

## Los costos del autotransporte de cargas

### Análisis de los costos actuales y su evolución reciente

#### Síntesis

1.- Los costos del autotransporte de cargas, con información actualizada al 10 de julio de 2017, son de \$ 22.29 por km en el caso de carga general, trayecto Córdoba – Buenos Aires; \$ 28.70 por km en el caso de transporte de combustibles, trayecto Córdoba – Buenos Aires; \$ 22.43 por km en el caso de carga refrigerada, trayecto Córdoba – Buenos Aires; \$ 26.59 por km en el caso de recolección de leche dentro de la provincia de Córdoba.

2.- Durante el mes de julio de 2017 se produjo el mayor incremento mensual de costos desde marzo de 2016: 6.9% (carga general), 7.3% (transporte de combustibles), 7.0% (carga refrigerada) y 6.3% (recolección de leche).

3.- Los incrementos de costos durante el mes de julio fueron consecuencia, principalmente, de incrementos de 11% en los salarios (con impacto en los ítems salariales y no salariales de remuneraciones de choferes y personal indirecto), 6% en combustibles y 6.3% en la cotización del dólar (con impacto en ítems dolarizados, como el costo de reposición de camiones).

4.- Durante los últimos 12 meses, los costos del autotransporte de cargas se incrementaron 28.0% (carga general), 27.0% (transporte de combustibles), 28.1% (carga refrigerada) y 27.8% (recolección de leche).

5.- Los incrementos de costos entre julio de 2016 y julio de 2017 fueron consecuencia, principalmente, de incrementos de 32.2% en los salarios (con impacto en los ítems salariales y no salariales de remuneraciones de choferes y personal indirecto), 21.2% en combustibles, 99.2% en peajes y 14.3% en la cotización del dólar (con impacto en ítems dolarizados, como el costo de reposición de camiones).

6.- La suba de la cotización del dólar entre julio de 2016 y julio de 2017 amortiguó el impacto de los incrementos de costos de ítems con precios fijados en pesos sobre el costo total en dólares. Sin embargo, dado que el tipo de cambio tuvo incrementos muy por debajo de otros ítems, como los salarios, el costo total en dólares se incrementó durante el periodo, entre 11.1% y 12.1%, dependiendo del tipo de carga.

7.- En el caso de carga general (la evolución es muy similar en el caso de los otros tipos de carga), el costo total en dólares por km bajó de u\$s 1.46 por km en diciembre de 2015 (antes de la unificación cambiaria) a u\$s 1.10 por km en marzo de 2016 (la suba del tipo de cambio mantiene el valor en dólares de los ítems con precios dolarizados y reduce el valor en dólares de los ítems con precios en pesos), una reducción del 24.7%. Pero desde entonces, con subas del tipo de cambio por debajo de la inflación, el costo de cargas generales fue subiendo, hasta alcanzar u\$s 1.31 por km en julio de 2017 (19.1% por encima del costo de marzo de 2016, todavía 10.3% por debajo del costo de diciembre de 2015).

8.- Dado que, en términos reales, es decir, ajustado por inflación, el tipo de cambio era en diciembre de 2010 un 20% mayor que en la actualidad, si el tipo de cambio estuviera

hoy en el nivel relativo de diciembre de 2010, el costo del autotransporte de cargas, medido en dólares, sería un 13.1% inferior al actual.

9.- Mientras continúe siendo poco razonable esperar que, en el corto plazo, el tipo de cambio real vuelva a niveles de diciembre de 2010, es necesario pensar una agenda de reducción de costos que permita al menos compensar el mayor costo en dólares del autotransporte de cargas generado por el atraso cambiario, ya que el transporte es un factor clave de competitividad de distintos sectores productores de bienes transables, especialmente en el interior del país, tanto más importante cuanto mayor sea la distancia a los puertos.

10.- El 73.9% del mayor costo producido por el atraso cambiario podría compensarse con: contribuciones patronales al sistema previsional e impuesto al cheque a cuenta de IVA, aplicación de tarifas de peajes de hora no pico, exención de patente municipal y provincial, exención de Impuesto a los Ingresos Brutos y tasa de Comercio e Industria.

