

# SALARIOS Y GASOIL REPRESENTAN DOS TERCERAS PARTES DEL ÍNDICE DE COSTOS DEL TRANSPORTE DE CARGA.

## INEFICIENCIAS INCIDEN EN RELACIÓN PRECIO - COSTOS

Entrevistado por Camiones & Logística, el Dr. Ing. Industrial Martín Tanco, Director del Centro de Innovación en Organización Industrial (CINOI) de la Universidad de Montevideo (UM), analizó el último Índice de Costos del Transporte Automotor de Carga (ICT), correspondiente al mes de setiembre.



Dr. Ing. Industrial Martín Tanco, Director del CINOI, UM.

En tal sentido, el experto advierte que “lo que muestran” los datos “es una muy poca variación. Tanto en pesos como en dólares el valor es casi constante comparado con el mes pasado (agosto). Y eso podemos decir que es una tendencia que se refleja en los últimos meses”, con lo cual vale analizar “un mayor

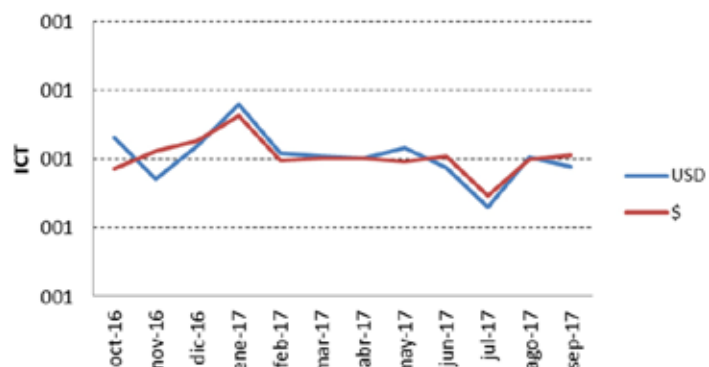
período de tiempo. Así, si analizamos los datos respecto a lo que va del año, de enero a setiembre inclusive, allí vemos una variación de 1% al alza, tanto en pesos como en dólares”.

### Participación de los inductores en la paramétrica del ICT

Septiembre 2017 (USD)	
Jornales	33,2%
Combustible	32,0%
Mantenimiento	6,2%
Costos Financieros	6,2%
Cubiertas	4,6%
Otros Costos	17,6%

Pero, “si miramos el año móvil, los últimos doce meses a setiembre de este año, ahí la variación es un poco mayor. Estamos hablando, también para el caso de pesos y dólares, del entorno del 2%”. Y observando estas tendencias, “en lo que son la evolución de los costos en los últimos meses, último año”, se trata de “una evolución de costos al alza pero leve. Y eso se puede explicar” considerando que “al día de hoy los dos principales inductores”, es decir, los factores con mayor incidencia, “son en primer lugar los jornales, que representan un 33% de los costos, y en segundo lugar el combustible, entorno al 32%”.

### Variaciones mensuales 12 meses



Esta realidad “se dio vuelta con la reducción” del precio del gasoil de “hace unos meses. De alguna manera lo que hizo esa baja del precio del gasoil fue revertir la

suba que hubo en enero de 2017. Por lo que si nosotros miramos la evolución por ejemplo de los últimos 12 meses del precio del combustible, es prácticamente

cero. ¿Eso qué significa? Que básicamente el precio que teníamos en el gasoil medido en dólares hace un año y el de hoy son más o menos parecidos”.

“Eso demuestra”, prosiguió Tanco, “que si queremos mejorar lo que son los costos del transporte de carga es necesario seguir con la baja del precio del gasoil”. Y, por otra parte, “en el otro tercio de los que son los inductores tenemos los costos de mantenimiento; los costos financieros, o sea la adquisición del vehículo y otros costos; el tema de las cubiertas; peajes; limpieza; seguros; etc. Hay un montón de otros costos que hacen el restante tercio”.



