

# **Sistema de Índices de Costos del Autotransporte de Cargas**

**Cámara Empresaria de Autotransporte de Cargas de Córdoba**

**Diciembre de 2016**

**Sección I:**  
**Índices actualizados al 10 de Diciembre de 2016**

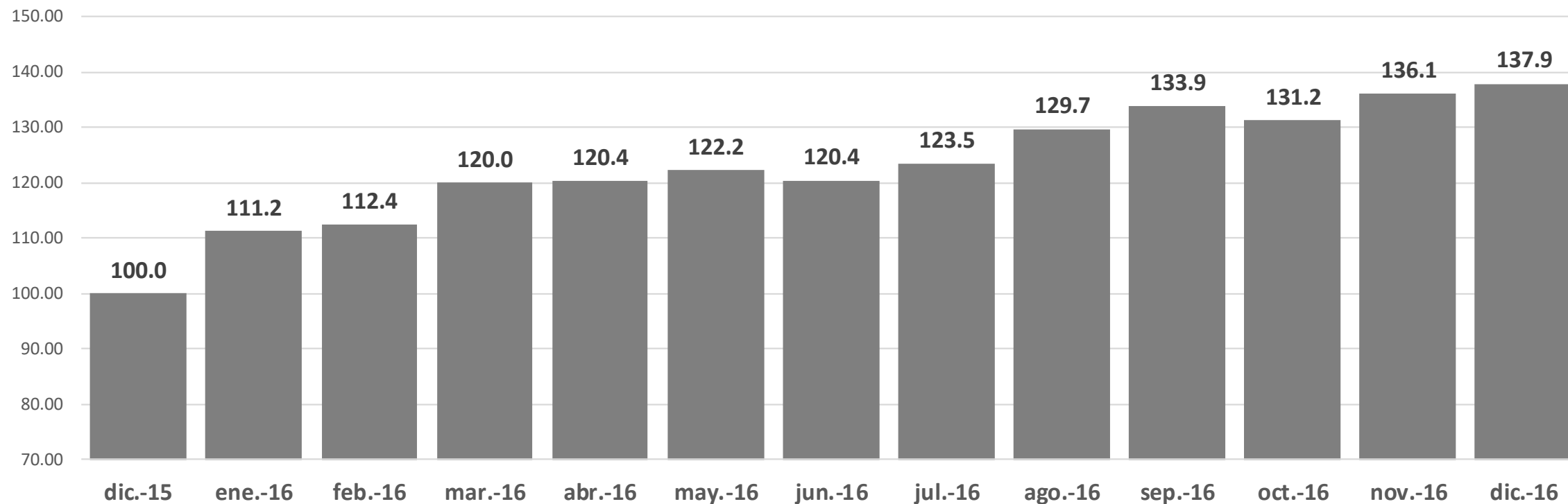
**Sección II:**  
**Análisis de impacto sobre costos de transporte de  
eventual reducción de contribuciones patronales**

# **Sección I: Índices de costos**

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

Índice Diciembre 2015 = 100 - Carga general - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

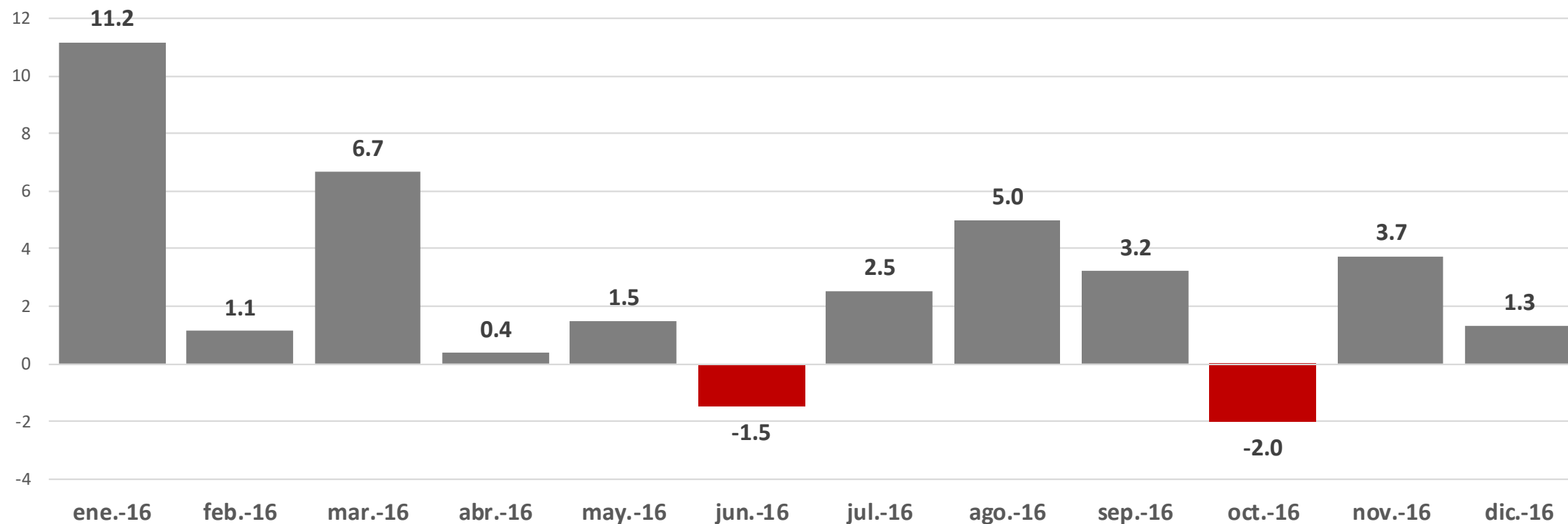


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

% de variación mensual - Carga general - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

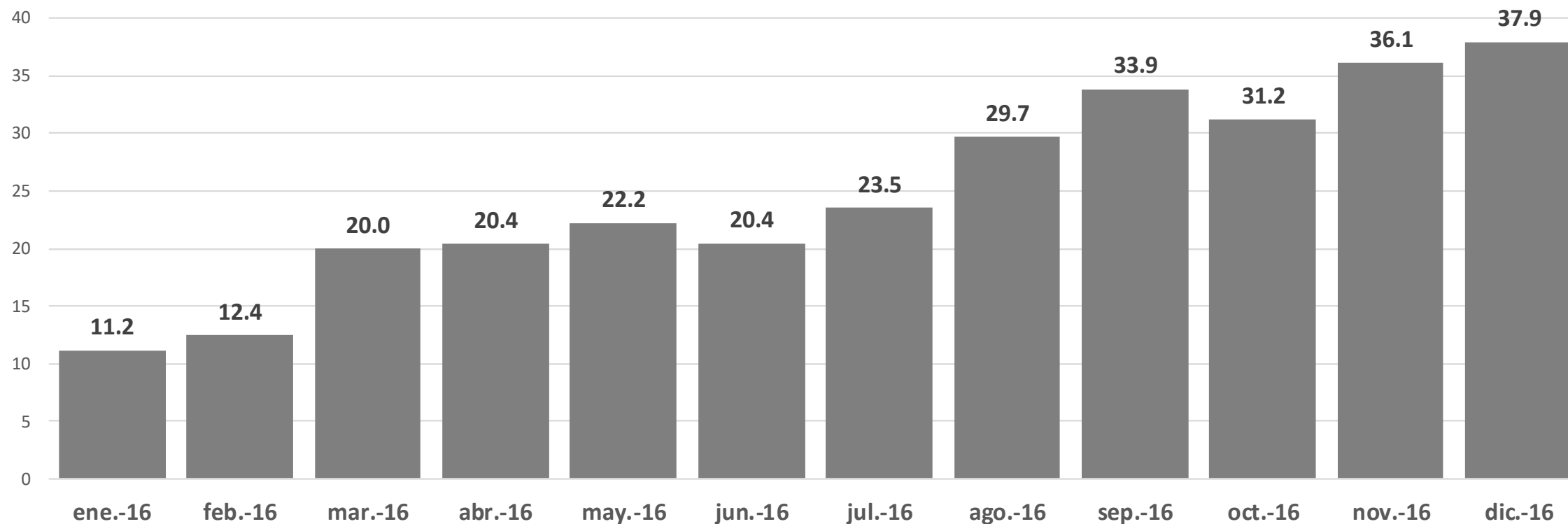


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

% de variación mensual acumulado - Carga general - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