11.- A modo de referencia, una empresa con 20 camiones, dedicada al transporte de carga general en el trayecto Córdoba-Buenos Aires, paga por mes:

**\$ 1,317,664** en concepto de salarios, **\$ 1,237,050** en concepto de combustibles y lubricantes, **\$ 429,163** en concepto de impuesto al cheque, patente provincial y municipal, impuesto a los ingresos brutos y tasa por comercio e industria; **\$ 347,769** en concepto de peajes; **\$ 311,693** en concepto de costo de reposición de camiones; **\$ 168,288** en concepto de contribuciones patronales; **\$ 140,132** en concepto de reposición de cubiertas.

## I.- Los costos actuales

1.- Los costos del autotransporte de cargas, con información actualizada al 10 de julio de 2017, son de \$ 22.29 por km en el caso de carga general, trayecto Córdoba – Buenos Aires; \$ 28.70 por km en el caso de transporte de combustibles, trayecto Córdoba – Buenos Aires; \$ 22.43 por km en el caso de carga refrigerada, trayecto Córdoba – Buenos Aires; \$ 26.59 por km en el caso de recolección de leche dentro de la provincia de Córdoba.

2.- Los costos mencionados incluyen todos los costos erogables (salarios, contribuciones patronales, seguros, combustibles, peajes, costo financiero, tasas e impuestos municipales, provinciales y nacionales, entre otros) y no erogables (reposición de camiones, costo del capital invertido, rentabilidad normal del transportista, entre otros). Más detalles en la sección de metodología.

## Costos del autotransporte de cargas

Julio de 2017

Tipo de carga	Trayecto	Costo por km	
		Pesos	Dólares
Carga general	Córdoba-Buenos Aires	22.29	1.31
Transporte de combustibles	Córdoba-Buenos Aires	28.70	1.69
Carga refrigerada	Córdoba-Buenos Aires	22.43	1.32
Recolección de leche	Provincia de Córdoba	26.59	1.57

Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

### II.- Los aumentos durante julio de 2017

3.- Durante el mes de julio de 2017 se produjo el mayor incremento mensual de costos desde marzo de 2016: 6.9% en el caso de carga general, 7.3% en el caso de transporte de combustibles, 7.0% en el caso de carga refrigerada y 6.3% en el caso de recolección de leche.

## Costos del autotransporte de cargas

Julio de 2017 - % de variación con relación a junio de 2017

Tipo de carga	Trayecto	% de variación mensual	
		Pesos	Dólares
Carga general	Córdoba-Buenos Aires	6.9	0.6
Transporte de combustibles	Córdoba-Buenos Aires	7.3	0.9
Carga refrigerada	Córdoba-Buenos Aires	7.0	0.6
Recolección de leche	Provincia de Córdoba	6.3	0.0

Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

4.- Los incrementos de costos durante el mes de julio fueron consecuencia, principalmente, de incrementos de 11% en los salarios (con impacto en los ítems salariales y no salariales de remuneraciones de choferes y personal indirecto), 6% en combustibles y 6.3% en la

cotización del dólar (con impacto en ítems dolarizados, como el costo de reposición de camiones).

5.- La cotización del dólar tiene diferentes efectos sobre los costos del autotransporte de cargas medidos en pesos y en dólares. Sobre el costo total medido en pesos, un incremento en la cotización del dólar impacta positivamente, ya que no modifica ítems con precios fijados en pesos (como los salarios) pero incrementa el monto en pesos de ítems con precios fijados en dólares (como el precio de los camiones 0KM). Sobre el costo total medido en dólares, un incremento en la cotización del dólar impacta negativamente, ya que no modifica ítems con precios fijados en dólares (como los precios de camiones 0KM) pero reduce el costo en dólares de ítems con precios fijados en pesos (los precios en pesos se dividen por un tipo de cambio mayor).

