

SECTOR TRANSPORTE

Situación económica
y perspectivas



ABRIL 2022

Director General:
Lic. Alejandro Ovando

Economista Jefe:
Lic. Sebastián Menescaldi

Economistas:
Lic. Augusto Gómez
Lic. Maximiliano Gobbi
Lic. Federico Zerba
Lic. Andrés Boscovich

Comunicaciones Externas:
Lic. Fausto Giorgis

Av. Corrientes 3873. Piso 1º Depto. 5.
Of. A. C1194AAE Ciudad de Buenos Aires. Argentina.

Oficina Comercial de IES
Uruguay 343 Piso 6º
C1015ABG Ciudad de Buenos Aires. Argentina.

(54 11) 4374-6187
info@iesonline.com.ar • www.iesonline.com.ar

Índice

- 03. Principales números
- 04. Resumen Ejecutivo
- 06. Transporte de Pasajeros
 - 09. Servicio automotor urbano
 - 11. Servicio Ferroviario
 - 13. Servicio Aéreo
- 15. Transporte de Carga
 - 18. Servicio automotor
 - 20. Servicio ferroviario
 - 22. Servicio aéreo
- 24. Perspectivas
- 25. Principales Noticias

Principales números

67,4%

Es el crecimiento del índice de transporte de pasajeros del Indec en el primer trimestre de 2022

13,7%

Es el incremento del índice de transporte de carga del Indec en el primer trimestre de 2022

48,9%

Es el aumento en 2021 de los costos logísticos

5316

MILES DE TONELADAS

Son las toneladas transportadas mediante el ferrocarril en el primer trimestre de 2022 (+5,1%)

Resumen Ejecutivo

Desempeño general » POSITIVO

Perspectivas » MODERADAS

Evaluación del sector » ESTABLE

Tras el rebote de 2021, el transporte de pasajeros sigue recuperándose en el primer trimestre del año, pero aun se mantiene por debajo de los niveles pre pandémicos. Tras exhibir un desplome sin precedentes en 2020 como consecuencia de las restricciones por el Covid-19, los distintos medios de transporte de pasajeros (terrestres y aéreo) iniciaron una recuperación en términos anuales en marzo de 2021, que permitió cerrar el año pasado con un fuerte rebote. La recuperación continúa en el primer trimestre de 2022, tanto en medios terrestres (automotor, ferroviario y subte), como aéreos, producto de la desaparición de las restricciones al movimiento de personas, y de la baja base de comparación. Sin embargo, el pasaje transportado aun permanece en niveles inferiores a los años previos a la pandemia.

El segmento de transporte de carga crece con fuerza en el primer trimestre, y exhibe volúmenes transportados mayores a 2019. La recuperación industrial y la abultada cosecha agrícola 2021/22, marcaron un notable repunte de la carga transportada en 2021, que se extiende a los primeros tres meses de 2022. Cabe destacar el elevado nivel que alcanzó el transporte de carga ferroviario en 2021 (el mayor en al menos 30 años), que sigue en expansión en los primeros meses de 2022.

La persistencia de la modalidad de teletrabajo tras la pandemia, implica una nueva normalidad, con menor movimientos de pasajeros. Según la medición de los índices de servicios públicos del INDEC, el transporte de pasajeros creció 33,7% en 2021 (tras el derrumbe de 69% en 2020), y acumula un nuevo rebote de 63,1% en el primer trimestre del año. Sin embargo, el crecimiento en lo que resta del año en curso se desacelerará, producto de la mayor base de comparación respecto al segundo semestre de 2021. Además, aún no volvió la presencialidad laboral plena, y probablemente se consolide la modalidad híbrida, que se reparte en días de teletrabajo y trabajo presencial, con una menor movilidad de pasajeros.

