

## Perspectivas de los costos del autotransporte de cargas<sup>1</sup>

### I.- Síntesis

1.- En los últimos 2 años, **la evolución de los costos del autotransporte de cargas ha superado la evolución de las tarifas en varios segmentos de la actividad**, generando pérdida de beneficios, imposibilidad de recuperar el costo de oportunidad del capital invertido y, en algunos casos, imposibilidad de cubrir el costo de reposición de unidades.

2.- Por este motivo, **es importante no sólo medir con la máxima precisión posible la evolución de los costos** de distintos tipos de carga y trayecto **sino también la posible evolución durante los meses siguientes**, de tal manera que sea posible, en las discusiones y negociaciones sobre tarifas, anticipar de la mejor manera posible la evolución de los costos mientras rija la nueva tarifa acordada. **Esto es particularmente importante en épocas de alta inflación, cuando los costos del autotransporte de cargas pueden ganarle rápidamente a las nuevas tarifas que se acuerden.**

3.- Una forma de realizar sistemáticamente **estimaciones provisionarias de la evolución futura de los costos del autotransporte de cargas** es utilizar los **simuladores de costos** del **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas** de **CEDAC** bajo distintos supuestos de evolución futura de las variables monetarias que lo integran.

4.- Bajo distintos supuestos de evolución futura de las variables monetarias que afectan a los costos del autotransporte de cargas, que se detallan en el documento, **es posible anticipar incrementos cercanos al 15% durante el segundo semestre del año**, porcentaje que **podría ser mayor en caso de que el ritmo de incremento del tipo de cambio se sostenga**, o incluso se acelere, durante los próximos meses, **por encima de las previsiones actuales que pueden hacerse tomando valores de contratos de dólar a futuro.**

5.- La **metodología propuesta** en el presente documento, que utiliza valores de contratos a futuro del dólar, proyecciones de costo de combustible en base a contratos a futuro de petróleo, salarios futuros en base a paritarias ya cerradas o a ciertas expectativa o previsiones de próximos acuerdos salariales, entre otros supuestos, **será utilizada en los informes mensuales del Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas** de **CEDAC** para incluir en cada informe mensual, junto con la evolución de los costos de cada tipo de carga y trayecto considerado en el Sistema, las **estimaciones provisionarias de evolución futura de los respectivos costos durante los meses siguientes.**

<sup>1</sup> Informe temático No.3 del Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas (jun 2018).

## II.- Supuestos de simulación

Como es natural con cualquier tipo de eventos futuros, es imposible anticipar con precisión los costos que tendrán las distintas actividades del autotransporte de cargas durante lo que resta del año.

Sí es posible, en cambio, simular la evolución futura de dichos costos a partir de distintos supuestos acerca de la evolución de ciertas variables económicas claves, para evaluar posibles decisiones empresarias y políticas públicas para el sector.

En las simulaciones presentadas en la próxima sección, realizadas en base al simulador de costos del **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas** de la **CEDAC**, se utilizaron los siguientes supuestos de trabajo:

- 1.- Los salarios del autotransporte de cargas se incrementan en el porcentaje solicitado por el sindicato, con aumentos del 9% en julio de 2018 y del 8% (acumulativo sobre el anterior) durante noviembre de 2018 (otro 7% se aplica en el mes de marzo de 2019).
- 2.- Los precios del gasoil se incrementan 3% en julio, en línea con el acuerdo entre el Ministerio de Energía y Minería y las principales empresas petroleras, y luego se incrementan, entre agosto y diciembre de 2018, en un 3% mensual (por debajo de la evolución de los precios teóricos del gasoil en la provincia de Córdoba, estimados por el Foro de Análisis Económico del Expendio de Combustibles de FECAC en base a los precios de los contratos a futuro del petróleo Brent (New York Mercantile Exchange, NYMEX) y del dólar (ROFEX) y supuestos sobre evolución de los precios del biodiesel y sobre ajustes por inflación de impuestos a los combustibles<sup>2</sup>).
- 3.- Las tasas de interés se mantienen durante el resto del año en los niveles actuales.
- 4.- El tipo de cambio, que impacta sobre ítems de costos con precios en dólares (como tractores y semirremolques), evoluciona entre junio y diciembre de 2018 de acuerdo con los contratos a futuro del dólar en ROFEX.
- 5.- No se modifican las alícuotas de tributos nacionales, provinciales y municipales con incidencia sobre el autotransporte de cargas, ni los precios de los peajes.
- 6.- Los restantes ítems de costos con precios en pesos suben al ritmo de la inflación, bajo el supuesto de una inflación acumulada del 6% durante el segundo trimestre del año y del 5% durante el tercer trimestre del año.