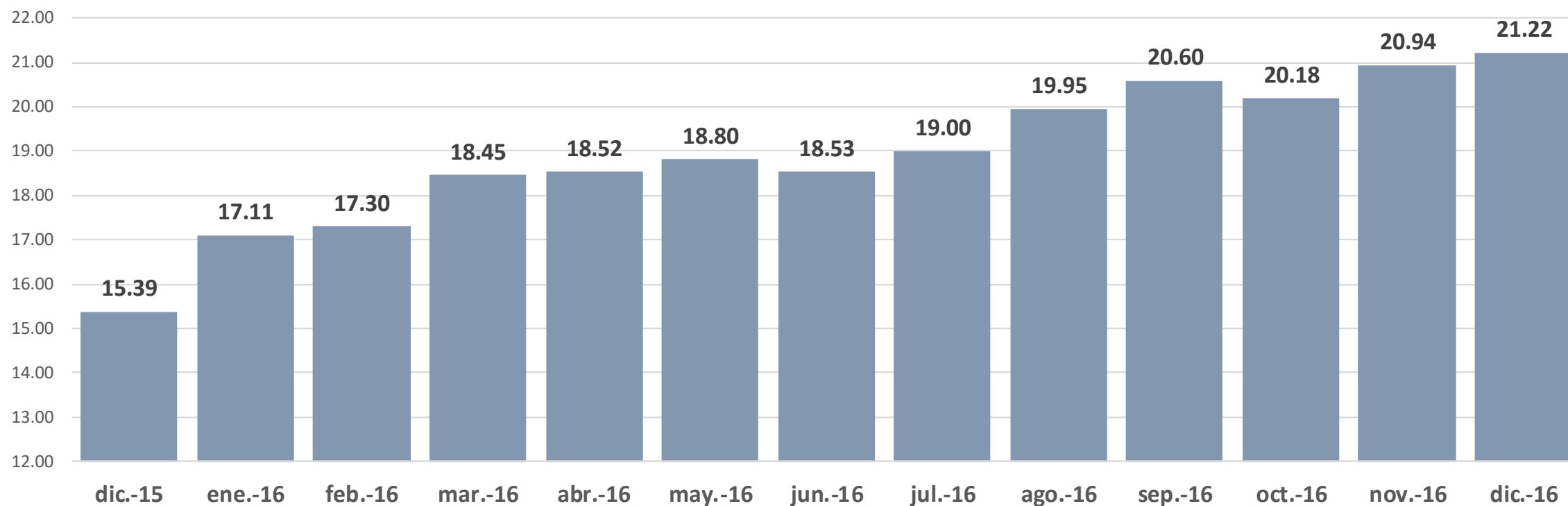


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

\$ por km - Carga general - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

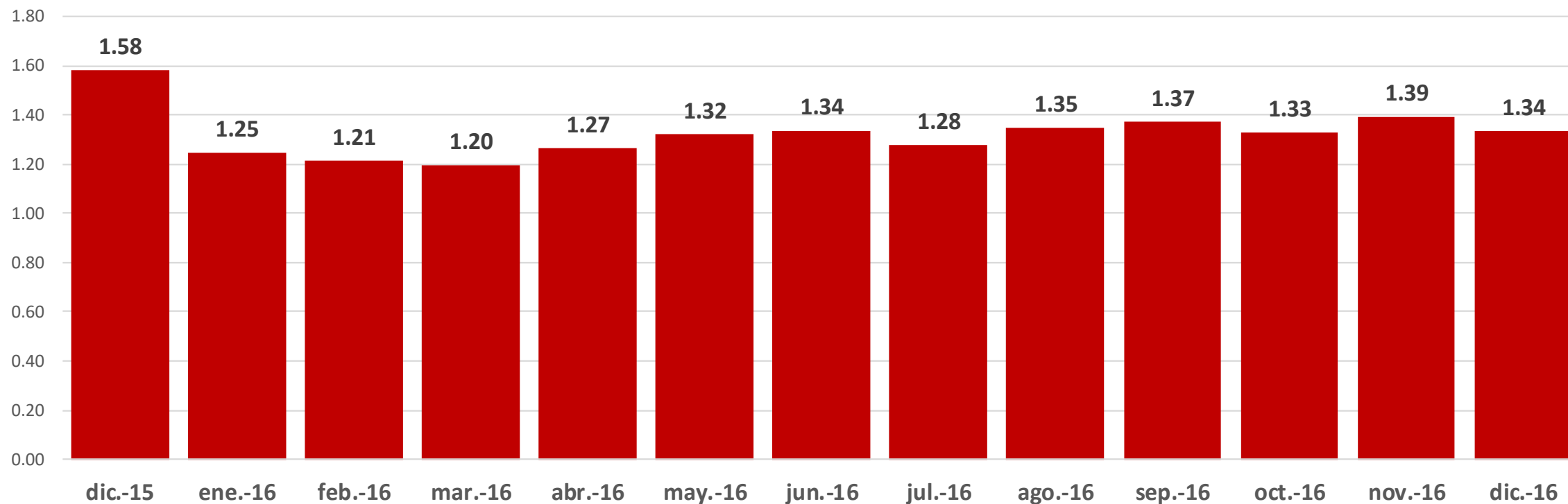


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

u\$s por km - Carga general - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370



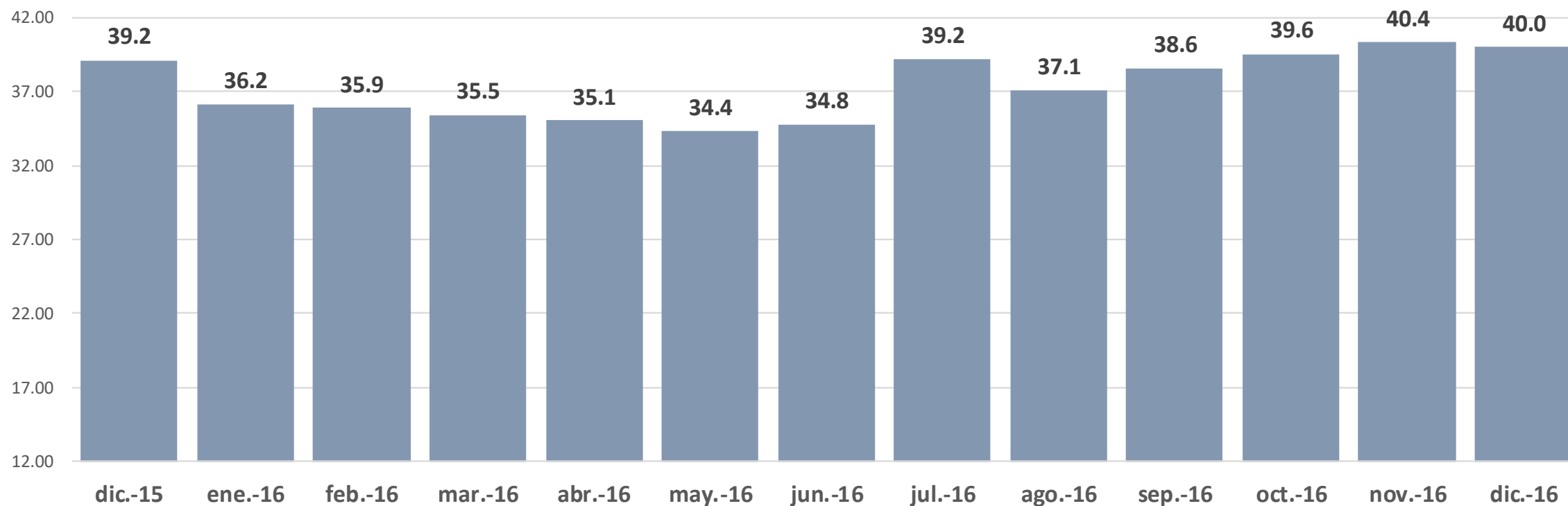
Fuente: Economic Trends para la CEDAC.



## Índice de Cargas Generales

### Costo laboral

% sobre costos (excluyendo rentabilidad, costo de capital y amortización) - Carga general - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