6.- En julio de 2017, el incremento en un 6.3% en la cotización del dólar amortiguó el impacto de los aumentos salariales y de precios de combustibles sobre el costo total en dólares, que aumentó entre 0.6% y 0.9%, según el tipo de carga (excepto en recolección de leche, cuyo costo en dólares se mantuvo sin cambios), frente a incrementos de costos en pesos en el rango entre 6.3% y 7.3%, dependiendo del tipo de carga.

### **III.- Los aumentos durante los últimos 12 meses**

7.- Durante los últimos 12 meses (julio de 2016 a julio de 2017), los costos del autotransporte de cargas se incrementaron 28.0% en el caso de cargas generales (Córdoba-Buenos Aires), 27.0% en el caso de transporte de combustibles (Córdoba-Buenos Aires), 28.1% en el caso de carga refrigerada (Córdoba-Buenos Aires) y 27.8% en el caso de la recolección de leche (provincia de Córdoba).

8.- Los incrementos de costos entre julio de 2016 y julio de 2017 fueron consecuencia, principalmente, de incrementos de 32.2% en los salarios (con impacto en los ítems salariales y no salariales de remuneraciones de choferes y personal indirecto), 21.2% en combustibles, 99.2% en peajes y 14.3% en la cotización del dólar (con impacto en ítems dolarizados, como el costo de reposición de camiones).

## Costos del autotransporte de cargas

Julio de 2017 - % de variación con relación a julio de 2016

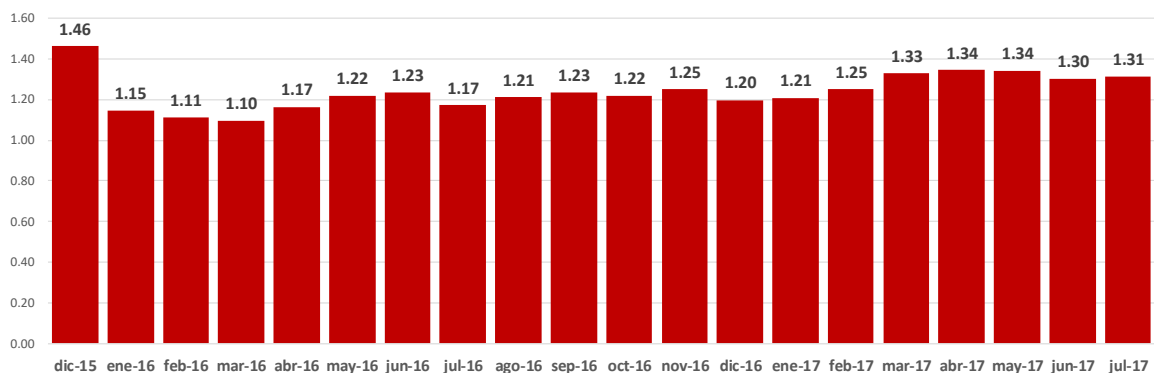
Tipo de carga	Trayecto	% de variación interanual	
		Pesos	Dólares
Carga general	Córdoba-Buenos Aires	28.0	12.0
Transporte de combustibles	Córdoba-Buenos Aires	27.0	11.1
Carga refrigerada	Córdoba-Buenos Aires	28.1	12.1
Recolección de leche	Provincia de Córdoba	27.8	11.8

**Fuente:** Economic Trends para la CEDAC.

9.- La suba de la cotización del dólar entre julio de 2016 y julio de 2017 amortiguó el impacto de los incrementos de costos de ítems con precios fijados en pesos sobre el costo total en dólares. Sin embargo, dado que el tipo de cambio tuvo incrementos muy por debajo de otros ítems, como los salarios, el costo total en dólares se incrementó durante el periodo, entre 11.1% y 12.1%, dependiendo del tipo de carga.

