

Documento de Trabajo No.24

La situación del autotransporte de cargas en Argentina¹

1

I.- Síntesis

1.- La intensa competencia entre las empresas por volúmenes de carga decrecientes, en un contexto de alta capacidad ociosa en el sector, **impide que las tarifas de mercado logren equiparar la fuerte tendencia creciente en los costos de la actividad.**

2.- Con datos a principios de 2020, antes de la irrupción de la pandemia de Covid-19 en Argentina, las tarifas de mercado no cubrían los beneficios empresarios y el costo de oportunidad del capital invertido pero, más grave aún, no cubrían tampoco el costo de reposición de camiones y semirremolques, lo que **pone en riesgo a la actividad e, indirectamente, a la logística necesaria para la competitividad de actividades industriales y comerciales en todo el territorio nacional.**

3.- Esta situación **se agravó con la irrupción de la pandemia de Covid-19 y las consecuentes medidas de aislamiento social**, que redujeron la actividad del sector, con un pico en abril de 2020, cuando el nivel de actividad, medido indirectamente a través de los volúmenes de gasoil despachados al autotransporte de cargas, fueron un **40% más bajos que a comienzos de 2018, cuando se inició la recesión y, consecuentemente, la caída de la actividad el autotransporte de cargas.**

4.- Considerando los primeros 9 meses de 2020, la actividad del autotransporte de cargas ha sido 30% menor que durante los primeros 9 meses de 2018.

5.- Esto genera un grave problema a las empresas de autotransporte de cargas, porque **menor tasa de actividad implica mayores costos unitarios**, agravando el problema de brecha de costos sobre tarifas. Con simulaciones con datos a septiembre de 2020, realizadas con el **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas** de **CEDAC**, **una caída del 30% en la tasa de actividad** (cifra similar a la registrada durante los primeros 9 meses del año) **genera un incremento del 19.7% en los costos totales, imposible de trasladar a tarifas.**

6.- La situación es compleja porque existen **indicios de que la actividad económica del conjunto de la economía, que determina los volúmenes de carga del sector, podría haberse estancado** en un nivel inferior a los niveles previos a la irrupción de la pandemia de Covid-19, tal como los muestran las estadísticas de expendio de combustibles en todo el país.

¹ Documento de trabajo No.24 del Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas (octubre de 2020).

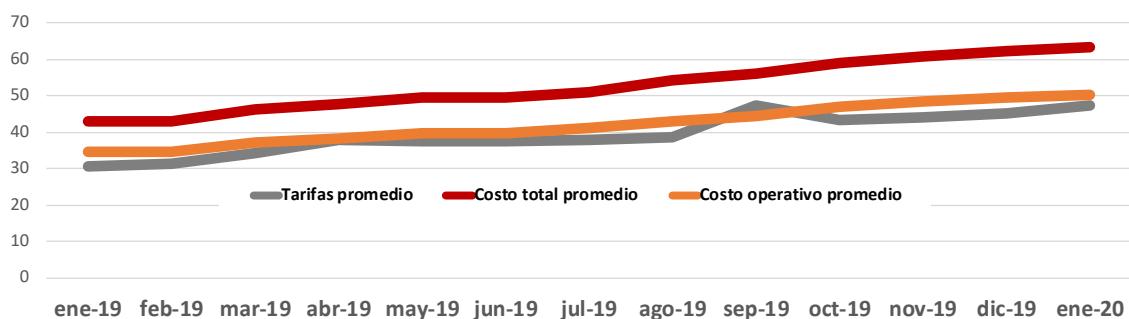
II.- El problema de las tarifas por debajo de costos

El gráfico 1, con la evolución de tarifas, costos operativos y costos totales correspondientes a cargas generales para el trayecto Córdoba – Buenos Aires, muestra cómo, a lo largo de todo el año 2019, e incluso durante enero de 2020 (último dato disponible de tarifas), **las tarifas promedio han estado por debajo de los costos totales** e incluso, en algunos meses, por debajo de los costos operativos.