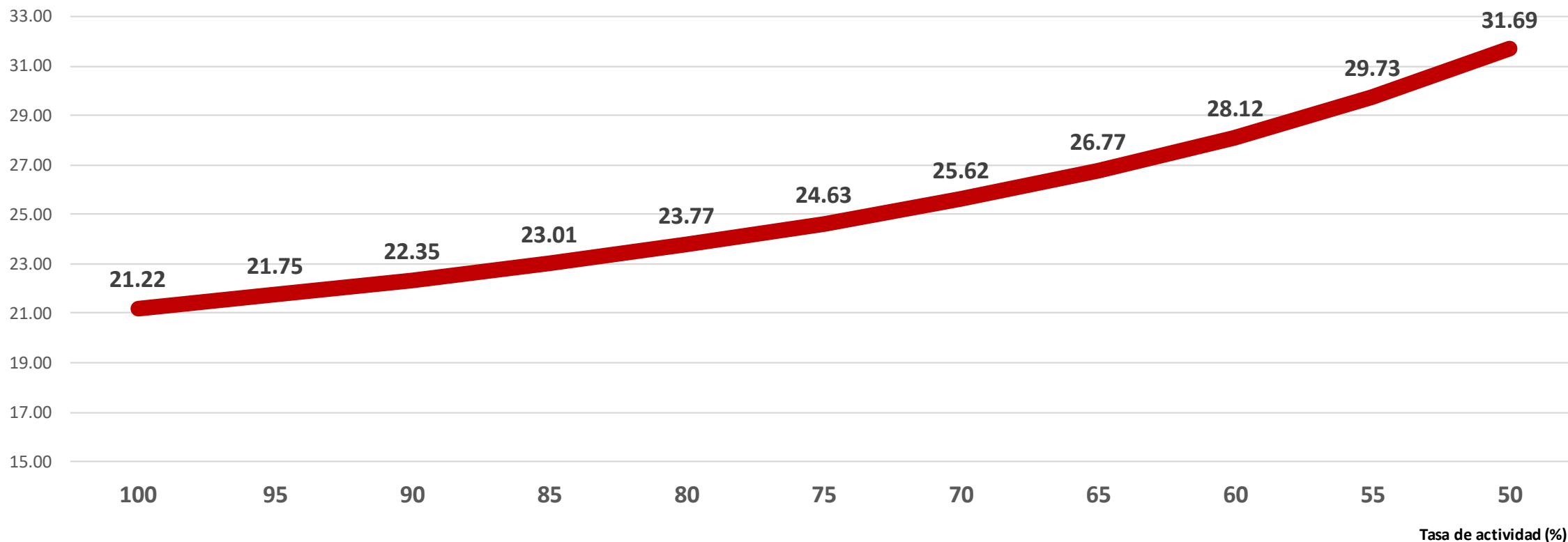


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Costo promedio según tasa de actividad de la empresa

\$ por km - Carga general - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

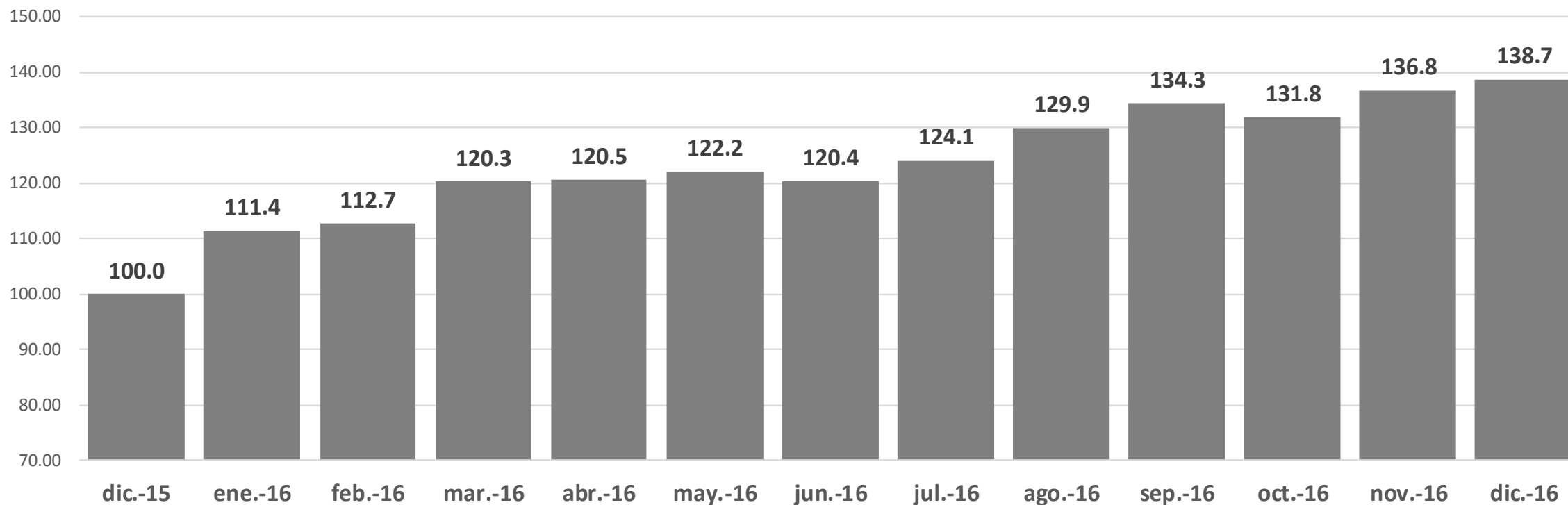


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Transporte de Combustibles

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

Índice Diciembre 2015 = 100 - Transporte de combustibles - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

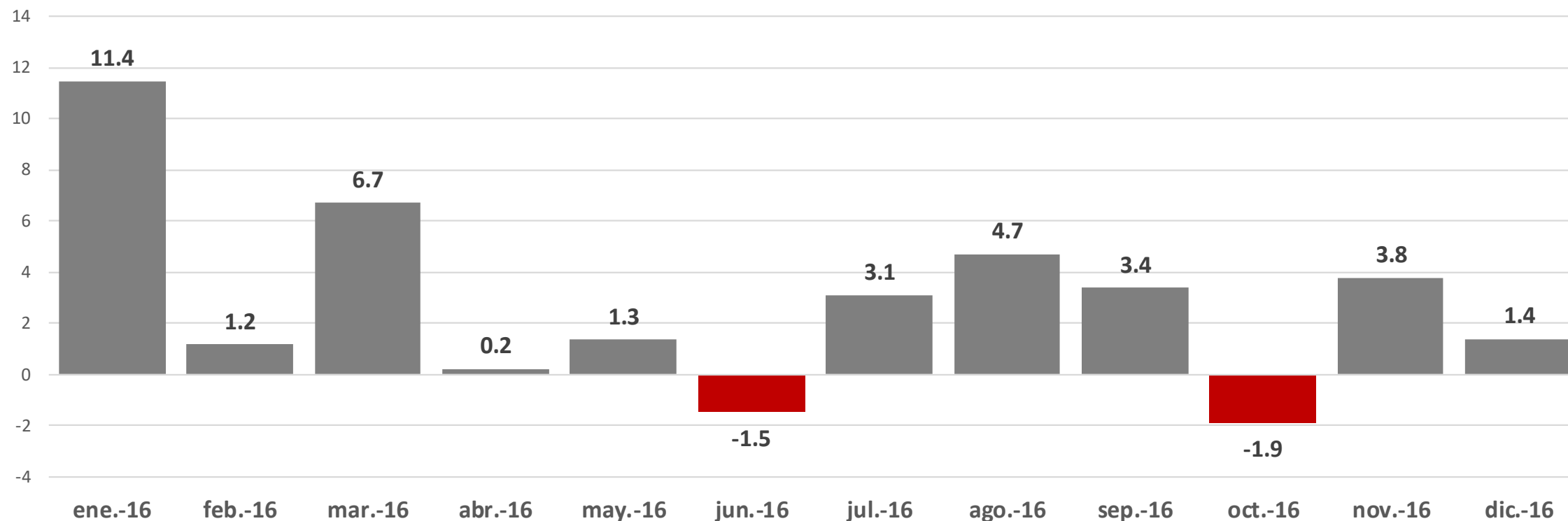


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Transporte de Combustibles

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

% de variación mensual - Transporte de combustibles - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

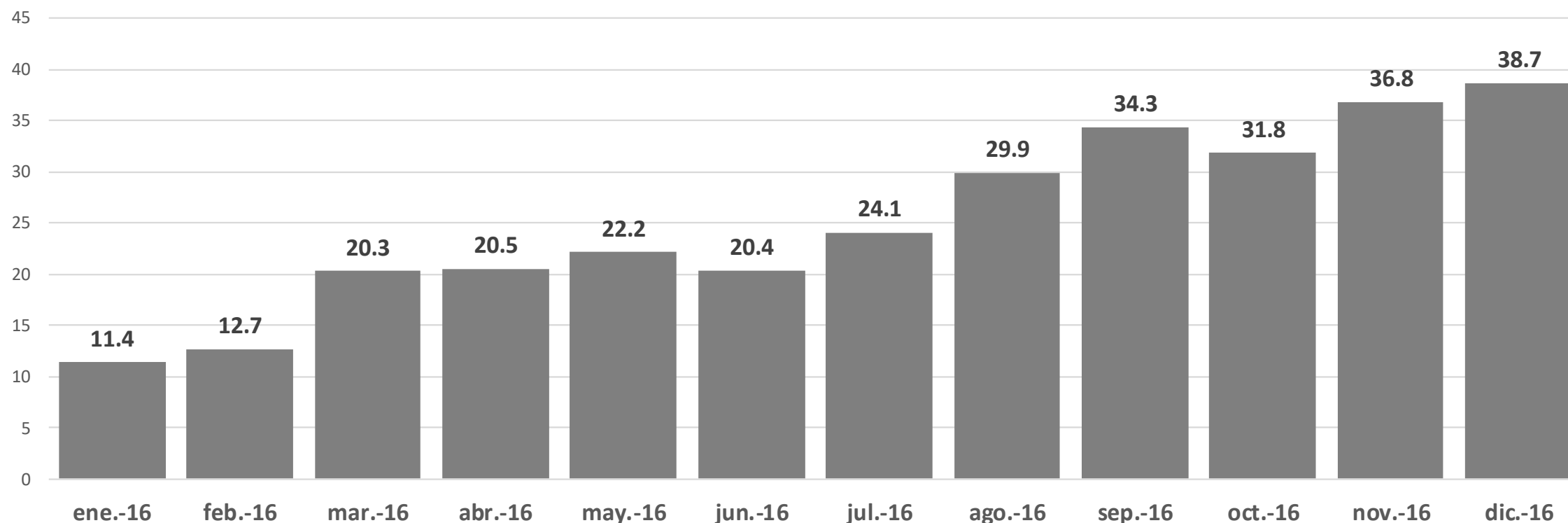


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Transporte de Combustibles

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

% de variación mensual acumulado - Transporte de combustibles - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