10.- El siguiente gráfico muestra, para el caso de carga general (la evolución es muy similar en el caso de los otros tipos de carga), el costo total en dólares por km desde diciembre de 2015 (antes de la suba del tipo de cambio luego de la unificación cambiaria). Desde un nivel de u\$s 1.46 por km en diciembre de 2015, el costo bajó a u\$s 1.10 por km en marzo de 2016 (la suba del tipo de cambio mantiene el valor en dólares de los ítems con precios dolarizados y reduce el valor en dólares de los ítems con precios en pesos), una reducción del 24.7%. Pero desde entonces, con subas del tipo de cambio por debajo de la inflación, el costo de cargas generales fue subiendo, hasta alcanzar u\$s 1.31 por km en julio de 2017 (19.1% por encima del costo de marzo de 2016, todavía 10.3% por debajo del costo de diciembre de 2015).

**Índice de Costos del Autotransporte de Cargas**  
u\$s por km - Carga general - Trayecto Córdoba-Buenos Aires



Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

**IV.- El impacto del atraso cambiario y alternativas para morigerarlo**

11.- Cuando la cotización del dólar sube sistemáticamente menos de lo que suben los precios internos, el costo del autotransporte de cargas, medido en dólares, se incrementa. Dado que, en términos reales, es decir, ajustado por inflación, el tipo de cambio era en diciembre de 2007 un 64% mayor que en la actualidad, si el tipo de cambio estuviera hoy en el nivel relativo de diciembre de 2007, el costo del autotransporte de cargas, medido en dólares, sería un 30.6% inferior al actual.

12.- Teniendo en cuenta que el tipo de cambio era muy alto en diciembre de 2007, conviene tal vez comparar con diciembre de 2010, cuando el tipo de cambio real, es decir, ajustado por inflación, era un 20% superior al actual. Si el tipo de cambio estuviera hoy en el nivel relativo de diciembre de 2010, el costo del autotransporte de cargas, medido en dólares, sería un 13.1% inferior al actual.

13.- Dado que no es razonable esperar que, en el corto plazo, el tipo de cambio real vuelva a niveles de diciembre de 2010, es necesario pensar una agenda de reducción de costos que permita al menos compensar el mayor costo en dólares del autotransporte de cargas generado por el atraso cambiario, ya que el transporte es un factor clave de competitividad de distintos sectores productores de bienes transables, especialmente en el interior del país, tanto más importante cuanto mayor sea la distancia a los puertos.

14.- La siguiente tabla muestra el impacto porcentual sobre los costos en dólares del autotransporte de cargas (carga general, trayecto Córdoba-Buenos Aires) de la reducción en cada uno de los 8 items considerados en la simulación:

Item de agenda de reducción de costos	%
Contribuciones patronales (previsional) a cuenta de IVA	-2.64
Cobro de peajes en hora no pico	-1.64
Exención de patente municipal (Ciudad de Córdoba)	-1.36
Exención de Ingresos Brutos Provincia de Buenos Aires y CABA	-1.06
Impuesto al cheque a cuenta de IVA	-1.00
Exención de Ingresos Brutos Provincia de Córdoba	-0.71
Exención de Impuesto Automotor (Provincia de Córdoba)	-0.68
Exención de tasa de Comercio e Industria (Ciudad de Córdoba)	-0.57
<b>Baja potencial de costos</b>	<b>-9.67</b>
<b>Reducción de costos si el tipo de cambio real volviera al nivel de diciembre de 2010</b>	<b>-13.08</b>
<b>Atraso cambiario compensable (%)</b>	<b>73.90</b>

La tabla muestra que los items considerados permitirían reducir los costos en dólares del autotransporte de cargas en un 9.7%, lo que permitiría compensar entonces un 73.9% del sobre costo generado por el atraso cambiario (al menos si se toma como punto de referencia la situación en diciembre de 2010).

#### V.- Algunos montos útiles para dimensionar la magnitud de los costos

15.- Una empresa con 20 camiones, dedicada al transporte de carga general en el trayecto Córdoba-Buenos Aires, paga:

**\$ 1,317,664** por mes en concepto de salarios (a choferes y personal indirecto, incluyendo los distintos items establecidos por convenio, y vacaciones y aguinaldo proporcional).

**\$ 1,237,050** por mes en concepto de combustibles y lubricantes.

**\$ 429,163** por mes en concepto de impuesto al cheque, patente provincial y municipal, impuesto a los ingresos brutos y tasa por comercio e industria.