Fuerte aumento de costos logísticos. Los costos logísticos finalizaron 2021 con una suba acumulada de 48,9% (solo superado en los últimos 20 años por el alza de 60% de 2018), según el Índice de Costos de Transporte elaborado por FADEEAC. Sobresale el incremento en el costo de neumáticos, que alcanzó en el año el 103,7%, mientras que el gasoil registró un crecimiento promedio de 39,2% en 2021.

RESUMEN EJECUTIVO

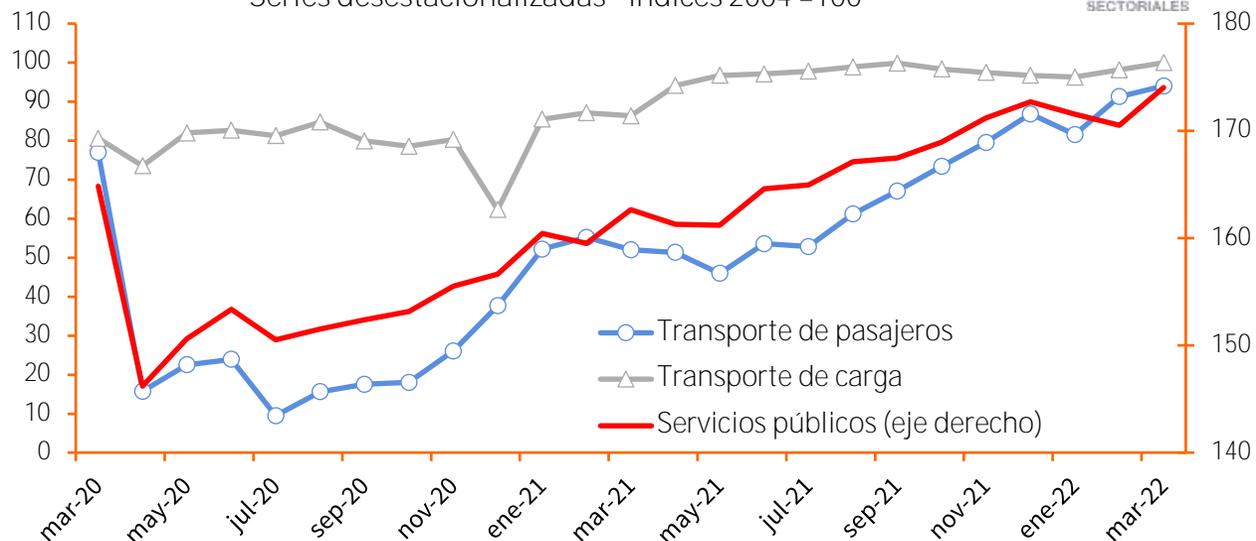
Recuperación de pasajeros transportados mediante medios terrestres y aéreos (el pre viaje ayudó a la recuperación aerocomercial de cabotaje). Los pasajeros movilizados en transporte público tuvieron un crecimiento en todos los segmentos en el primer trimestre de 2021: ferrocarril (47,6%), subte (23,9%) y transporte automotor (49,2%). El transporte aéreo total (cabotaje e internacional) de pasajeros verificó un aumento de 16,9% en 2021, compuesto por la expansión del servicio de cabotaje (69%) y la caída del internacional (41%). En el primer trimestre de 2022, se destacan los aumentos en el ferrocarril (47,4%), subte (156,7%), transporte automotor (29,1%), y transporte aéreo con 134,5% (cabotaje 126,4% e internacional 155,3%). El segmento aéreo internacional cayó 86,4% entre 2021 y 2019.

Crecimiento en la carga transportada mediante todos los medios en 2021 y 2022. Según la medición del INDEC, el transporte total de carga creció 15,6% en 2021, y acumula un alza de 10,3% entre enero y marzo del presente año. Se observó un avance en la carga transportada mediante el servicio de aeronavegación en 2021 y el primer trimestre de 2022 (19,1% y 14,7% respectivamente), así como en el transporte automotor (20,3% y 7%), y en el servicio ferroviario de carga (18,5% y 5,1%). El transporte de carga tuvo una evolución menos volátil que el de pasajeros en la pandemia.

Aumento de los subsidios al transporte por el congelamiento de tarifas. El congelamiento de las tarifas del transporte público desde marzo de 2019 en colectivos y trenes (solo aumentó el viaje en subte), derivó en una aceleración en el incremento de los subsidios a las empresas del sector para solventar sus gastos operativos. En 2021, los subsidios aumentaron 54,4%, y en el primer trimestre de 2022 crecieron 42,9% respecto a 2021.

Servicios de Transporte y Servicios Públicos

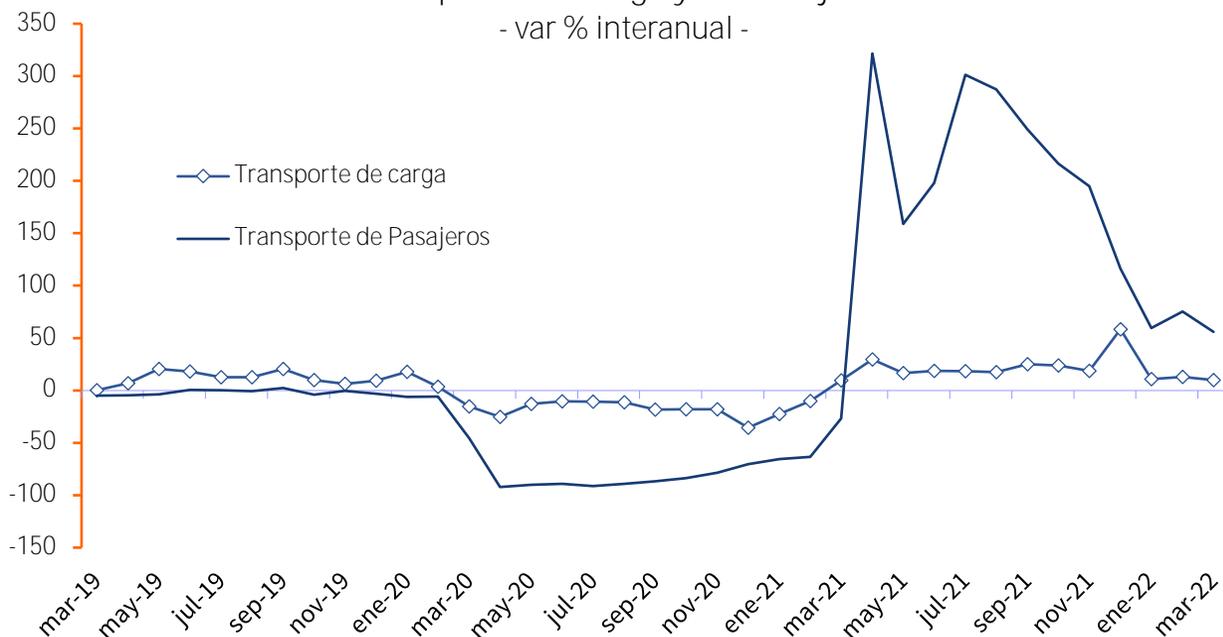
Series desestacionalizadas - Índices 2004 = 100



