



Costos de transporte de granos y su impacto en el productor del centro- norte santafesino

Fecha: junio de 2026.

Al final del documento se presenta la síntesis del mismo.



 ces@bcsf.com.ar

 www.bcsf.com.ar/ces

 www.bcsf.com.ar

 /BCSFOficial

 @bcsfoficial

 @BCSF_Oficial

 Bolsa de Comercio de Santa Fe

INTRODUCCIÓN

El transporte de cargas constituye uno de los principales componentes de la estructura de costos de los sectores productivos, particularmente en países de gran extensión territorial como la Argentina. En este contexto, los costos logísticos inciden directamente sobre la competitividad de las economías regionales e inserción internacional.

Bajo este breve diagnóstico, el presente informe analiza la posición relativa de Argentina en materia de tarifas del transporte automotor de cargas (TAC) de cereales, oleaginosas y otros productos afines en comparación con otros países, y sus implicancias para la competitividad del productor agropecuario del centro-norte de la provincia de Santa Fe.

COMPARACIÓN REGIONAL DE LA ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE CARGAS

En América Latina, el TAC concentra más del 70% del transporte de cargas domésticas (Banco Interamericano de Desarrollo)¹. En el caso argentino, esta dependencia es aún más marcada, con una participación cercana al 93% en el transporte interurbano de mercancías, mientras que el ferrocarril representa apenas un 4% y el transporte fluvial un 3%. Este predominio podría explicarse, entre otras consideraciones, por un desarrollo relativo menor de los modos alternativos y ventajas propias del transporte automotor en términos de flexibilidad, como menores tiempos de traslado y menor necesidad de transbordos. Si bien no existen estadísticas oficiales específicas para el transporte de granos, se presume que la matriz logística del sector presenta una estructura similar a la observada para el transporte de cargas en general. En comparación, Brasil presenta una matriz logística más diversificada, con una mayor participación del ferrocarril (21%) y del transporte por agua (18%), mientras que el transporte automotor representa el 61% del total.

Estas diferencias también se reflejan en las tarifas del transporte de granos. La evidencia disponible indica que los costos de transporte en Argentina son sistemáticamente superiores a los observados en Brasil. Dado el peso que tienen los costos logísticos en la cadena de comercialización, esta brecha representa una desventaja relevante frente a una de las principales economías de la región.

ESTRUCTURA TARIFARIA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE GRANOS EN ARGENTINA

A partir de las tarifas de referencia publicadas por la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATAC) para abril de 2026, es posible analizar la estructura de costos del transporte de granos según distancia recorrida y configuración vehicular.

Los costos esquematizados en la **Tabla 1** muestran que, si bien la tarifa total del transporte aumenta con la distancia recorrida, dicho incremento disminuye en términos relativos a medida que el trayecto se vuelve más extenso. En tramos cortos —del orden de 25 kilómetros— el costo del transporte para un vehículo de 5 ejes completo asciende a aproximadamente USD 287. Sin embargo, en trayectos cercanos a los 1.000 kilómetros, la tarifa alcanza USD 2.330, evidenciando que el incremento del costo total es menos que proporcional al aumento de la distancia recorrida.

¹ *El transporte automotor de cargas en América Latina*, nota técnica N° IDB-TN-1877, 2020.

Tabla 1 | Tarifas de referencia en dólares para el transporte de granos en Argentina.
Escenarios según distancia y configuración del vehículo

	 5 ejes		 6 ejes		 7 ejes	
	Hasta 45 toneladas		Hasta 52,5 toneladas		Hasta 60 toneladas	
	Costo total	Costo por km	Costo total	Costo por km	Costo total	Costo por km
25 km	287	11,5	353	14,1	382	15,3
50 km	393	7,9	485	9,7	524	10,5
100 km	586	5,9	723	7,2	782	7,8
150 km	733	4,9	904	6,0	977	6,5
300 km	1.234	4,1	1.522	5,1	1.645	5,5
500 km	1.729	3,5	2.132	4,3	2.305	4,6
1000 km	2.330	2,3	2.873	2,9	3.106	3,1

Fuente: CES-BCSF en base a CATAC.

Esta dinámica responde, en parte, a la presencia de costos fijos asociados a la prestación del servicio, que se distribuyen sobre una mayor cantidad de kilómetros recorridos. En Argentina, además, el combustible constituye el principal componente tarifario, seguido por los costos financieros y laborales. A ello se suma que gran parte de las empresas transportistas son pequeñas y medianas, con acceso limitado al crédito y escasa disponibilidad de instrumentos de financiamiento para la renovación de flota.

Cabe destacar que, entre enero y abril de 2026, las tarifas de referencia del transporte automotor de cargas registraron un incremento acumulado del 14,0%. El mismo se produjo en un contexto de volatilidad en los precios de los combustibles, asociada al conflicto en el Golfo Pérsico iniciado en febrero. No obstante, el incremento tarifario se ubicó 1,7 puntos porcentuales por encima de la inflación acumulada del período y 3,8 puntos porcentuales por debajo del incremento en los costos operativos del sector, según el Índice de Costos del Transporte² informado por Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas.