2

Gráfico 1

Tarifas y costos - Cargas generales Tramo Córdoba - Buenos Aires (\$ por km)

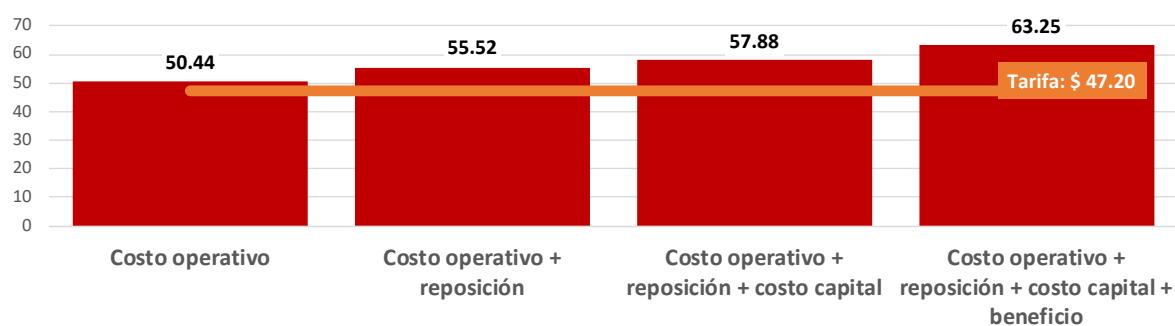


Fuente: Economic Trends para la CEDAC. Monitor de Tarifas del Autotransporte de Cargas.

El gráfico 2 muestra cómo, para enero de 2020, la tarifa promedio de \$ 47.20 por km no cubría el costo total de \$ 63.25 por km (la suma del costo operativo, el costo de reposición de camiones, el costo de oportunidad del capital invertido y el beneficio empresario) y, ni siquiera, el costo operativo.

Gráfico 2

Tarifas y costos - Cargas generales Tramo Córdoba - Buenos Aires (\$ por km) - Enero 2020



Fuente: Economic Trends para la CEDAC. Monitor de Tarifas del Autotransporte de Cargas.

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



Esto significa que las empresas del sector **no estaban obteniendo beneficios** (algo que no puede ocurrir indefinidamente, aunque sí puede ocurrir durante cierto tiempo), **tampoco estaban recuperando el costo de oportunidad del capital que tienen invertido** (algo que tampoco puede ocurrir indefinidamente, pero si durante cierto tiempo), **tampoco estaban cubriendo el costo de reposición de los camiones y semirremolques** (algo que no puede sostenerse mucho tiempo, porque implica la descapitalización de las empresas y la pérdida de calidad y seguridad del servicio) y **no estaban cubriendo ciertos costos operativos** (lo que genera endeudamiento de las empresas, e inviabilidad a corto plazo).

Esta situación es **consecuencia de múltiples factores**, algunos vinculados al sector público, por exceso de tasas e impuestos, otros vinculados al propio sector, por una competencia muy fuerte por la escasa carga disponible, y otros vinculados a la situación macroeconómica que, a través de caídas en la actividad en múltiples sectores, termina generando capacidad ociosa en el sector, aumentando la competencia a través de tarifas.