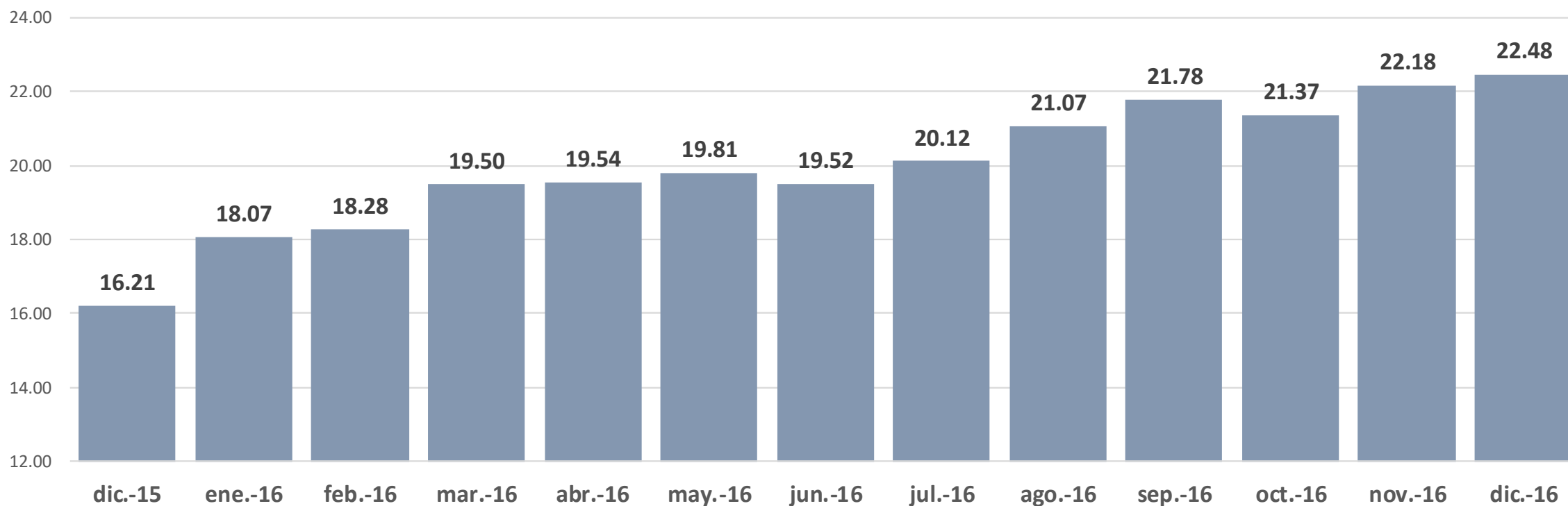


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Transporte de Combustibles

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

\$/ por km - Transporte de combustibles - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

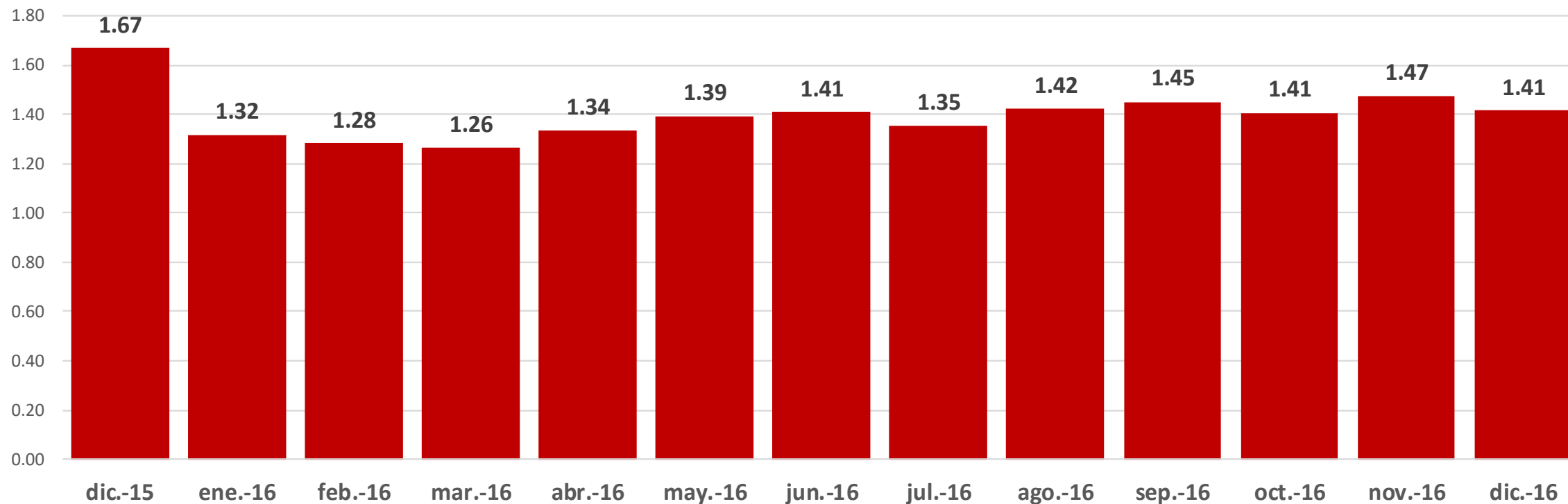


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Transporte de Combustibles

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

u\$ por km - Transporte de combustibles - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

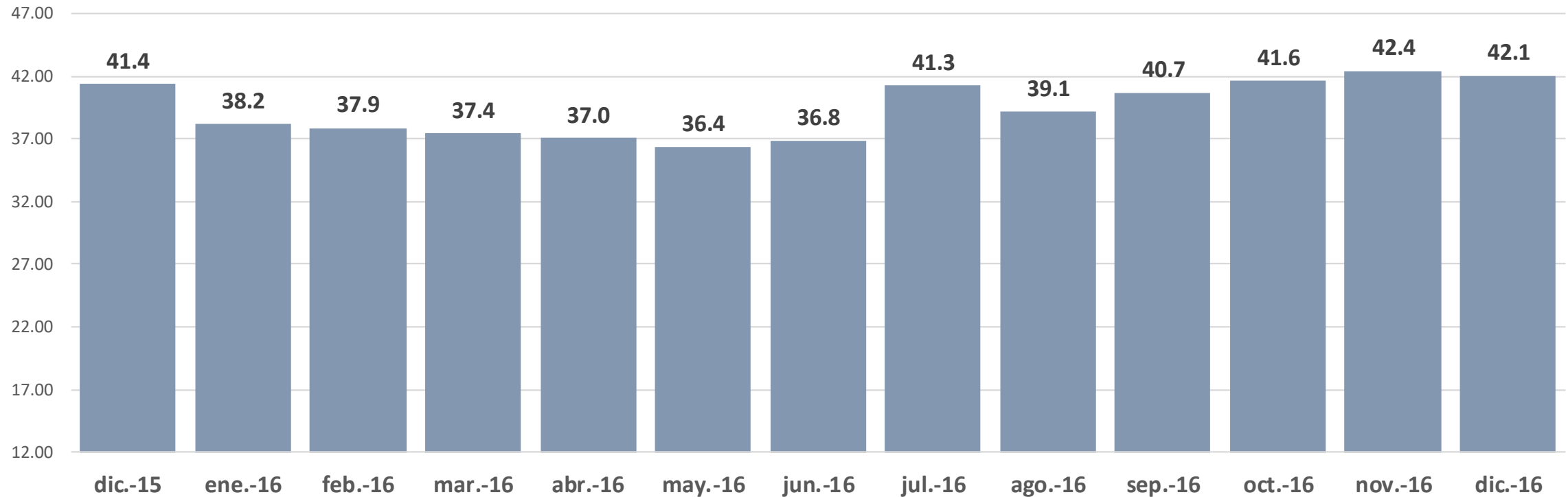


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Transporte de Combustibles

### Costo laboral

% sobre costos (excluyendo rentabilidad, costo de capital y amortización) - Transporte de combustibles - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370