## Alzas en mantenimiento y neumáticos.

Por otra parte, otro aspecto del Índice de Costos “a destacar, presente en los últimos meses, es que el mantenimiento, probablemente por incidencia de los ajustes en los Consejos de los Salarios de otros rubros, se ha incrementado un 5% en el último año móvil a septiembre de 2017. En tanto el ítem cubiertas ha subido algo más del 4% en el mismo período. Pero lo cierto es que básicamente no hay inductor que presente un impacto negativo, es decir una baja”.

Prosiguiendo con su análisis, Tanco advierte que, observando la evolución de costos en pesos en las gráficas, teníamos una tendencia muy fuerte al alza. Y en estos últimos años se ha estabilizado

“Es interesante también comentar que estos números, en cierto sentido, este año se hacen un poco difíciles de evaluar, dado que no está aún laudado el Consejo de Salarios. Y eso hace que cuando laude seguramente se genere un cambio retroactivo a julio en lo que es el impacto de los jornales”. En tal sentido, le consultamos a Tanco si acaso es posible estimar precisamente tal impacto, pero afirma que procura “no introducirse en ese ámbito que tiene un componente de negociación. Prefiero no opinar en ese aspecto. Habrá que esperar al momento que se laude”.

un poco”. Mientras que, “lo que son los costos en dólares, ahora, en este 2017, tiene una evolución ligeramente a la baja”. Pero habrá que ver cómo evoluciona el tipo de cambio, “ya que eso está influenciado por un dólar planchado”.

## Los costos ocultos.

Analizados los indicadores, le consultamos al Ingeniero respecto a aquellos “otros costos”, los “ocultos”. A lo que aclara que el Índice de Costos refiere estrictamente “a los costos. Y en el Índice de Costos, como en toda paramétrica, lo que no está considerado es lo que se entiende como las ineficiencias. Que obviamente

existen y están ocultas. Lo que básicamente en la jerga se llaman la fábrica oculta, que nos indica que hay un servicio andando pero hay otros dos servicios, en lo que sería debajo de una figura de iceberg, que están produciendo ineficiencias”.

“Son variables de ineficiencia que básicamente lo que hacen es aumentar la diferencia entre el precio y el costo. Que es una problemática de hoy día en el sector. Muchas veces el transporte trabaja como tomador de precios y va sintiendo una presión de precios a la baja porque los dadores de carga tienen que bajar el costo logístico. Y el costo logístico es alto. No es que lo diga yo, sino que lo dicen los organismos internacionales”.

“Tenemos un costo que, en algunos casos, puede andar cerca del 15 al 20% de costo logístico según las estimaciones del Banco Mundial (BM). Y eso claramente hace que sea necesario bajar ese costo y por lo tanto se presiona al sector transporte para una baja de precios. Y eso básicamente lo que hace, dado que los costos vienen en aumento, es que el transporte se vea forzado a reducir las ineficiencias. Pero muchas veces no son de ellos (los transportistas). Muchas veces son generadas por los actores o la parte de la cadena con la que trabajan”.

Y así, prosigue Tanco, esto hace que se dé el caso de “empresas que quedan fuera del mercado o tengan que recurrir a otras opciones que no son ni cerca las ideales, como formas de competencia desleal, etc. Por lo tanto, desde un punto de vista técnico, por un lado lo que se necesita es fomentar medidas que reduzcan el costo eficiente, el costo de la paramétrica, como puede ser una reducción del precio del combustible”.

“Y en segundo lugar es necesario un trabajo muy fuerte entre los

eslabones. Y es la visión que tenemos desde la universidad que las mayores oportunidades de trabajo en ese sentido están en la interacción de los distintos eslabones de la cadena. No es culpa ni de uno ni de otro, sino justamente, es en esa interacción donde se producen las esperas por ejemplo. Y entonces hay que cambiar de una visión de que hay un culpable que es el transporte o hay un culpable que es el que da la carga, para pa-

sar a trabajar en conjunto y que básicamente se logren soluciones que se llaman *win win*, es decir, de ganar ambos”.