III.- El problema de la caída de la actividad

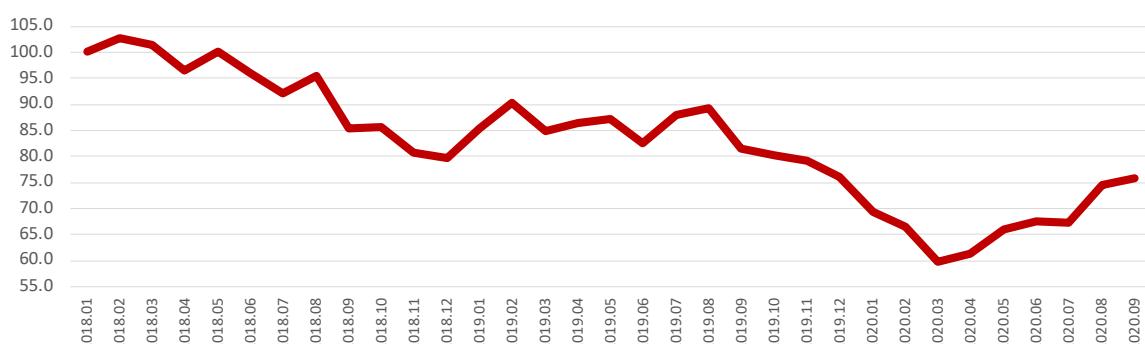
La pandemia de Covid-19, y las medidas de aislamiento social consecuentes, impactaron negativamente sobre los niveles de actividad del autotransporte de cargas, que ya venían afectados por efecto de la recesión.

El gráfico 3 muestra esta caída de la actividad a través de las **estadísticas de expendio de gasoil al sector²**, considerando tanto el canal minorista como el canal mayorista de expendio de combustibles.

Gráfico 3

Expendio de combustibles al autotransporte de cargas

M3 - Índice 2018.01 = 100 - Serie desestacionalizada



Fuente: Economic Trends con datos de Secretaría de Energía de la Nación - Resolución 1104/2004

² Datos provenientes de las estadísticas de la Secretaría de Energía de la Nación, base de datos de la Resolución 1104/2004.

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

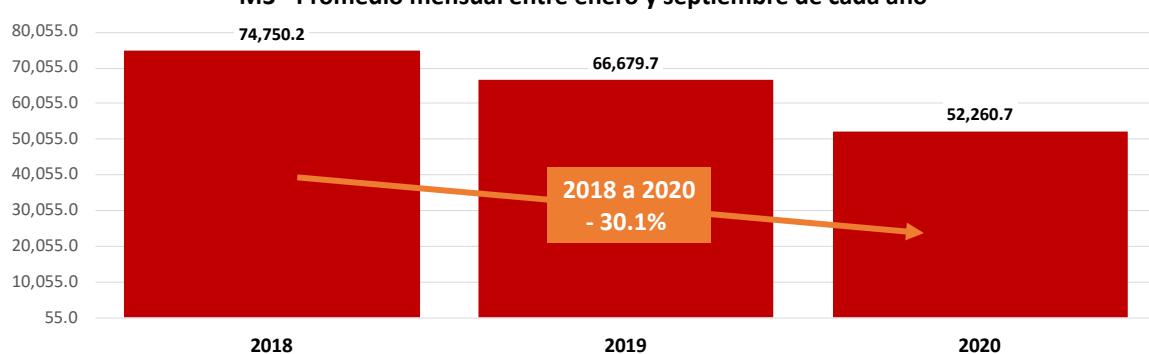


Como muestra el gráfico 3, la actividad del sector cayó un 20% durante 2018 (la serie comienza con el valor 100 en enero y termina con un valor en torno a 80 en diciembre de ese año). Luego se mantiene en torno a 80 y 90 durante los primeros ocho meses de 2019, es decir, entre 20% y 10% por debajo del nivel de enero de 2018, y se desploma luego hasta alcanzar en marzo de 2020 un nivel en torno a 60, es decir, 40% por debajo del nivel de enero de 2018.

Otra forma de cuantificar la caída de la actividad del sector es a través de la información del gráfico 4, que muestra el promedio mensual de volumen de gasoil consumido por el autotransporte de cargas en promedio durante los primeros 9 meses de cada año. El volumen del periodo enero a septiembre de 2020 fue un 30% menor al registrado durante igual periodo de 2018.

4

Gráfico 4
Expendio de combustibles al autotransporte de cargas
M3 - Promedio mensual entre enero y septiembre de cada año



Fuente: Economic Trends con datos de Secretaría de Energía de la Nación - Resolución 1104/2004

Un nivel tan reducido implica grandes pérdidas para empresas de autotransporte de cargas. La siguiente sección muestra en qué magnitud aumenta los costos efectivos por km a medida que cae el volumen de actividad.

IV.- La incidencia de los bajos volúmenes de carga sobre los costos

Uno de los problemas generados por esta caída de la actividad es que se agrava el problema generado por la brecha entre costos y tarifas referido en la sección anterior.

El gráfico 5, basado en el *Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas* de la CEDAC, presenta una simulación, para cargas generales, trayecto Córdoba – Buenos Aires, a septiembre de 2020, del incremento de costos por km a medida que va reduciéndose su tasa de actividad.

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



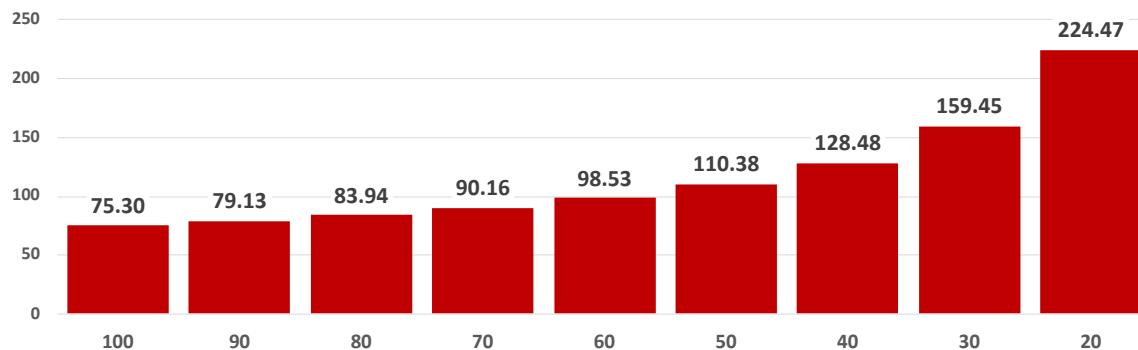
Por ejemplo, con un costo de \$ 75.30 por km cuando la tasa de actividad es del 100%, una caída del 30% (similar a la producida en promedio durante los primeros nueve meses del año, en comparación con los primeros nueve meses de 2018, ver gráfico 4) incrementa el costo a \$ 90.16 por km, lo que implica un **incremento del 19.7%**, imposible de trasladar a tarifas que, como mostró la sección II, ya venían por detrás de los costos totales antes de la profundización de la caída de la actividad del sector durante 2020.

5

Gráfico 5

Costo de Cargas Generales Córdoba-Buenos Aires

\$ por km según tasa de actividad (%)



Fuente: Economic Trends S.A. para la CEDAC - Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba.
Modelo de Simulación de Costos del Autotransporte de Cargas

Se trata de un **impacto negativo muy importante**, que genera un panorama delicado para las empresas de autotransporte de cargas por el **riesgo de que esta situación se extienda en el tiempo**, como sugieren algunos indicadores de la actividad económica general.

Por ejemplo, el último informe de la **Confederación de Entidades del Comercio de Hidrocarburos y Afines de la República Argentina (CECHA)**³ indica que podría haberse alcanzado una especie de “nueva normalidad”, con un mercado de hidrocarburos un 25% más pequeño que antes de la irrupción del Covid-19 en Argentina, indicativo de que el resto de la actividad económica, cuya evolución deja sus huellas en las estadísticas de expendio de combustibles, podría estar estancándose en un nivel relativamente bajo, lo que impediría el crecimiento en los volúmenes entregados por los dadores de cargas.

El gráfico 6 muestra las **caídas en los volúmenes producidas por la pandemia y las medidas de aislamiento social** (caída desde el valor 100 en febrero a 72.8 en gasoil, a 33.6 en naftas y a 53.7 en el total de combustibles líquidos), **la fuerte recuperación durante mayo y junio** (los volúmenes alcanzan 86.7 en gasoil, 61.1 en naftas y 74.2 en

³ Documento de Trabajo No.17: “¿Nueva normalidad con 25% menos de mercado?”, Foro de Análisis Económico del Expendio de Combustibles, Confederación de Entidades del Comercio de Hidrocarburos y Afines de la República Argentina (CECHA).

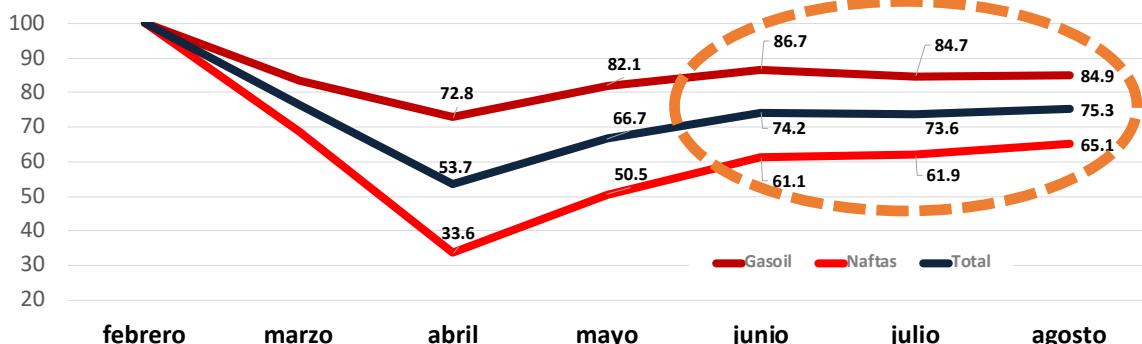
Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



el total de combustibles líquidos) y un **estancamiento prácticamente total entre junio y agosto, en torno a un volumen total de combustibles líquido un 25% por debajo del nivel registrado en febrero.**

6

Gráfico 6
Impacto del Covid-19 y evolución posterior
Volumenes por combustible - Febrero 2020 = 100 - Series desestacionalizadas



Fuente: Economic Trends con datos de Secretaría de Energía de la Nación. Resolución 1104/2004.

V.- Notas metodológicas

1.- Las estadísticas de actividad del autotransporte de cargas en Córdoba se elaboraron a través de las ventas de gasoil al autotransporte de cargas, en los canales minorista y mayorista del expendio de combustibles, según la información recopilada y publicada por la Secretaría de Energía de la Nación, Resolución 1104/2004, procesada con algoritmos desarrollados por Economic Trends en lenguaje de programación PYTHON.

2.- Las estadísticas de costos del autotransporte de cargas en Córdoba son generadas por el Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas, un sistema que modeliza el funcionamiento del autotransporte de cargas para los siguientes tipos de carga y trayectos: cargas generales Córdoba - Buenos Aires, transporte de combustibles Córdoba - Buenos Aires, carga refrigerada Córdoba – Buenos Aires, recolección de leche en la provincia de Córdoba, carga de gaseosas Rosario – Córdoba – Mendoza, distribución de gaseosas en la ciudad de Córdoba, carga de cereales provincia de Córdoba – Puerto de Rosario, con modelizaciones realizadas a través de algoritmos desarrollados por Economic Trends en lenguaje de programación PYTHON.

3.- Los siguientes items se consideran en el caso de cargas generales Córdoba-Buenos Aires:

Bloque I. Costos asociados al personal de conducción.