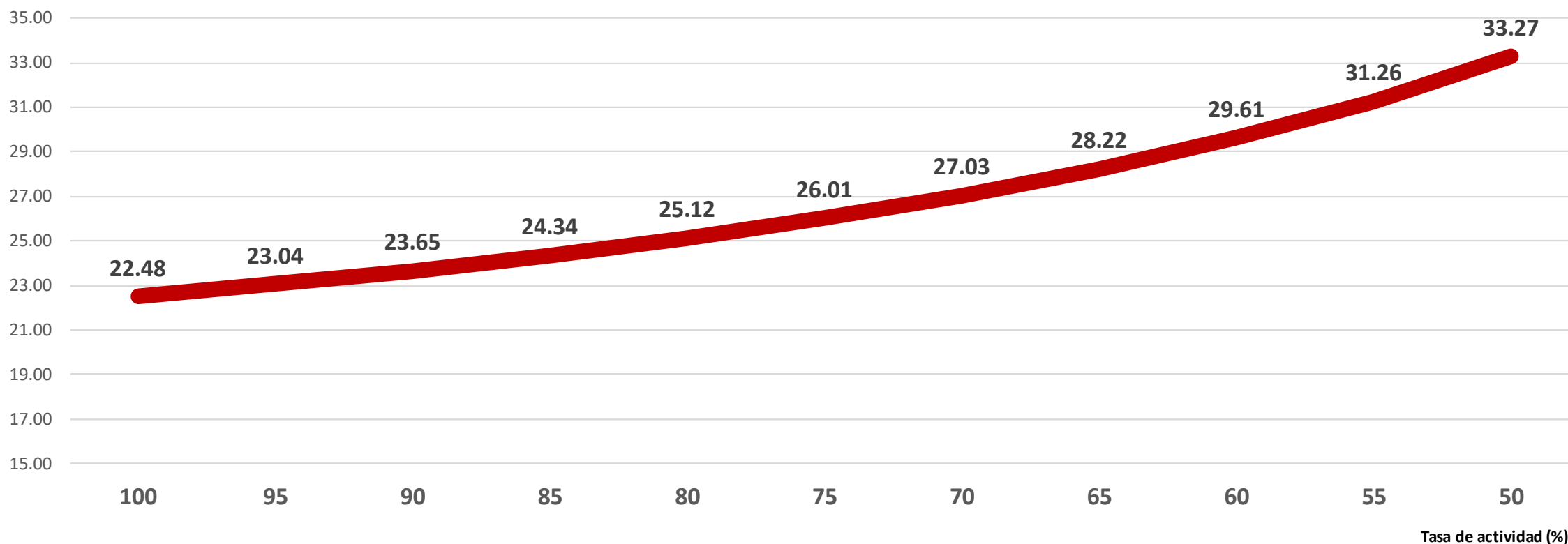
Fuente: Economic Trends para la CEDAC.



## Índice de Transporte de Combustibles

### Costo promedio según tasa de actividad de la empresa

\$ por km - Transporte de combustibles - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

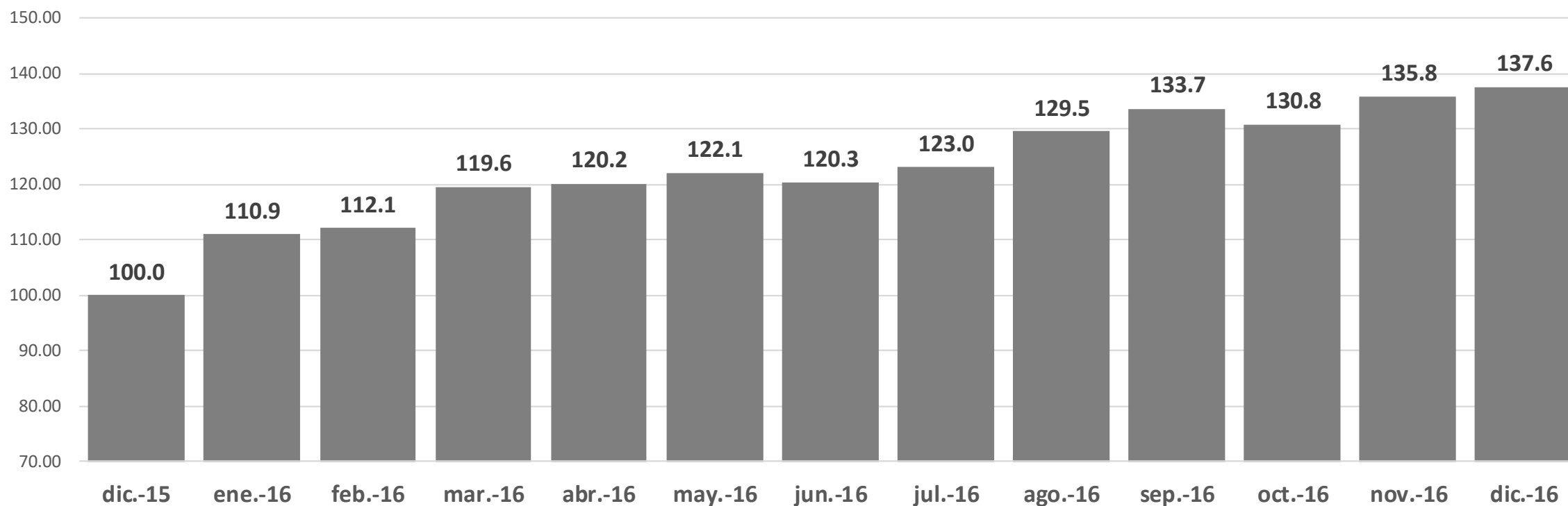


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

Índice Diciembre 2015 = 100 - Carga refrigerada - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

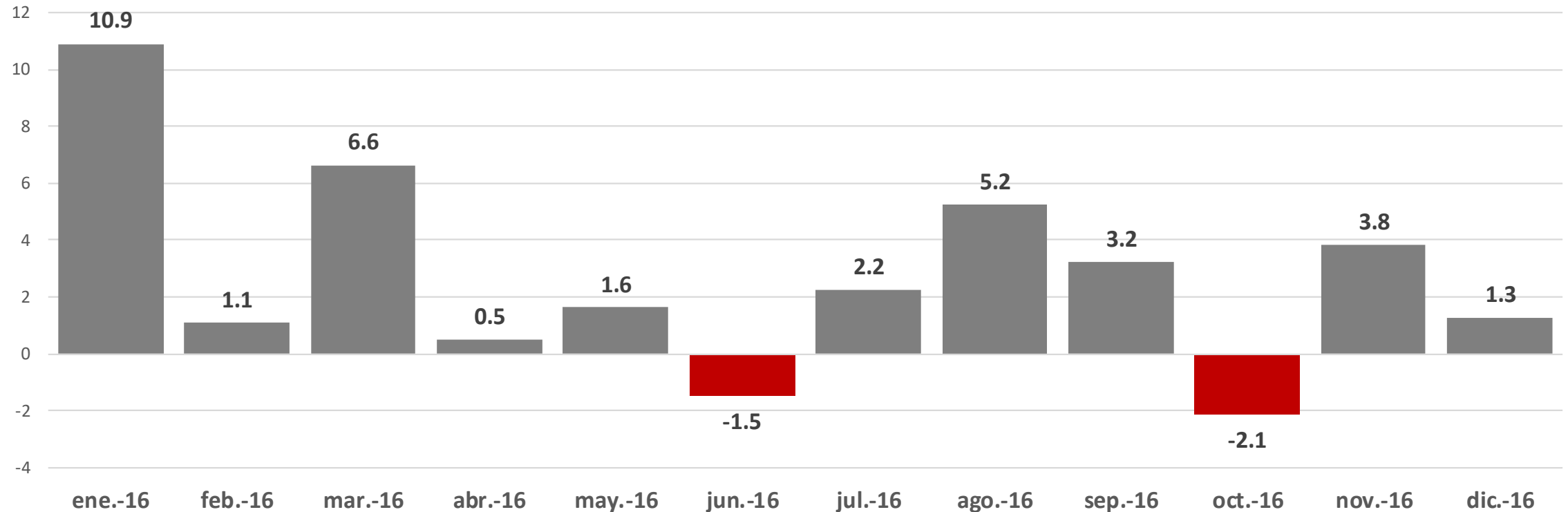


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

% de variación mensual - Carga refrigerada - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