En suma, “mejorando la eficiencia, la interacción, ganan las dos partes. Y eso se pudo ver por ejemplo en el evento” recientemente realizado por la propia Universidad de Montevideo, “Logística Urbana Sustentable” (ver *Camiones & Logística N° 131*) “con cuestiones tan

sencillas como la reducción en los tiempos de entrega en un local, a partir de la cual gana el local y gana el transportista. Y la misma analogía sirve para otros sectores. Para el puerto o para otros lugares. En la interacción, si se bajan las ineficiencias, ganan las dos partes. Y ahí es donde es más difícil trabajar, pero se requieren esfuerzos conjuntos de todas las partes para lograrlo”.



Integración de Transporte  
Profesional de Carga  
Terrestre del Uruguay

### Indice de Costos del Transporte automotor de Carga ICTac



Costos en dólares americanos

US\$	Jul-09	Ago-09	Sep-09	Oct-09	Nov-09	Dic-09	Ene-10	Feb-10	Mar-10	Abr-10	May-10	Jun-10
Julio 2009 a Junio 2010												
INDICE MENSUAL	1,000	1,017	1,032	1,040	1,040	1,028	1,034	0,996	1,009	1,014	1,005	0,955
INDICE ACUMULADO		1,017	1,049	1,091	1,134	1,167	1,207	1,202	1,213	1,230	1,236	1,180
Julio 2010 a Junio 2011												
INDICE MENSUAL	0,978	1,010	1,011	1,019	1,004	0,999	1,059	1,018	1,057	1,017	1,015	1,017
INDICE ACUMULADO	1,154	1,165	1,178	1,200	1,204	1,204	1,274	1,297	1,371	1,395	1,416	1,439
Julio 2011 a Junio 2012												
INDICE MENSUAL	1,048	0,991	0,970	1,000	0,990	1,025	1,030	1,007	1,000	1,014	0,978	0,947
INDICE ACUMULADO	1,509	1,494	1,450	1,450	1,435	1,471	1,515	1,527	1,526	1,548	1,513	1,432
Julio 2012 a Junio 2013												
INDICE MENSUAL	1,016	1,017	1,003	1,049	1,015	1,020	1,012	1,011	1,007	1,001	0,989	0,943
INDICE ACUMULADO	1,455	1,480	1,485	1,557	1,581	1,613	1,632	1,649	1,660	1,663	1,645	1,552
Julio 2013 a Junio 2014												
INDICE MENSUAL	1,006	0,974	1,028	1,020	1,011	1,000	1,027	0,973	0,989	0,991	0,993	1,004
INDICE ACUMULADO	1,561	1,520	1,562	1,594	1,611	1,610	1,654	1,609	1,591	1,577	1,566	1,572
Julio 2014 a Junio 2015												
INDICE MENSUAL	1,024	0,973	0,980	1,002	1,008	0,997	0,990	0,997	0,977	0,965	0,988	0,989
INDICE ACUMULADO	1,610	1,567	1,535	1,538	1,551	1,545	1,530	1,525	1,490	1,438	1,421	1,405
Julio 2015 a Junio 2016												
INDICE MENSUAL	1,013	0,980	0,991	0,990	0,986	0,994	0,964	0,976	0,989	1,040	1,002	1,016
INDICE ACUMULADO	1,424	1,395	1,382	1,369	1,350	1,342	1,294	1,263	1,249	1,298	1,301	1,322
Julio 2016 a Junio 2017												
INDICE MENSUAL	1,030	0,999	1,002	1,016	0,986	1,010	1,040	1,004	1,002	1,001	1,008	0,994
INDICE ACUMULADO	1,362	1,360	1,410	1,432	1,411	1,425	1,482	1,489	1,491	1,493	1,505	1,495
Julio 2017 a Junio 2018												
INDICE MENSUAL	0,965	0,999	0,995									
INDICE ACUMULADO	1,443	1,441	1,434									



PACPYMES UE - UY / MIEM, DINPYME



UNIVERSIDAD  
DE MONTEVIDEO