Remuneración básica, bonos no remunerativos, ITEM 423 (remunerativo), ITEM 424 (no remunerativo), remuneración extraordinaria (remunerativo), control de descarga (no

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas



remunerativo), antigüedad, fuera de residencia A (no remunerativo), fuera de residencia B (remunerativo), sueldo anual complementario proporcional, vacaciones proporcionales, uniforme y elementos de seguridad personal, contribuciones patronales al sistema previsional, crédito fiscal a cuenta de IVA de las contribuciones patronales, contribución patronal al sistema de obra sociales, seguro de vida obligatorio, contribución a Federación Nacional, ART, previsión por despido, ausentismo y medicina laboral, fondo adicional de ayuda escolar, licencia nacional habilitante, psicofísico.

Bloque II. Costos variables asociados al vehículo.

Combustible, impuesto a los combustibles líquidos, crédito fiscal a cuenta de IVA del impuesto a los combustibles líquidos, impuesto al dióxido de carbono, lubricante motor, lubricante de diferencial, lubricante de caja, neumáticos nuevos, neumáticos recapados, filtro de aire, filtro de aceite, filtro de gasoil, trampa de agua, lavado y engrase, peajes.

Bloque III. Costos fijos asociados al vehículo.

Tasa municipal automotor, RUTA, Inspección Técnica Vehicular, Impuesto provincial automotor, seguros, reparaciones y repuestos, amortización de unidades, costo de oportunidad del capital invertido, costos de comunicación y seguimiento.

Bloque IV. Costos fijos no asociados al vehículo.

Remuneración bruta de personal administrativo, remuneración bruta de personal operativo, remuneración bruta de personal de taller, remuneración bruta de jefe de tráfico, bonos no remunerativos, viáticos, antigüedad, sueldo anual complementario proporcional, vacaciones proporcionales, contribuciones patronales al sistema previsional, crédito fiscal a cuenta de IVA por contribuciones patronales, contribuciones patronales al sistema de obras sociales, seguro de vida obligatorio, contribución a Federación Nacional, ART, previsión por despido, alquiler de galpón y oficinas, energía eléctrica, muebles y útiles, costos financieros, estudio contable, estudio jurídico, margen de beneficios.

Bloque V. Costos impositivos no contemplados previamente.

Impuesto a los ingresos brutos, contribución por comercio e industria, impuesto a las ganancias, impuesto a los créditos y débitos bancarios, crédito fiscal a cuenta del impuesto a las ganancias por impuesto a créditos y débitos bancarios.

4.- Los siguientes son algunos de los indicadores de costos del Sistema:

Costo total en pesos por km, costo total en pesos por km expresado en número índice diciembre de 2015 = 100, porcentaje de variación mensual del costo en pesos por km, porcentaje de variación interanual del costo en pesos por km.

Costo total en dólares por km, costo total en dólares por km expresado en número índice diciembre de 2015 = 100, porcentaje de variación mensual del costo en dólares por km, porcentaje de variación interanual del costo en dólares por km.

Costo total, costo sin beneficio, costo sin beneficio y sin costo de oportunidad del capital invertido, costo sin beneficio, sin costo de oportunidad del capital invertido y sin costo de reposición de camiones, costos operativos erogables.

Composición de costos en porcentajes por bloque de costos y en porcentaje de costos por ítem de costos.

5.- Las estadísticas sobre tarifas para distintos tipos de carga son generadas a través del Monitor de Tarifas del Autotransporte de Cargas, a partir de un relevamiento realizado con metodología diseñada por Economic Trends para garantizar el anonimato de cada respondiente. El desarrollo de esta herramienta fue financiado por el Fondo de Competitividad de la Agencia para el Desarrollo Económico de la Ciudad de Córdoba (ADEC).

Informe elaborado por **Economic Trends S.A.** para el
Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

El *Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas* es un espacio de **investigación continua** (cada análisis genera inquietudes que realimentan el proceso), **integrada** (integra a economistas y empresarios transportistas en un Comité de Análisis) y **focalizada** (pretende la rigurosidad propia de la actividad académica, pero con foco en temas específicos de interés para el sector).

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