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

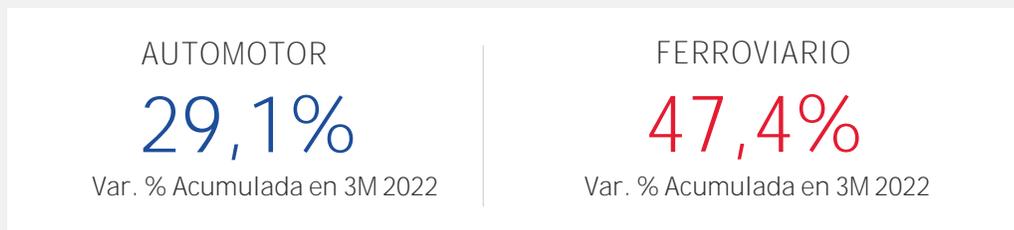
Transporte de Carga y de Pasajeros

- var % interanual -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

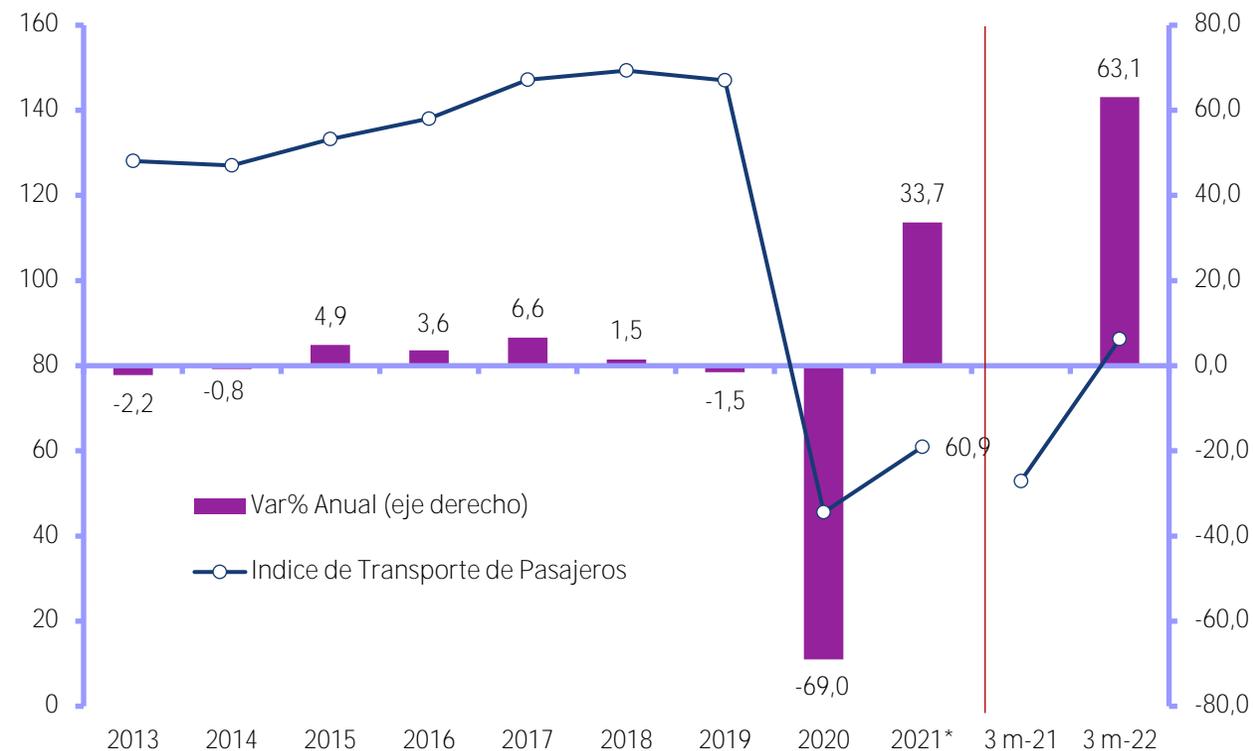
Transporte de Pasajeros



El transporte total de pasajeros terrestres en los tres primeros meses de 2022 exhibió una fuerte recuperación del 63,1% según el Indec (tras crecer 33,7% en 2021). Sin embargo, hay que destacar que si bien la expansión de inicios de 2022 obedece en parte al mayor movimiento de personas tras el fin de las restricciones a la movilidad, el elevado crecimiento responde también a la baja base de comparación que aún existía en el primer trimestre de 2021. En efecto, esperamos una desaceleración del crecimiento en el resto del año, en particular en el segundo semestre.

El congelamiento de tarifas del transporte en el AMBA desde marzo de 2019 (salvo el subte que aumentó a fines de 2020 y marzo de 2021) se tradujo en un aumento de los subsidios al sector en 2020 y 2021, tras caer en términos reales entre 2016 y 2019. El total de subsidios en 2021, fue por un valor por \$ 304.298 millones, un aumento de 54,4% con respecto al año previo, lo que implica un aumento de los subsidios en términos reales. En los primeros tres meses de 2022, los subsidios al transporte totalizaron \$ 91.279,3 millones, una suba nominal de 42,3% con respecto al período previo.

Índice de Transporte de Pasajeros
- 2004 =100 -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

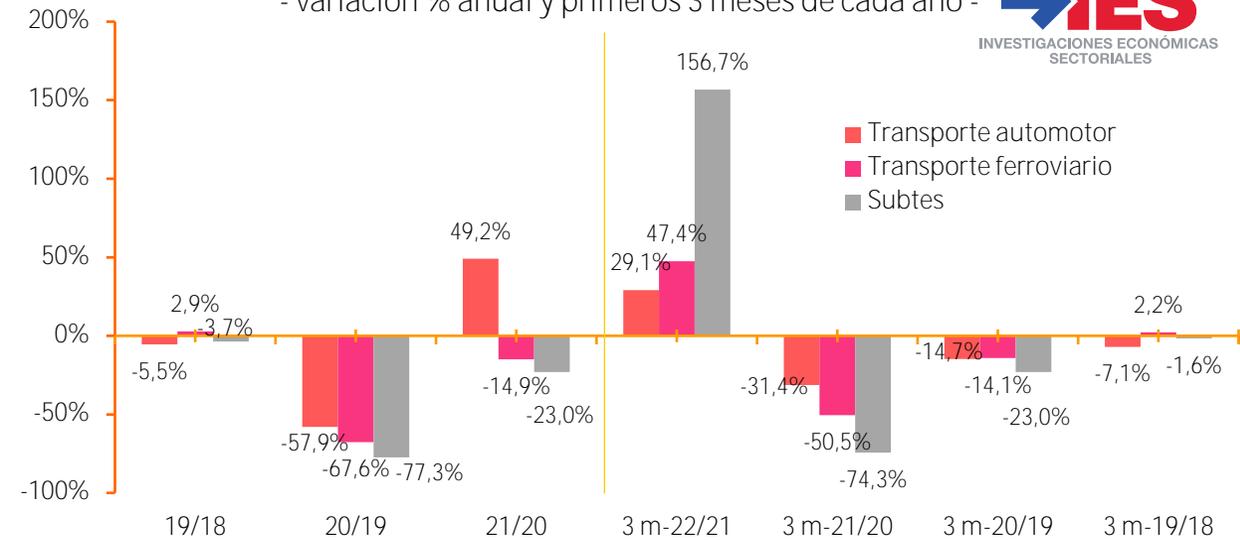
TRANSPORTE DE PASAJEROS

El segmento de transporte terrestre de pasajeros tuvo una recuperación entre los años 2015 y 2018, siendo el motor de la expansión el aumento en los pasajeros movilizados en subte y tren, que contrarrestó el menor volumen de transporte en la categoría automotor (colectivos) en estos años. En 2019, el total de pasajeros urbanos transportados cayó respecto del año previo, por la merma originada en el transporte automotor (colectivos), que contrastó con el mayor pasaje registrado en el subte y los ferrocarriles (este segmento creció ininterrumpidamente entre 2014 y 2019). En 2020 todos los segmentos se desmoronaron por el impacto el Covid-19, recuperándose parcialmente en 2021 (aún en niveles inferiores a la pre pandemia).

Como resultado del fin de las restricciones a la movilidad, hubo un rebote en la cantidad de pasajeros transportados en todos los medios de transporte en 2021 y lo que va del año 2022. Si consideramos la cantidad de pasajeros transportados por el sistema urbano de transporte público, es decir, ómnibus (Distrito Federal y Suburbanas I y II) más ferrocarriles y subtes, en el acumulado a marzo de 2022 observamos una suba de 39,6% con respecto al año previo, con un total de 346,8 millones de pasajeros en los primeros tres meses de 2022. El total de pasajeros transportados en 2021 había sido de 1202,6 millones (+46,6%).

