

Los costos del transporte de carga automotor en Enero 2018 ya subieron más que durante todo el año 2017

En este año 2018, que ha empezado *movido* con discusiones en la opinión pública, sobre la competitividad del sector agroindustrial, **resulta relevante analizar el impacto de la evolución de los costos del transporte de carga en dichas cadenas de suministro y no resulta auspicioso el comienzo del año.**

Dada la realidad de la infraestructura del país, y sus características geográficas, a excepción de un porcentaje de la carga de madera que se transporta por barcazas, el resto de **la producción agroindustrial necesariamente se transporta por camión en al menos un eslabón de la cadena de suministros, y el costo del flete es un factor en el costo del producto final.**

El sector del transporte de carga profesional se desarrolla en Uruguay a través de más de 5000 empresas, de las cuales el 83% no poseen más de cinco vehículos. En el otro extremo, solo el 1% de las empresas supera los 25 vehículos y, en general, han avanzado en una forma de gestión más profesionalizada que los ha impulsado a conseguir más mercado. **El sector, compuesto en su mayoría por MIPYMES, presenta ciertas dificultades al momento de construir y solidificar un proyecto de negocio.** Cabe entonces mencionar la primera falla de mercado que se constata, y que refiere a la competencia perfecta.

En el sector de Transporte de Carga de MIPYMES, la igualdad de oportunidades para competir dentro de un mercado maduro pasa a ser totalmente desigual, desde el momento en que estas empresas no son capaces de tomar la decisión de fijar un precio para el servicio que brindan, transformándose así en tomadores de precio exclusivamente. Por otro lado, el desequilibrio del mercado genera, además, otra falla que se vincula con la asimetría de la información, estableciendo una brecha en perjuicio de los Transportistas MIPYMES al momento de acceder a la misma y fomenta prácticas irregulares.

Al analizar la estructura del mercado del flete se suman, a su vez, las externalidades. Otra falla del mercado. A diferencia de las mencionadas anteriormente, se hace casi imposible de cuantificar lo cual genera un nuevo costo, conocido como el *costo social*. Aquí se incluye: la dificultad de mejorar las tecnologías, la predisposición a los siniestros viales, el aumento de la contaminación ambiental, todas variables que no se concretan en un número, pero que “alguien” las termina soportando.

En resumen, el transporte de carga terrestre es un servicio esencial para la sociedad, el Estado, y las cadenas productivas del país. Las empresas MIPYMES que lo componen tienen la ardua tarea de planificar una estrategia que les permita permanecer dentro de un mercado que presenta ineficiencias cada vez más notorias.

En este contexto, desde el año 2009 y con la financiación del Clúster de Logística y Transporte del programa Pacpymes y de la ITPC, se desarrolló un Índice de Costos del Transporte de Carga Automotor. El mismo se actualiza mensualmente desde el año 2009, donde se tomó la base 100. El índice incluye distintos inductores de costo: combustible, cubiertas, mano de obra, mantenimiento, seguros, costos financieros, amortización y otros costos. El indicador es calculado en pesos (\$) y dólares (USD) y es actualizado mensualmente por el Centro de Innovación en Organización Industrial (CINOI) de la Universidad de Montevideo, y difundido a través de distintos medios como el Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística (MTOPI) ¹.

El análisis de los indicadores en USD como en \$ de manera anual durante 2017 presentan resultados muy similares, dado que el dólar tuvo una depreciación menor al 0.2% (el valor del dólar a diciembre de 2016 fue muy similar al de diciembre de 2017). Por ello, el análisis durante 2017 vale para ambas monedas.

La variación anual del ICT durante 2017 fue de 2,5% medida en USD y 2,7% medida en \$. Eso quiere decir que los costos del transporte de carga se vieron incrementados en 2.5% medidos en USD durante el año 2017. Esto no implica que dicho aumento haya sido transferido a los precios, dado que como se explicó anteriormente el mercado actual funciona como tomador de precios. Se puede concluir que la variación en \$ durante fue leve, siendo muy inferior a por ejemplo el 6,5% de inflación del Uruguay durante 2017.



Año 2017	1.025	1.027
Año 2016	1.062	1.029
Año 2015	0.868	1.072
Año 2014	0.960	1.083
Año 2013	0.999	1.105

2

Ilustración 1- Evolución Histórica del Índice desde 2011 (Base 100-2009)

En segundo lugar, si analizamos la variación mensual durante 2017 del índice (ver Figura 2), podemos apreciar que las principales modificaciones se dieron en enero 2017 (explicada principalmente por un aumento de 8% en el gasoil), en julio 2017 (explicado principalmente por un descenso del precio del gasoil de casi 8%) y la variación de diciembre 2017 (explicado principalmente por el aumento en los Jornales retroactivo a julio de 3.7%, laudado en diciembre 2017).

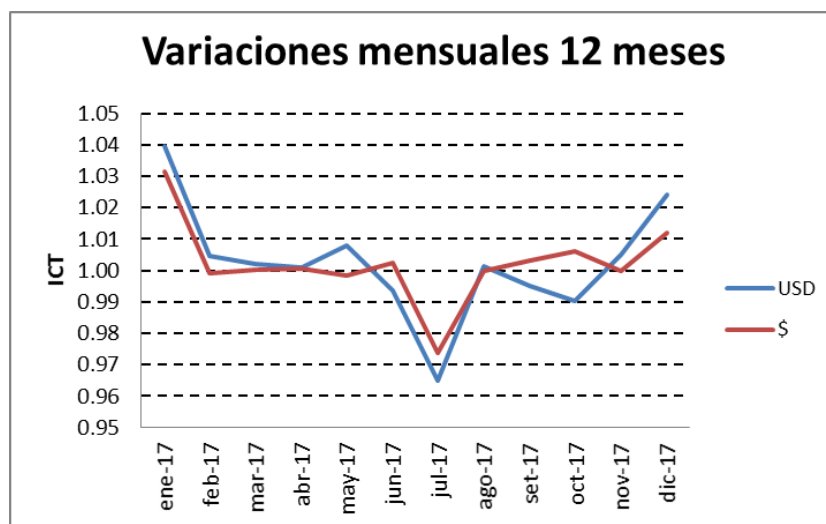


Ilustración 2-Variación ICT durante 2017

El análisis anterior es coherente con la variación de los principales inductores de costos, dado que más del 65% de los costos se explican con el costo del gasoil y los jornales. En un segundo plano, aparecen los costos de las cubiertas, costos de mantenimiento y los costos financieros que implica la actividad. **La evolución durante 2017 muestra que el precio del gasoil se mantuvo constante en 2017**, luego de un aumento en enero 2017 y una baja en julio 2017. El 3 de enero de 2018 los combustibles subieron nuevamente, y en particular el

Gasoil 50S, con una suba del 4,9% que impacta directamente en el índice. **Se puede apreciar que el resto de los inductores subieron entre un 2% y 6%, siendo el mayor aumento el de los neumáticos.**

Por rubro 2017

Componente	USD
Combustibles	99%
Cubiertas	106%
Jornales	105%
Amortización	102%
Mantenimiento	105%
Seguros	104%
Costos Financieros	102%
Otros costos	103%
TOTAL	102,5%

3

Si realizamos una comparativa con los índices reportados en la región (Argentinaⁱⁱ y Chileⁱⁱⁱ), todos ellos uniformizados en USD, **vemos que la evolución de los costos del transporte en Uruguay durante 2017 fue parecida al resto de la región, siendo el menor aumento de la región.**

	Arg	Chile	UY
2017	1.06	1.12	1.03
2016	1.12	1.07	1.06
2015	0.80	0.85	0.87
2014	1.06	0.89	0.96
	1.01	0.98	0.98

Tabla 1 - Comparativa con la Región

Finalmente, si analizamos el mes de enero 2017 el índice de costos muestra que hubo un aumento de 3.0% medido en USD (mayor que el 2.5% de todo el 2017) y un aumento del 1,9% medido en pesos (comparado con 2.7% en todo 2017). Este aumento significativo se puede explicar por dos motivos. En primer lugar, por el aumento de combustible que rige a partir del 3 de enero, que medido en USD implica un aumento de 6.1%, en segundo lugar, un aumento de 3,2% en los costos de mantenimiento por el nuevo laudo del consejo de salarios para este sector, y se computó solamente un 1,1% en el aumento de los jornales por el aumento de los jornales relativo a la baja del dólar de enero. **El aumento podría (y será mayor a lo largo del año) cuando se laude el convenio del sector transporte, que aún está en negociación.** Esperemos que a lo largo del año lleguen buenas noticias para el sector para “diluir” el aumento de enero de 2018.

ⁱ <https://observatorio.mtop.gub.uy/>

ⁱⁱ <http://ondat.fra.utn.edu.ar/?p=373>

ⁱⁱⁱ <http://www.ine.cl/estadisticas/precios/ict>