---

<sup>2</sup> Informe temático No.1 “Los determinantes de los precios de los combustibles”, del Foro de Análisis Económico del Expendio de Combustibles, de la Federación de Expendedores de Combustibles y Afines del Centro de la República (FECAC).

## III.- Simulación de costos a diciembre de 2018

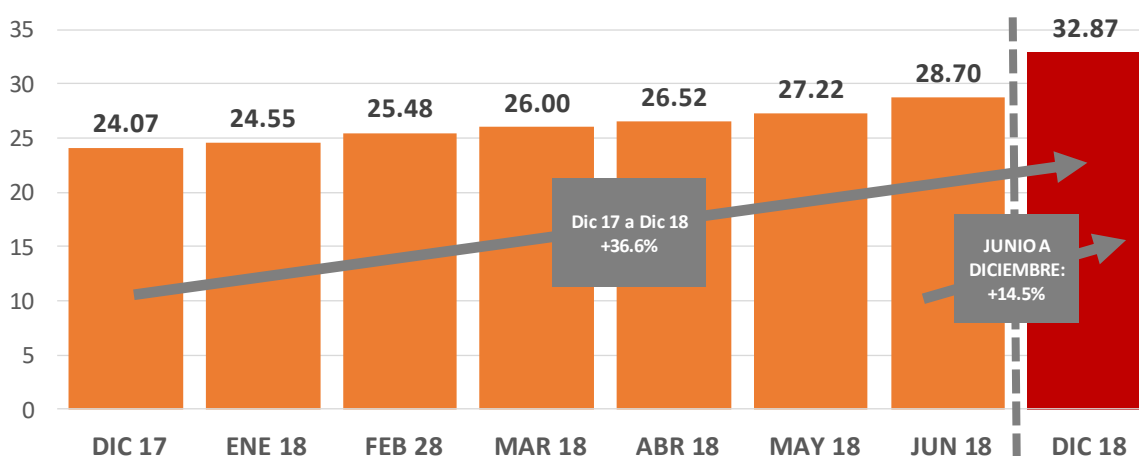
Introduciendo los supuestos detallados en la sección anterior en el simulador de costos del Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas, se obtuvieron las simulaciones de costos entre julio y diciembre de 2018 presentados en los gráficos 1 (cargas generales), 2 (transporte de combustibles), 3 (cargas refrigeradas) y 4 (recolección de leche).

3

**Gráfico 1**

### Simulación de costo del autotransporte de cargas

\$/km - Cargas generales Córdoba - Buenos Aires

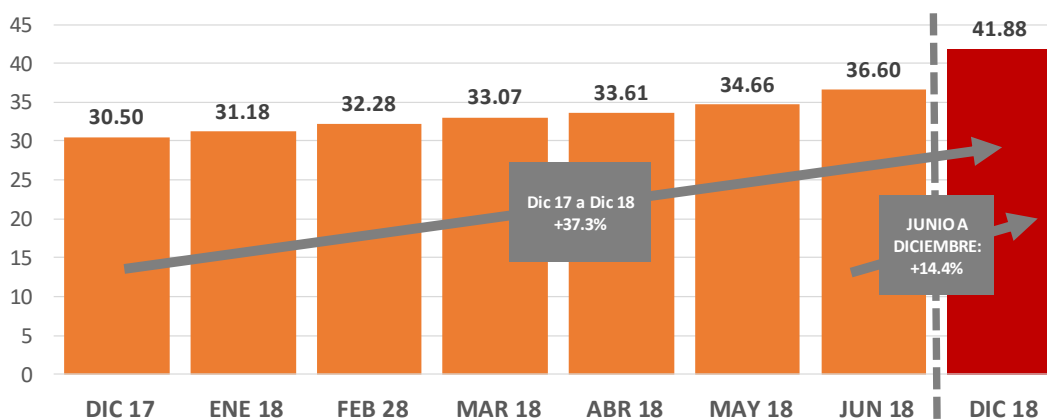


Fuente: Economic Trends para la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas (CEDAC).  
Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

**Gráfico 2**

### Simulación de costo del autotransporte de cargas

\$/km - Transporte de combustibles Córdoba - Buenos Aires

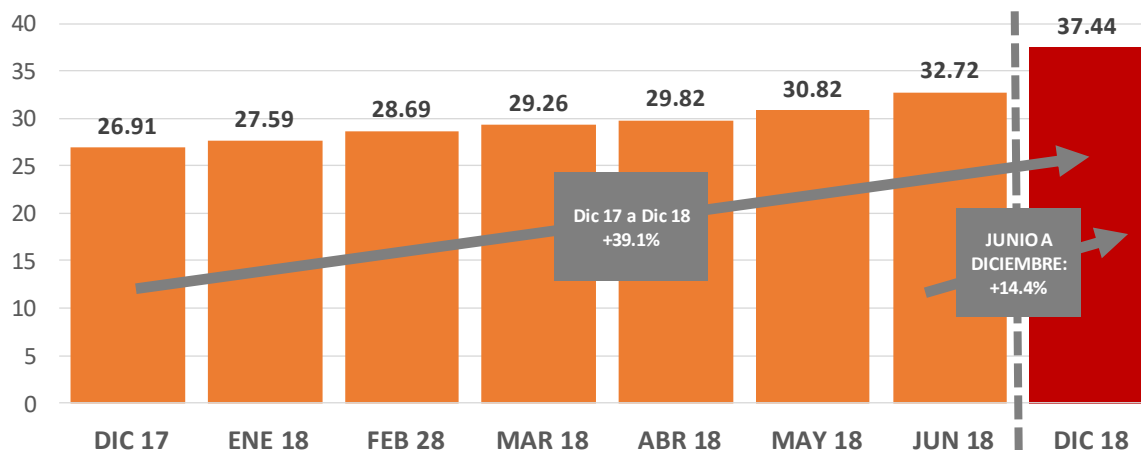


Fuente: Economic Trends para la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas (CEDAC).  
Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

**Gráfico 3**
**Simulación de costo del autotransporte de cargas**

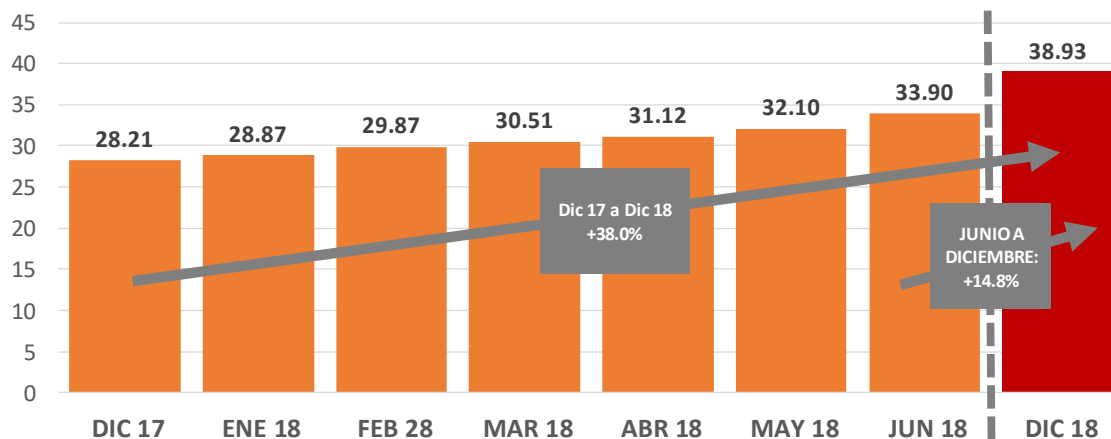
\$/km - Carga Refrigerada Córdoba - Buenos Aires



Fuente: Economic Trends para la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas (CEDAC).  
 Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

**Gráfico 4**
**Simulación de costo del autotransporte de cargas**

\$/km - Recolección de Leche Provincia de Córdoba



Fuente: Economic Trends para la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas (CEDAC).  
 Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas

Las simulaciones realizadas implican, para cargas generales, trayecto Córdoba-Buenos Aires, un costo de \$ 32.87 por km en diciembre de 2018, un 14.5% por encima del costo en junio de 2018 y un 36.6% por encima del costo en diciembre de 2017.

**Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas**

En el caso del transporte de combustibles, trayecto Córdoba-Buenos Aires, el costo alcanzaría los \$ 41.88 por km en diciembre de 2018, un 14.4% por encima del costo en junio de 2018 y un 37.3% por encima del costo en diciembre de 2017.

En el caso de cargas refrigeradas, trayecto Córdoba-Buenos Aires, el costo alcanzaría los \$ 37.44 por km en diciembre de 2018, un 14.4% por encima del costo en junio de 2018 y un 39.1% por encima del costo en diciembre de 2017.

Y para la recolección de leche en la provincia de Córdoba, el costo alcanzaría los \$ 38.93 por km en diciembre de 2018, un 14.8% por encima del costo en junio de 2018 y un 38.0% por encima del costo en diciembre de 2017.

Los valores simulados a diciembre de 2018 no son pronósticos de costos, sino simulaciones de acuerdo con los supuestos de trabajo utilizados. Significa, entre otras cosas, que dichos costos podrían subir menos si:

- a.- La paritaria del sector cerrara por debajo de los porcentajes solicitados por el gremio del sector.
- b.- El dólar subiera durante el resto del año por debajo de las subas implícitas en los contratos a futuro del dólar.
- c.- El resto de los ítems de costos con precios en pesos subieran menos del 6% durante el tercer trimestre y del 5% durante el cuarto trimestre.
- d.- El Gobierno decidiera sostener el precio del gasoil en los niveles actuales, o decidiera incrementarlo a un ritmo menor al 3% mensual.

Para que los precios del gasoil subieran por debajo las simulaciones consideradas serían necesarios factores externos e internos al sector de los hidrocarburos.

Los factores externos al sector de los hidrocarburos que podrían morigerar los aumentos de precios del gasoil son: (a) una caída mayor en el precio internacional del petróleo Brent que la esperada por los mercados de futuros considerados<sup>3</sup>, (b) una suba del tipo de cambio menor a la esperada por los mercados de futuros considerados<sup>4</sup>, (c) una menor inflación durante los trimestres segundo y tercero<sup>5</sup>.

Los factores internos al sector de los hidrocarburos que podrían morigerar los aumentos de precios del gasoil son (a) nuevos acuerdos de precios de combustibles entre el Ministerio de Energía y las empresas refinadoras, que impliquen menores aumentos de precios a los previstos actualmente, (b) acuerdos de precios internos del petróleo entre el

---

<sup>3</sup> Contratos a futuro del New York Mercantile Exchange.

<sup>4</sup> Contratos a futuro de ROFEX.

<sup>5</sup> Impacta sobre los ajustes por inflación de los impuestos a los combustibles en septiembre y diciembre.

Ministerio de Energía y las empresas petroleras, que impliquen costos de refinación por debajo de los correspondientes a precios internacionales.

Por el contrario, si el tipo de cambio subiera, durante los próximos meses, por encima de lo que actualmente indican los contratos a futuro, los costos totales de los distintos tipos de carga podrían subir por encima de lo que indican las simulaciones realizadas. Si dichas subas del tipo de cambio fueran de magnitud, esto podría (a) arrastrar al precio del gasoil, en la medida en que las compañías petroleras vayan trasladando a precios las subas de costos, (b) reducir el peso relativo del Impuesto a los Combustibles Líquidos y del Impuesto al Dióxido de Carbono, ya que la legislación vigente prevé que ambos impuestos se actualicen trimestralmente por inflación, en lugar de depender del precio del combustible, (c) reducir la ventaja de costos de configuraciones más grandes, como el bitren de 75 Tn, por la mayor incidencia de costos dolarizados<sup>6</sup>.

#### IV.- Metodología

1.- El **Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas** es un sistema de estadísticas y simulador de costos de la **Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba**.

2.- Tiene por objetivo proporcionar a las empresas transportistas, a los dadores de carga, a los funcionarios públicos vinculados al transporte, a la prensa y al público en general, estadísticas rigurosas sobre los costos del autotransporte de cargas en el interior del país, así como un instrumento de simulación de impactos sobre costos de cualquier modificación en cualquier factor con incidencia en dichos costos.

3.- Las estadísticas que integran el Sistema Estadístico de Costos del Autotransporte de Cargas focalizan en tipos específicos de cargas y trayectos, con el objetivo de medir con precisión los niveles y la evolución de los costos del autotransporte de cargas, teniendo en cuenta que diferentes tipos de cargas y trayectos implican distintos parámetros de costos.

4.- La metodología utilizada no es la metodología habitual, consistente en tomar cierta cantidad acotada de ítems de costos y ponderar sus variaciones mensuales a través de ponderadores fijos, lo que en contextos de alta volatilidad de precios relativos genera distorsiones estadísticas, y no permite simulaciones de impactos sobre costos cuando las variables que se modifican no están incluidas en los ítems de costos considerados.

5.- Para evitar distorsiones por cambios de precios relativos y para potenciar su utilización como simulador de impactos de distintas variables sobre los costos del autotransporte de cargas, se diseñó una metodología mediante la cual se modeló la estructura de costos de distintos tipos de cargas y trayectos, estableciendo parámetros

<sup>6</sup> Como se detalló en el informe 1 del Foro de Análisis Económico del Expendio de Combustibles.



fijos vinculados a la tecnología utilizada y las características de la carga y el trayecto y variables monetarias vinculadas a precios y costos.

6.- Estas variables monetarias se actualizan mensualmente, con sus valores durante los primeros 10 días de cada mes, con la posibilidad de actualizaciones en cualquier momento del mes en caso de eventos que modifiquen los costos de la actividad.

7.- La estructura de los índices permite su utilización como instrumento para simular y/o proyectar cambios en los costos asociados a cualquier evento con impacto sobre dichos costos, como cambios en los precios de combustibles, en costos laborales, en impuestos nacionales, provinciales o municipales, en cualquier regulación con impacto sobre el sector del transporte, y hasta en el porcentaje de capacidad utilizada de las empresas, entre otros.

8.- Para las simulaciones de la evolución de los costos totales del autotransporte de cargas para cada uno de los tipos de carga considerados se supuso que:

a.- Los salarios se incrementan 9% en julio de 2018 y 8% acumulativo en noviembre de 2018, con un 7% adicional aplicable desde marzo de 2019.

b.- El precio del gasoil se incrementa entre agosto y diciembre de 2018 a un ritmo del 3% mensual, por encima de los valores teóricos simulados por el Foro de Análisis Económico del Expendio de Combustibles de FECAC<sup>7</sup>.

c.- El tipo de cambio adopta entre julio y diciembre de 2018 los valores de contratos a futuro del ROFEX.

d.- Los restantes costos con precios en pesos se mueven durante el resto del año al ritmo de la inflación, estimada en 6% durante el tercer trimestre y del 5% durante el cuarto trimestre.

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).

<sup>7</sup> Informe temático No.1 “Los determinantes de los precios de los combustibles”, del Foro de Análisis Económico del Expendio de Combustibles, de la Federación de Expendedores de Combustibles y Afines del Centro de la República (FECAC).

Auspician el Foro de Análisis Económico del Autotransporte de Cargas