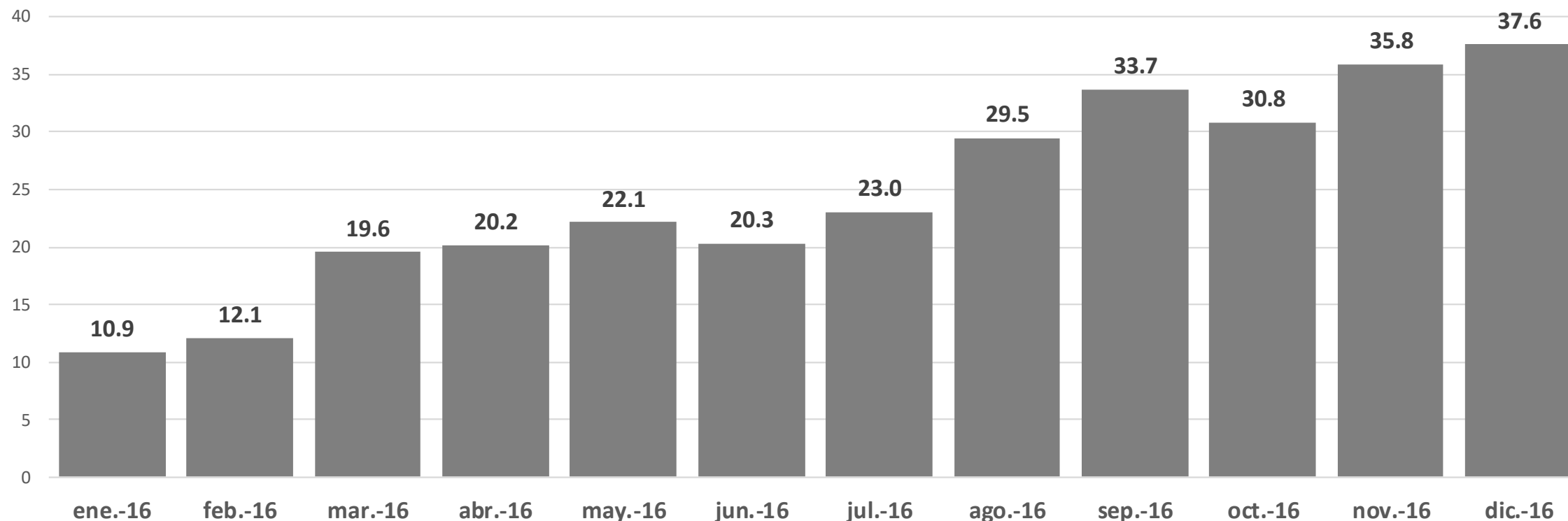


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

% de variación mensual acumulado - Carga refrigerada - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

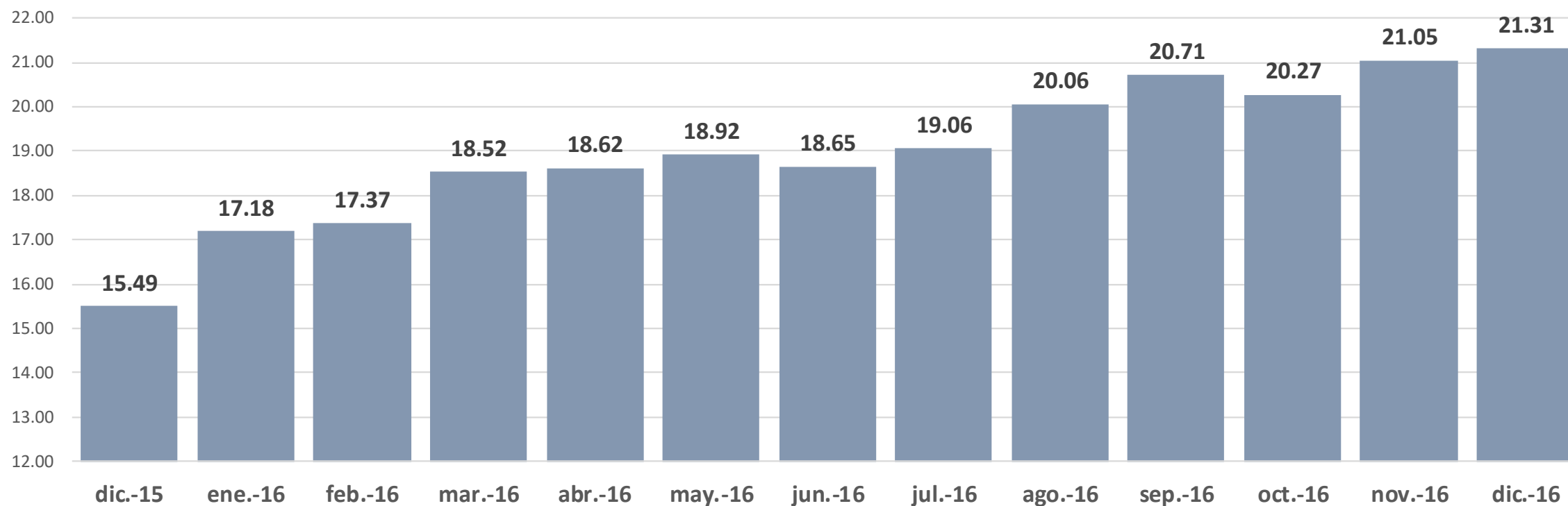


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

\$ por km - Carga refrigerada - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

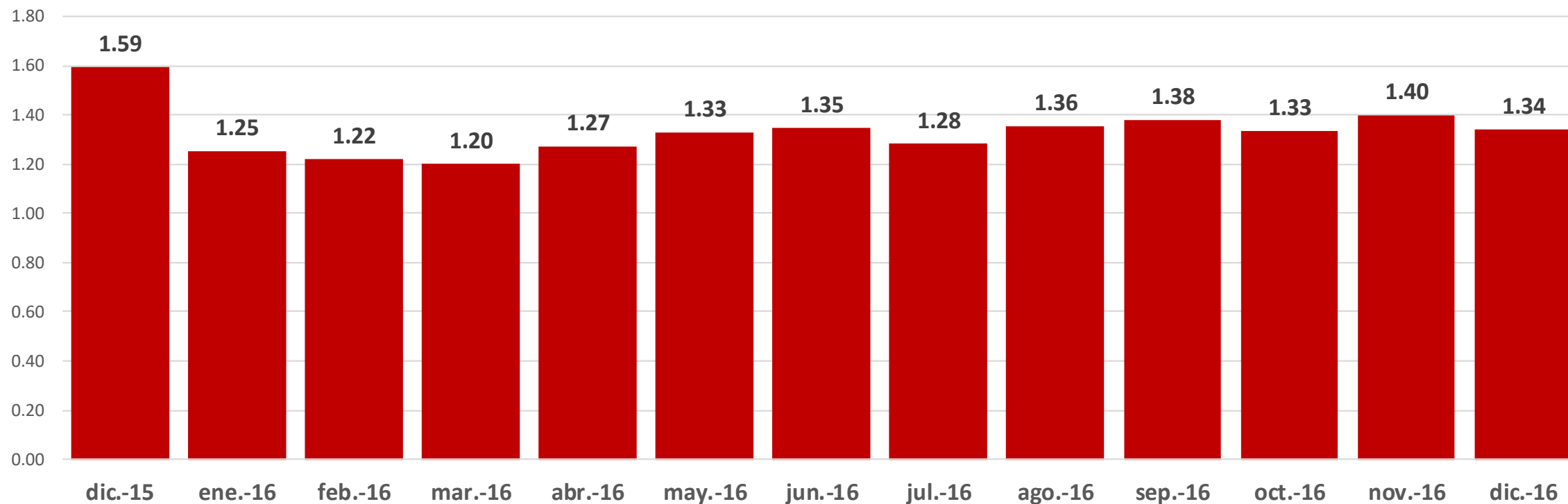


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Índice de Costos del Autotransporte de Cargas

u\$s por km - Carga refrigerada - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

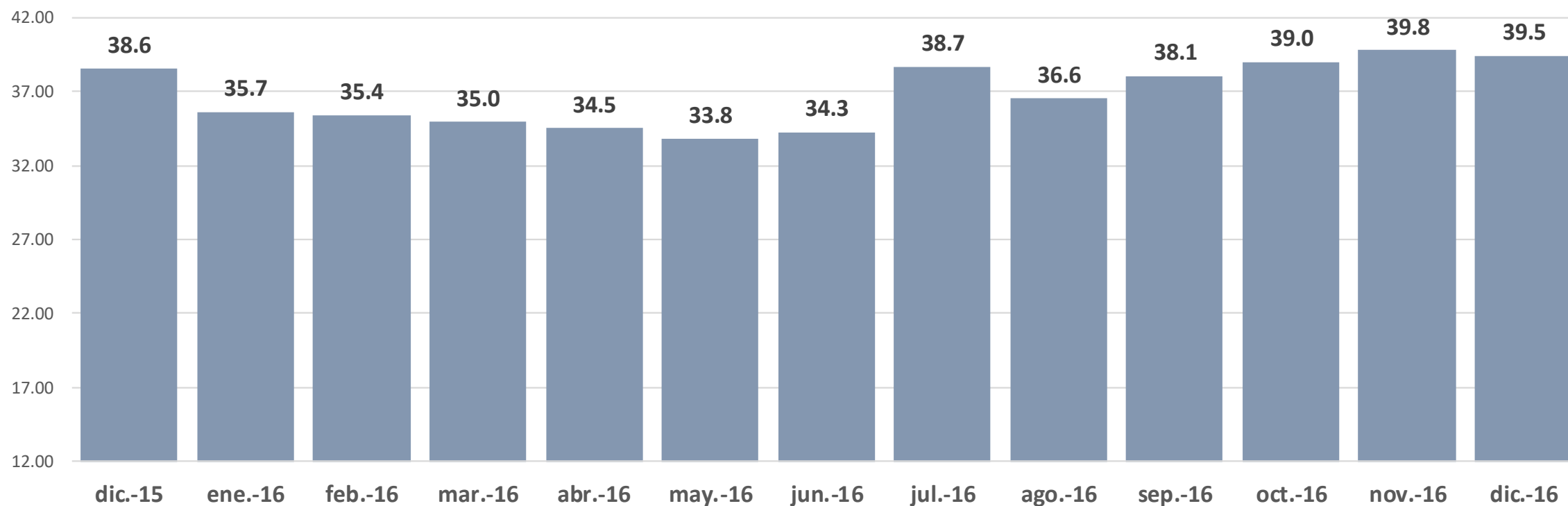


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Costo laboral

% sobre costos (excluyendo rentabilidad, costo de capital y amortización) - Carga refrigerada - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

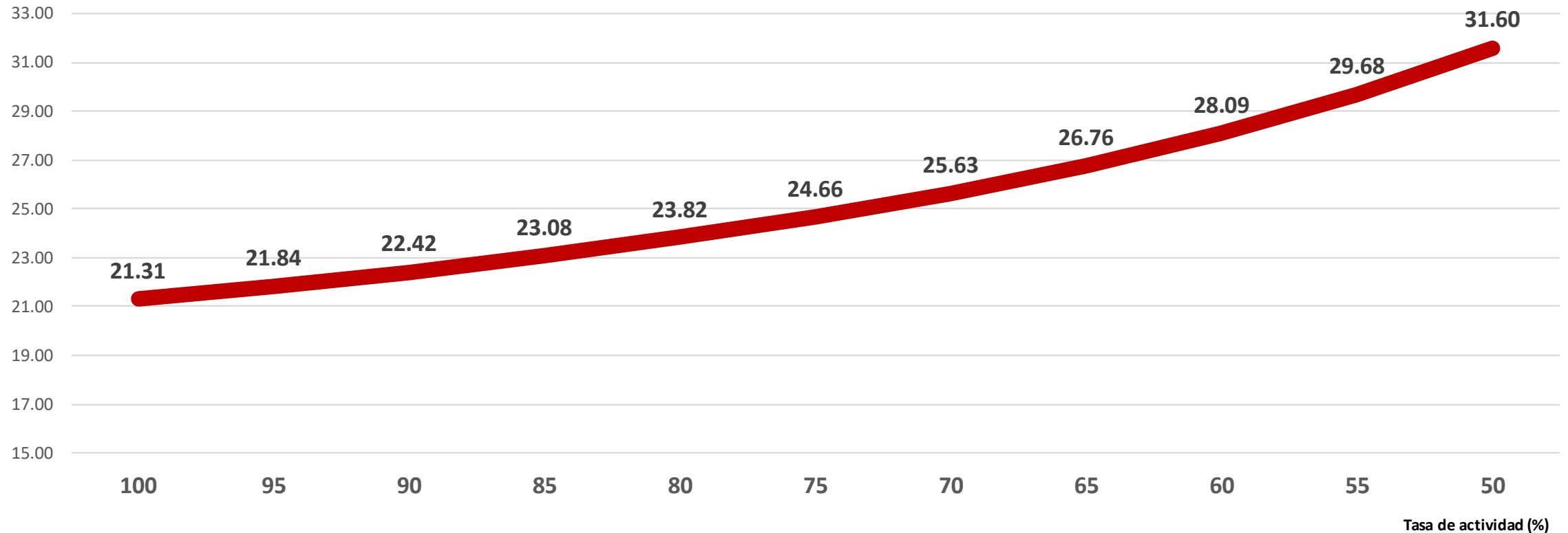


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índice de Cargas Generales

### Costo promedio según tasa de actividad de la empresa

\$ por km - Carga refrigerada - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370



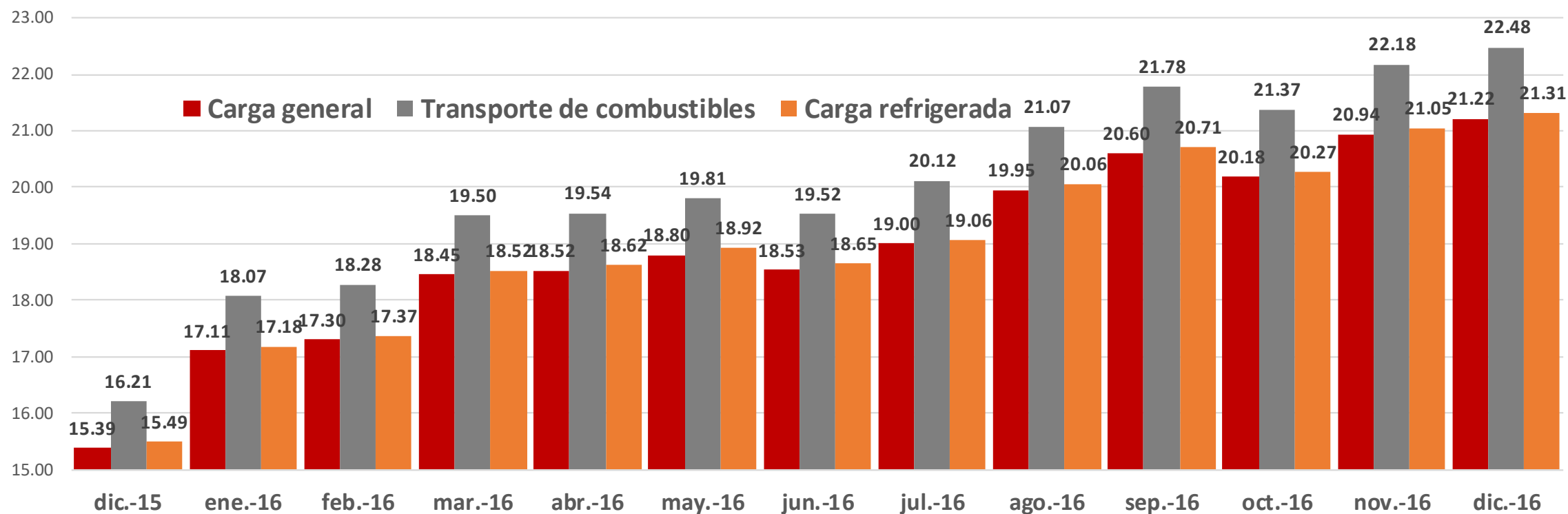
Fuente: Economic Trends para la CEDAC.



## Índices comparados

### Índices de Costos del Autotransporte de Cargas

\$ por km - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370

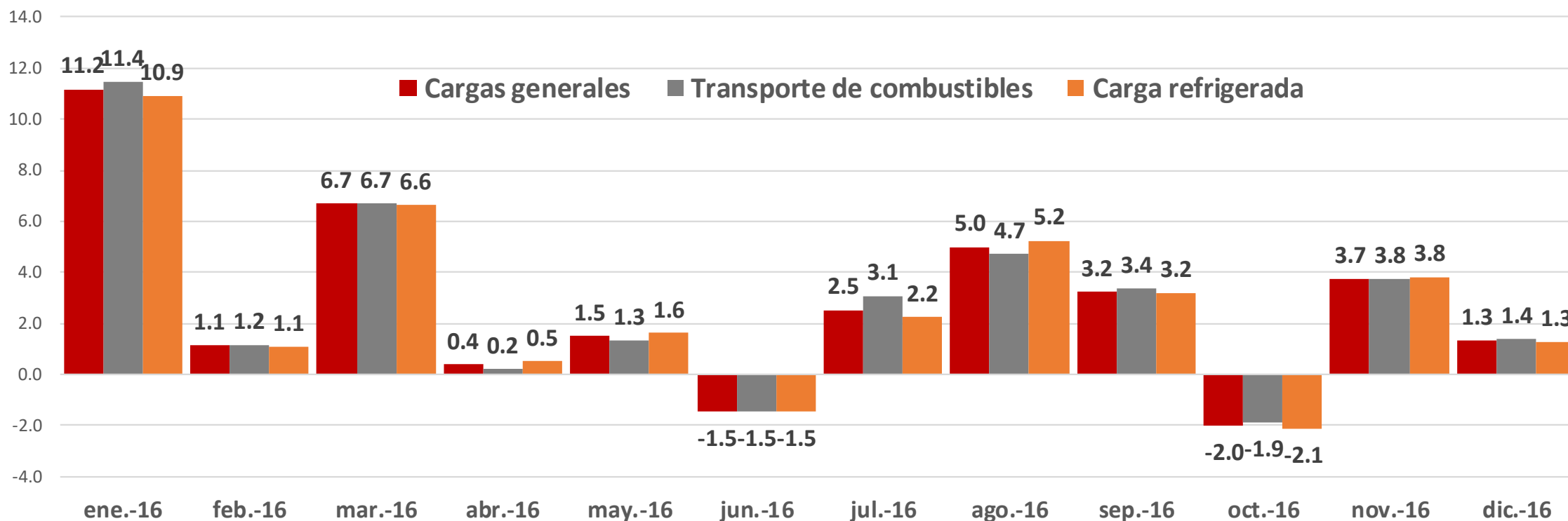


Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Índices comparados

### Índices de Costos del Autotransporte de Cargas

% de variación mensual - Trayecto Córdoba-Buenos Aires - Volvo 370



Fuente: Economic Trends para la CEDAC.

## Notas metodológicas

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.

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.**

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.

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.

## Notas metodológicas

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

Estas variables **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.

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.

## Notas metodológicas

Las estadísticas del Sistema han sido diseñadas y son actualizadas sistemáticamente por ***Economic Trends***, **empresa privada sin intereses en el sector de autotransporte de cargas**, con experiencia en la generación de estadísticas para distintas instituciones como el Foro de la Construcción Privada de Córdoba, la Cámara Empresaria de Desarrollistas Urbanos de Córdoba, la Cámara de Industriales Metalúrgicos y de Componentes de Córdoba, el Córdoba Technology Cluster, entre otras.

## **Sección II:**

**Análisis de impacto sobre costos de transporte de eventual reducción de contribuciones patronales**

## Análisis de reducción de contribuciones patronales sobre costos de transporte

- 1.- El ministro de Hacienda, Nicolás Dujovne, planteó la necesidad de **reducir impuestos al trabajo**, como **una forma de reducir costos laborales no salariales**.
- 2.- Una reducción de impuestos al trabajo permitiría (a) **mejorar la competitividad** de la economía a través de una menor carga fiscal sobre las actividades productivas y (b) **incentivar la creación de empleo en blanco** reduciendo la brecha entre el costo para las empresas, que incluye salarios brutos y contribuciones patronales, y el salario de bolsillo, equivalente al salario bruto menos los aportes personales.
- 3.- En la actualidad, por cada \$ 100 de salario bruto, **el empleador de una empresa PyME paga \$ 123** (\$ 100 de salario bruto más \$ 17 de contribuciones al sistema jubilatorio más \$ 6 de contribuciones al sistema de obras sociales), y **el trabajador recibe \$ 83** (\$ 100 de salario bruto menos \$ 11 de aportes jubilatorios menos \$ 3 de aportes para obra social menos \$ 3 de aporte para PAMI).
- 4.- Esto implica que por cada \$ 83 que recibe el trabajador en bolsillo, las empresas pagan \$ 123, es decir, **las empresas pagan un 48.2% por encima del salario de bolsillo**.
- 5.- Esto **genera problemas de competitividad** para empresas argentinas que compitan con empresas de países donde esa brecha sea inferior, y **genera incentivos a la contratación en negro**, por la diferencia de costos entre una empresa que paga salarios en blanco y otra que paga salarios en negro.

## Análisis de reducción de contribuciones patronales sobre costos de transporte

6.- Los dos objetivos principales de reducir impuestos al trabajo (mejorar la competitividad y reducir el empleo en negro) tienen **diferentes implicancias de política económica**.

7.- Poner el **foco en la reducción del empleo en negro** requiere **concentrar el costo fiscal** de la reducción de impuestos al trabajo **en los nuevos empleos en blanco**, en línea con lo que ha estado planteando el Ministro Dujovne. Implica que las empresas con empleados en blanco sigan pagando las mismas contribuciones patronales, pero que las empresas con empleados en negro tengan incentivo a blanquear a sus empleados (también puede generar incentivos a que las empresas con empleados en blanco contraten nuevos trabajadores).

8.- Pero **genera también distorsiones por diferentes costos para empresas dentro de un mismo sector**. Una empresa con empleados contratados con anterioridad a la reducción de contribuciones patronales pagaría \$ 123 por cada \$ 100 de salarios brutos, mientras que una empresa con empleados contratados con posterioridad a la reducción de contribuciones patronales pagaría, si se eliminara o compensara la totalidad de las contribuciones patronales, tanto al sistema jubilatorio como al sistema de obras sociales, \$ 100 por cada \$ 100 de salarios brutos. La primera empresa tendría un costo laboral 23% más alto que la segunda. La competitividad mejoraría sólo en empresas que previamente hayan tenido un alto porcentaje de empleo en negro o en empresas nuevas o con alto crecimiento, mientras que **no aumentaría la competitividad de empresas establecidas con empleo en blanco**.



## Análisis de reducción de contribuciones patronales sobre costos de transporte

9.- Poner el **foco en la mejora de la competitividad** requiere que **las reducciones de costos fiscales sean comunes a todas las empresas**, al menos dentro de cada sector. Esto reduciría los costos del sector considerado, y no generaría distorsiones por distinta carga tributaria entre empresas del mismo sector.

10.- El caso del **transporte de cargas** es particularmente relevante en un contexto en el cual desde el Ministerio de Hacienda se propone **reducir los impuestos al trabajo** y desde el Ministerio de Producción se propone **mejorar la competitividad de la economía**, en parte **a través de menores costos logísticos y de transporte**. **Reducir los impuestos al trabajo en el sector del transporte de cargas** estaría entonces **en línea con los objetivos de ambos ministerios**.

11.- Las estadísticas del ***Sistema de Índices de Costos del Autotransporte de Cargas***, de la ***Cámara Empresaria del Autotransporte de Cargas de Córdoba (CEDAC)*** aportan números a estos análisis.

12.- A diciembre de 2015, el **costo total del autotransporte de cargas en el rubro cargas generales, para el trayecto Córdoba-Buenos Aires, para una PyME con 20 camiones**, fue de \$ 21.22 por km, incluyendo costos erogables, no erogables y rentabilidad. Los costos laborales totales fueron \$ 6.91 por km, equivalentes a un 32.6% del costo total.

## Análisis de reducción de contribuciones patronales sobre costos de transporte

13.- De esos costos laborales:

a.- El **75.3% corresponde a salarios brutos**, incluyendo conceptos remunerativos y no remunerativos de convenio, aguinaldos y vacaciones.

b.- El **10% corresponde a contribuciones patronales**, con 17% sobre salario bruto por contribuciones al sistema jubilatorio (menos 1.9% sobre salario bruto como pago a cuenta de IVA) y 6% sobre salario bruto por contribuciones al sistema de obras sociales (en todos los casos aplicados a los ítems remunerativos).

c.- El **14.7% corresponde al resto de los costos laborales no salariales**, incluyendo seguro de vida obligatorio, contribución al Sindicato, contribución a Federación Nacional, ART, provisiones por despido, ausentismo y medicina laboral, fondo adicional de ayuda escolar, licencia nacional habilitante, psicofísico y uniformes y elementos de seguridad del personal de conducción.

14.- El modelo de simulación de costos del **Sistema de Índices de Costos del Autotransporte de Cargas** permite **estimar el impacto sobre costos totales de una eliminación de contribuciones patronales**. Si se permitiera, por ejemplo, que las empresas de autotransporte de cargas tomaran la totalidad de la contribución patronal al sistema jubilatorio como pago a cuenta de IVA (17% en lugar del 1.9% actual), el costo por km del autotransporte de cargas, para carga general en el trayecto Córdoba-Buenos Aires, **se reduciría en 2.7%**.

## Análisis de reducción de contribuciones patronales sobre costos de transporte

15.- La estimación anterior supone que todas las empresas de cargas generales con trayecto Córdoba-Buenos Aires trabajan al 100% de su capacidad. Para **empresas que estén trabajando al 80% de su capacidad**, la **reducción de costos alcanzaría el 2.9%** (trabajar por debajo del máximo de capacidad reduce costos variables, pero no reduce costos fijos, no vinculados a la cantidad de kilómetros recorridos, lo que termina subiendo el costo por km; a corto plazo la mayoría de los costos laborales son fijos, y por lo tanto aumenta su incidencia sobre costos totales cuando aumenta la capacidad ociosa). En **empresas que estén trabajando al 70% de su capacidad**, la **reducción de costos alcanzaría el 3%**.

16.- Esto significa que, **en la agenda de competitividad a través de reducción de costos logísticos y de transporte**, podría **comenzarse con una reducción de entre 2.7% y 3%** si se permitiera **tomar a cuenta de IVA la totalidad de la contribución patronal al sistema jubilatorio, sin modificar la contribución patronal al sistema de obras sociales**.