\$ 347,769 por mes en concepto de peajes.

\$ 311,693 por mes en concepto de costo de reposición de camiones.

\$ 168,288 por mes en concepto de contribuciones patronales (sistema previsional y sistema de obras sociales).

\$ 140,132 por mes en concepto de reposición de cubiertas.

## VI.- Notas metodológicas

16.- El Sistema de Índices de Costos del Autotransporte de Cargas es un sistema de estadísticas de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba.

17.- 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.

18.- Las estadísticas que integran el Sistema de Índices 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.

19.- 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.

20.- Para evitar distorsiones por cambios de precios relativos y, especialmente, 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 fijos vinculados a la tecnología utilizada y las características de la carga y el trayecto y variables vinculadas a precios y costos.



21.- Desde el informe de julio de 2017 se unificó, entre los distintos tipos de carga, el parámetro de distancia recorrida, en 12,000 km por camión por mes. Esto genera mayores costos que en informes anteriores en los casos en que se reduce la distancia, y menores costos en los casos en que se aumenta la distancia, distorsión que no existe en las nuevas series de diciembre de 2015 a julio de 2017, donde ese parámetro está fijo cada mes en 12,000 km por camión por mes.

22.- A diferencia de los parámetros (como los km recorridos, o la cantidad de camiones por empresa), que permanecen fijos cada mes, las variables de costos se actualizan mensualmente, con sus valores de mercado durante los primeros 10 días de cada mes, con la posibilidad de actualizaciones en cualquier momento del mes en caso de eventos inesperados que modifiquen los costos de la actividad.

23.- 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 tasas e impuestos nacionales, provinciales o municipales, en cualquier regulación con impacto sobre el sector del transporte, y hasta en el porcentaje de capacidad utilizada por las empresas, entre otros.

24.- Los distintos índices incluyen, entre otros, los siguientes items:

**Dentro de costos asociados al personal de conducción:** remuneración básica de convenio, ítem 423, ítem 424, remuneración extraordinaria, control de descarga, antigüedad, fuera de residencia A, fuera de residencia B, sueldo anual complementario, vacaciones, uniforme y elementos de seguridad personal, contribuciones patronales al sistema previsional, contribuciones patronales al sistema de obras sociales, seguro de vida obligatorio, contribución a Federación Nacional, ART, previsión por despidos, ausentismo y medicina laboral, fondo adicional de ayuda escolar, licencia nacional habilitante, psicofísico.

**Dentro de costos variables asociados al vehículo:** combustible, impuesto al gasoil, lubricante de 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.

**Dentro de costos fijos asociados al vehículo:** patente municipal, patente provincial, R.U.T.A., Inspección Técnica Vehicular, seguros, reparaciones y repuestos, reposición de unidades, costo de oportunidad del capital invertido, costos de comunicación y seguimiento.

**Dentro de costos fijos no asociados al vehículo:** remuneración de personal administrativo, remuneración de personal operativo, remuneración de personal de taller, remuneración de jefe de tráfico, viáticos, antigüedad, sueldo anual complementario, vacaciones, contribuciones patronales al sistema previsional, contribuciones patronales al sistema de obras sociales, seguro de vida obligatorio, contribución a Federación Nacional, ART, previsión por despidos, alquiler de galpón y oficinas, energía eléctrica, muebles y útiles, costos financieros, estudio contable, estudio jurídico, beneficios (netos de Impuesto a las Ganancias).

**Dentro de otros costos impositivos:** Impuesto a los Ingresos Brutos, Tasa de Comercio e Industria, Impuesto a Débitos y Créditos Bancarios, Impuesto a las Ganancias.

25.- El Sistema de Índices de Costos del Autotransporte de Cargas fue diseñado, y es actualizado cada mes, por Economic Trends S.A., empresa especializada en la generación de estadísticas económicas y sectoriales sin intereses en el sector del autotransporte de cargas.

Informe elaborado por **Economic Trends** para la  
**Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba**