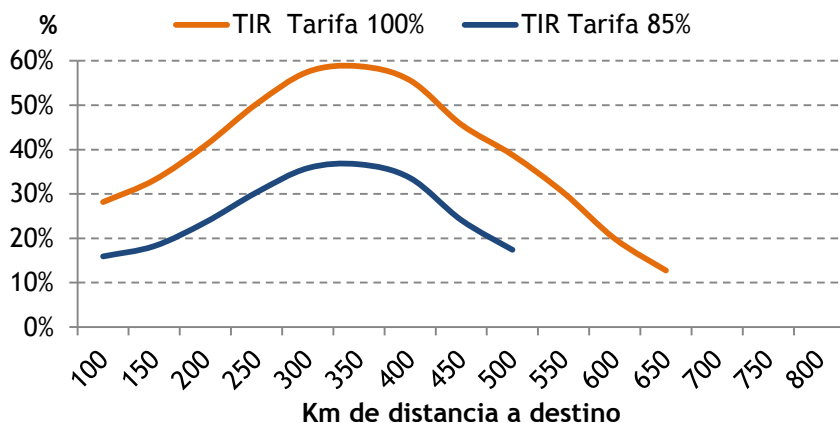
A mayor distancia, el aumento en los rubros de costos como personal y combustible tienen mayor impacto que el aumento en el valor de la tarifa. A su vez, una mayor distancia no implica mayor ingreso al mes. A medida que aumenta la distancia al destino, disminuye la cantidad de viajes mensuales que se pueden realizar. Por lo que, si bien la tarifa es mayor, las toneladas transportadas mensualmente disminuyen.

### Cantidad de viajes necesarios para cubrir compra de Camión y acoplado según distancia a destino y tarifa



Fuente: Movimiento CREA.

### Variación de la TIR según distancia a destino y tarifa



Fuente: Movimiento CREA.

Para sumar un enfoque financiero al análisis, se calculó la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto “compra de camión” según distancias a destino. La TIR es la tasa de descuento a la cual el Valor Actual Neto es igual a cero<sup>7</sup>. Lo que indicaría la máxima tasa de descuento que se le podría exigir al proyecto.

Otro cálculo a realizar para evaluar la alternativa de compra de un camión es cuántos viajes deben realizarse para poder cubrir los gastos de la inversión inicial de la compra del equipo. El cálculo se realiza dividiendo el monto total de la inversión inicial por el valor de la diferencias entre ingresos y gastos (sin contemplar amortización e intereses) por viaje.

A su vez, de manera tal de estudiar la sensibilidad al cambio de tarifa, se calculó la curva viajes necesarios para cubrir la inversión para una tarifa de referencia y otra 15% menor.

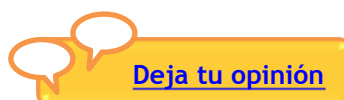
Así, para una distancia a destino de 350 km se necesitarían 228 viajes para cubrir la inversión. En tanto, si la tarifa representa el 85% del valor de referencia, este indicador ascendería a 356 viajes. Por lo tanto, una disminución de 15% en la tarifa implicaría un aumento de 56% en la cantidad de viajes necesarios para cubrir la inversión. También se puede observar, a partir de cierta distancia, la dificultad para recuperar la inversión, debido a que el margen por viaje pasa a ser negativo. Obligando, como se mencionó anteriormente, a mejorar la gestión logística.

<sup>6</sup> Para el modelo se utilizó el supuesto que en el 7,5 % de los viajes anuales se cargó otra mercadería en destino y se volvió a origen cargado. Con un precio de tarifa al 80% de la tarifa de referencia.

<sup>7</sup> Se evaluó el proyecto a 10 años.

A partir de los 667 km de distancia a puerto la TIR indica que la inversión no es viable económica y financieramente. Si la tarifa disminuye un 15 % este valor cae a 540 km.

Finalmente, con el nuevo cuadro tarifario, el costo de transporte de granos para los agricultores aumentó tanto en términos monetarios como de producto. No obstante, la posibilidad de invertir en la compra de un camión deberá ser evaluada proyectando la mayor cantidad de indicadores posibles y cuantificando la sensibilidad a variaciones en las distintas variables que afectan al negocio. Por esto, se recomienda que cada empresario sea cauteloso y realice los cálculos propios a cada modelo de empresa.



# GANADERÍA

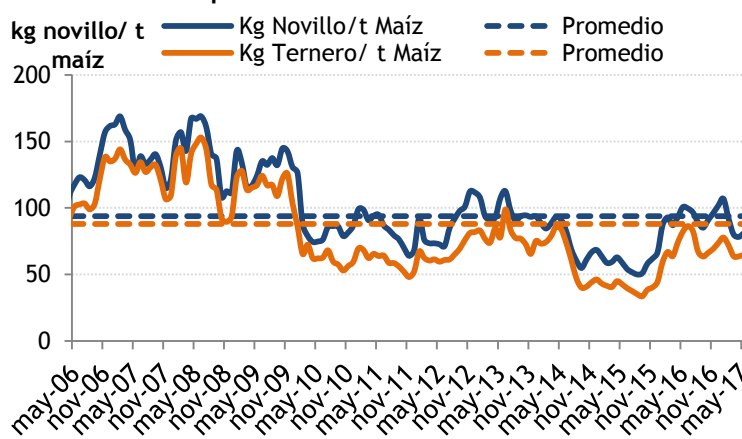
**Indicadores de la cadena ganadera. Situación actual y perspectivas en el mercado ganadero para la toma de decisiones. Se analizan indicadores del sector buscando brindar un panorama del negocio.**

Para abordar las preguntas habituales respecto al negocio ganadero, es importante detectar que ítems considerar para enfocar el análisis de situación. De este modo, a continuación se presenta un breve panorama de la coyuntura por medio de ítems relevantes de la oferta y la demanda.

Relaciones de precios. Se evaluaron algunas relaciones de precio para analizar el valor de los productos de la ganadería.

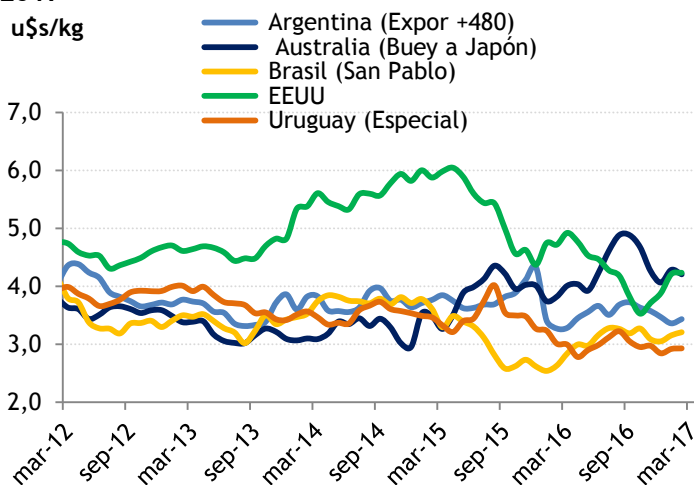
La relación de precios entre el insumo maíz y los productos, tanto kg de novillo como kg ternero, resulta hoy favorable para las actividades de cría e internada en comparación a su relación histórica. En promedio, en los últimos diez años fueron necesarios 92 kg de novillos para adquirir una tonelada de maíz. Actualmente, esta relación es positiva para el invernador ya que puede comprar la misma cantidad de grano con 14 kg menos de producto. En el caso del criador, históricamente necesitó en promedio 78 kilos de ternero para adquirir una tonelada del cereal, y hoy esa relación desciende a 41 kg de ternero por tonelada de grano. De este modo, se concluye que actualmente ambas actividades ganaderas presentan términos de intercambio favorables para el maíz, con respecto al promedio histórico de las relaciones.

**Relación insumo/producto**



Fuente: Movimiento CREA en base a SENASA.

**Evolución de precios del novillo al gancho en mercados internacionales expresado en USD constantes a marzo 2017**

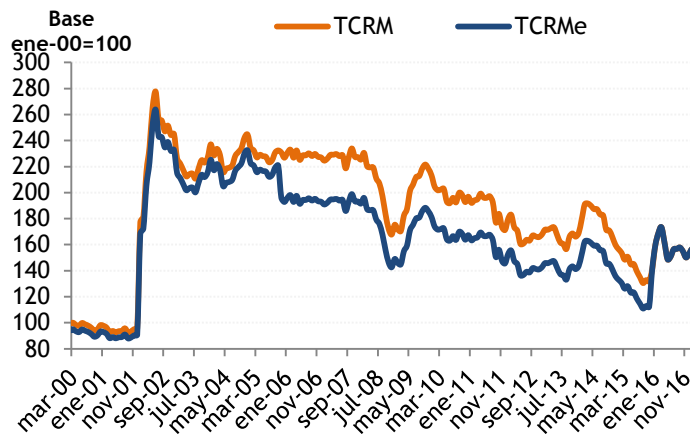


Fuente: Movimiento CREA en base a IPCVA.

Al comparar el precio actual del kilo de carne al rendimiento -en dólares actualizados- del novillo de Argentina con el valor de países de los principales exportadores mundiales y competidores regionales. Se observa que el precio de Argentina es superior a Brasil y Uruguay en 6% y 13% respectivamente para el mes de marzo 2017. Frente a Estados Unidos y Australia, el precio es inferior en 25%. Esto muestra que las industrias locales están comprando su insumo principal, novillo, más caro que toda la región. Sin embargo, las exportaciones de carne vacuna, en lo transcurrido de 2017 (enero-abril), registraron una suba en la participación de la producción total de carne del orden del 9%. Los envíos rondaron las 88 mil t., mientras que el mismo período de 2016 fueron 77 mil t.

Un indicador que sirve para medir la competitividad para el exportador de carne es el tipo de cambio real multilateral (TCRM). El mismo refleja la competitividad vía moneda de Argentina frente a los 20 principales exportadores de carne vacuna del mundo. Otro indicador, similar al mencionado pero afectado por los derechos de exportación es la tasa de cambio real multilateral efectiva (TCRMe). De esta manera, luego de alcanzar su mínimo valor en 15 años durante noviembre de 2015, el TCRMe registró una notable mejora. Así, entre noviembre y febrero la competitividad precio del peso en relación a las monedas de nuestros principales competidores en el mercado internacional de la carne mejoró cerca de 54% como resultado de las políticas mencionadas. Sin embargo, entre marzo y junio la aceleración de los precios internos y la estabilización del tipo de cambio derivaron en una pérdida de competitividad de 14 p.p., lo que implica que cerca del 40% de la competitividad generada a partir de la devaluación de diciembre se ha deteriorado.

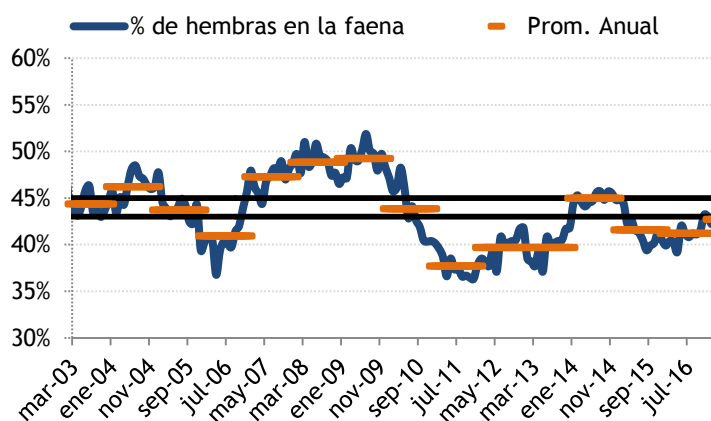
**Evolución en índice de tipo de cambio real multilateral para la canasta de carnes**



Fuente: Movimiento CREA en base a USDA.

**Indicadores productivos.** Los datos publicados por SENASA para el 2017 reflejan una suba en el stock de 1,36% (717 mil cabezas), luego de tres años de leve recuperación. El stock de vacas creció el 2% a nivel nacional.

**Participación de hembras en la faena**



Fuente: Movimiento CREA en base a MINAGRO.

En cuanto a la faena, con datos actualizados hasta abril, se han faenado 897 mil t de carne. En comparación al mismo período del año anterior se faenaron a la fecha 44 mil t más. Si se considera que la faena mantiene la distribución anual que se verificó en promedio en los últimos 10 años, se esperaría para el 2017 una faena 5% superior al año anterior.

Un indicador importante a seguir es la participación de hembras en la faena, que se utiliza para determinar años de retención o liquidación de vientres. En la mayoría de los años que el porcentaje de hembras en la faena fue mayor a 45%, luego un período de liquidación; por el contrario, % menor a 43% reflejaron luego períodos de retención de vientres. Durante el 2017 la participación promedia un 42,2 %, es decir se atraviesa un año de retención moderada.

**Indicadores de consumo.** El consumo de carne vacuna promedia 57 kg por habitante por año para lo que ha transcurrido del 2017. Por su parte, el consumo de carne aviar viene creciendo en los últimos meses hasta alcanzar el máximo de consumo histórico en abril de este año de 44,4 kg per cápita. Esto se debe a una alta oferta de dicha carne en el mercado interno por un aumento en la faena del orden del 7%. Por último, el consumo de carne porcina es de 13,04 kg por habitante por año, representando un aumento del 6,9% frente al mismo período (enero-abril) del 2016.

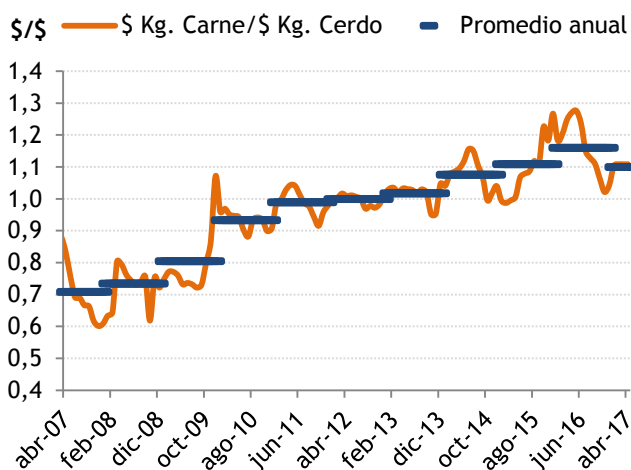
Al evaluar la relación de precios actual entre carne aviar y vacuna, actualmente se pueden comprar 3,2 kg de pollo por cada kilo de carne, tomando como referencia los precios de pollo entero y el promedio de precio de carne vacuna de 6 cortes<sup>8</sup>. La relación promedio de los últimos años ha sido de 2,5 kg de pollo

<sup>8</sup> Promedio de 6 cortes: asado, carne picada, paleta, bife angosto, cuadril y nalga. Precios relevados por el IPCVA.



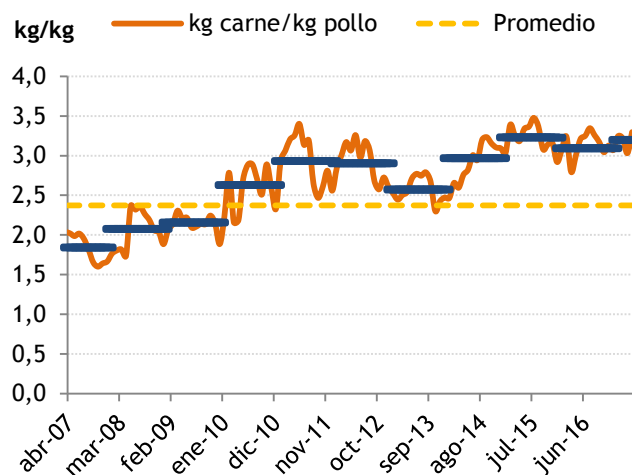
por cada kilo de carne vacuna. El actual precio de la carne en góndola y la oferta de pollo volcada al mercado interno, son variables a monitorear para evaluar qué es lo que puede pasar con esta relación de precio. En el caso de la carne porcina<sup>9</sup> frente a la vacuna se pueden adquirir 1,10 kg de cerdo por cada kilo de carne vacuna. Esta relación ha tenido una fuerte variación frente a las cifras históricas, donde el valor de carne vacuna ha aumentado frente a la porcina. A modo de ejemplo, en el 2007 se requerían 0,7 kg de cerdo para adquirir un kilo de carne vacuna.

### Relación de precio de carne porcina y vacuna en mostrador



Fuente: Movimiento CREA en base a IPCVA.

### Relación de precio de carne aviar y vacuna en mostrador



Fuente: Movimiento CREA en base a IPCVA.

Evaluar distintos indicadores permite tener una idea general de la actualidad del sector ganadero, tomar decisiones en el corto plazo y complementar con información los escenarios que se esperan a futuro. Las relaciones insumo-producto, como las presentadas en esta entrega, son útiles para analizar el momento de compra de insumos o la sustitución de los mismos por recursos más económicos. Las variables productivas son elementos a tener en cuenta ya que hablan del potencial de la cadena de abastecer un mercado. En este tipo análisis no se puede dejar de considerar qué es lo que sucede del lado de la demanda, tanto con respecto su poder adquisitivo como su comportamiento con los sustitutos, ya que dan una idea de cuánto pueden traccionar o no al mercado.

En este marco, se puede concluir que en términos de valor de la carne vacuna, existe una relación muy favorable para los ganaderos en ciertos insumos que pueden ser aprovechados. Por la parte productiva, el crecimiento del stock viene sucediendo desde el 2011 y si la faena continúa como hasta ahora, se espera un leve incremento en la faena anual. Por último, en cuanto a la demanda es importante prestar atención a lo que suceda con el pollo, ya que la alta disponibilidad de este producto y el precio en relación a la carne serán condicionantes para el precio de la carne vacuna.



<sup>9</sup> Para carne porcina se toma el precio del pechito de cerdo relevado por IPCVA.