IMPPLICANCIAS PARA EL PRODUCTOR DEL CENTRO-NORTE SANTAFESINO

Los mayores costos del transporte de carga de granos observados en Argentina se traducen directamente en una pérdida de competitividad para el productor agropecuario, siendo mayor conforme la región se ubica más lejos de los principales nodos portuarios del Gran Rosario. En este sentido, en esta última sección interesa cuantificar la incidencia los costos logísticos en el centro-norte santafesino (véase [Tabla 2](#)).

Con este objetivo, tal incidencia se estimó como la relación entre el costo de trasladar una tonelada de granos hasta los puertos de destino y el valor de esa misma tonelada. El cálculo se realizó utilizando las tarifas de referencia de CATAC y los precios promedio de pizarra de Rosario vigentes a abril de 2026, considerando distancias promedio desde localidades representativas de cada departamento.

² El mismo contempla combustibles, lubricantes, neumáticos, reparaciones, material rodante, personal, seguros, patentes y tasas, costos financieros, gastos generales y peajes.

Tabla 2 | Relación entre el costo del transporte automotor de granos y el valor de una tonelada de producción. Porcentajes según cultivo, departamento y total ponderado

	Soja	Sorgo	Girasol	Trigo	Maíz	Total
9 de Julio	18,8%	30,8%	14,7%	30,4%	31,7%	21,6%
Vera	16,4%	26,8%	12,8%	26,4%	27,6%	18,1%
General Obligado	18,8%	30,8%	14,7%	30,3%	31,7%	19,8%
San Cristóbal	14,9%	24,5%	11,7%	24,1%	25,2%	15,7%
San Justo	12,7%	20,8%	10,0%	20,5%	21,4%	14,0%
San Javier	15,5%	25,4%	12,1%	25,0%	26,1%	17,0%
Garay	11,8%	19,4%	9,3%	19,1%	20,0%	13,7%
Castellanos	11,9%	19,5%	9,3%	19,2%	20,1%	13,5%
Las Colonias	10,1%	16,6%	7,9%	16,3%	17,1%	11,7%
La Capital	9,0%	14,7%	7,0%	14,5%	15,1%	10,0%
San Martín	9,1%	14,9%	7,1%	14,7%	15,4%	10,6%
San Jerónimo	6,6%	10,7%	5,1%	10,6%	11,1%	7,6%

Nota: la columna “Total” refiere a la ponderación departamental, estimada a partir de la producción promedio de los últimos diez años de los principales cultivos analizados.

Fuente: CES-BCSF en base a CATAC y cotizaciones promedio del mercado de Rosario.

Como resulta intuitivo, el costo logístico de los departamentos es superior conforme se encuentra a una mayor distancia de los puertos. Ahora bien, al ponderar los resultados de cada cultivo según su participación promedio en la producción agrícola de cada departamento, el panorama general no se modifica. En concreto, los departamentos 9 de Julio, Vera y General Obligado mantienen un costo logístico ponderado por sus cultivos que oscila entre 18,1% y 21,6%. Por otro lado, departamentos más cercanos al Gran Rosario, como La Capital y San Jerónimo, la participación del costo logístico se reduce al 10,0% y 7,6%, respectivamente.

La incidencia del costo logístico también difiere significativamente según el cultivo. Los productores de maíz y sorgo soportan un costo superior respecto a los demás cultivos. En contraste, la incidencia del costo logístico sobre los ingresos es menor en productores de cultivos con precios de pizarra superiores —como el girasol y la soja—.

Como se ha dicho, si bien el costo por tonelada-kilómetro disminuye a medida que aumenta la distancia —como resultado de economías de escala, véase [Tabla 1](#)—, el costo total del transporte se incrementa en términos absolutos, elevando su peso sobre el ingreso del productor. Este efecto es particularmente relevante en producciones extensivas de bajo valor por tonelada. Como resultado, el costo del transporte tiende a ser un desincentivo para producir cultivos de menor valor relativo y mayor volumen, favoreciendo aquellos con mayor densidad de valor o menor requerimiento de traslado.



SÍNTESIS

- El transporte automotor de cargas constituye el principal componente logístico en Argentina, concentrando más del 90% del transporte de mercancías.
- En comparación con Brasil, Argentina presenta una matriz logística menos diversificada y mayores costos de transporte de granos.
- Si bien el costo unitario del transporte disminuye con la distancia debido a economías de escala, a mayores distancias el costo total del flete aumenta en términos absolutos, incrementando su incidencia sobre el valor de la producción.
- La incidencia del transporte sobre el valor de la producción agropecuaria presenta fuertes disparidades territoriales. Mientras en departamentos cercanos a los puertos el costo logístico ponderado representa alrededor del 10,0% del valor de la producción, en departamentos del norte provincial esta proporción se duplica.
- En este contexto, la distancia a los puertos se convierte en un determinante de la rentabilidad, operando como una restricción para los productores más alejados.



CENTRO DE ESTUDIOS Y SERVICIOS:

Director Ejecutivo: Dr. Juan Pablo Durando

Directora: Lic. María Lucrecia D'Jorge

Coordinador: Mg. Pedro P. Cohan

BOLSA DE COMERCIO DE SANTA FE:

Presidente: Dr. Juan Pablo Durando

INTEGRANTES DEL CES Y ÁREA DE PRENSA:

www.bcsf.com.ar/ces/quienes-somos.php