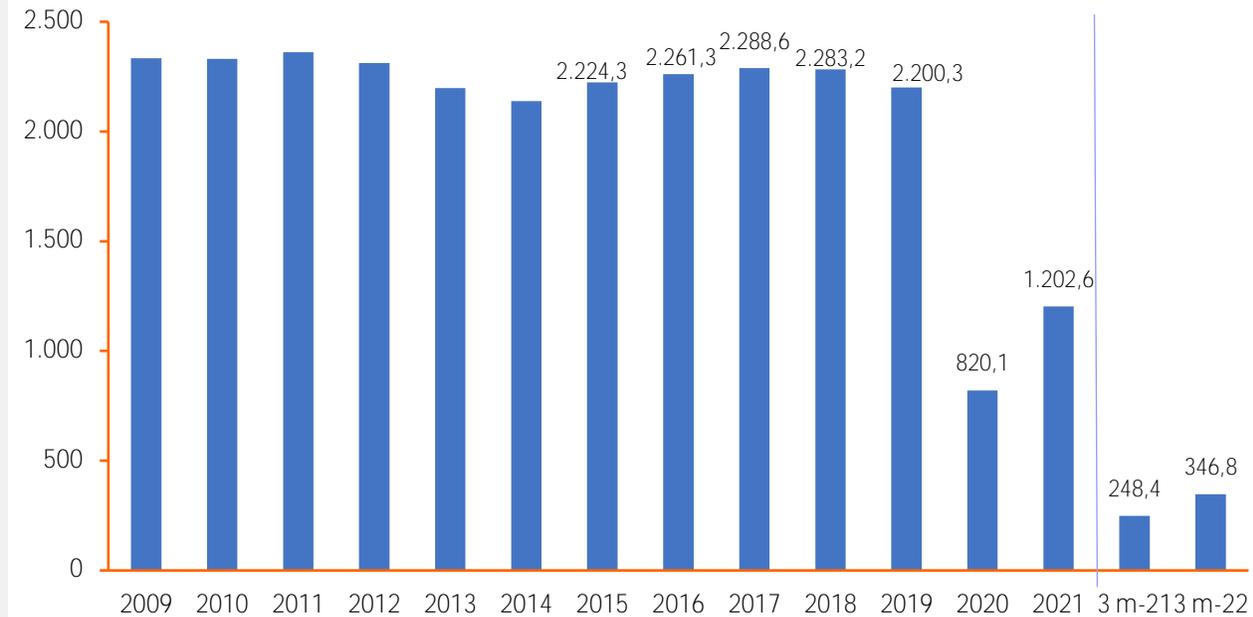
De acuerdo con datos del IPC-CABA, los precios del transporte público acumulan una suba de 15,3% hasta marzo, tras aumentar 32,9% en 2021. Por categoría en el acumulado a marzo, se verifica una suba de 5% en el servicio de transporte por carretera y de 41,8% en el servicio de transporte aéreo, mientras que el transporte por ferrocarril no registró variación en el corriente año. Según el IPC Nacional (mide el aumento en todo el país), el rubro transporte acumula un aumento de 13,7% a marzo.

Transporte Urbano de Pasajeros - variación % anual y primeros 3 meses de cada año -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

Pasajeros Transporte Urbano Total - en millones -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

El transporte total de pasajeros (considerando todos los medios terrestres) exhibió una fuerte recuperación en 2021 y en los primeros tres meses de 2022, pero aun se encuentra en niveles inferiores a los previos a la pandemia.

Se destaca la fuerte recuperación del mercado aerocomercial en el verano, impulsado por el programa “Pre viaje”.

TRANSPORTE DE PASAJEROS: SERVICIO AUTOMOTOR URBANO

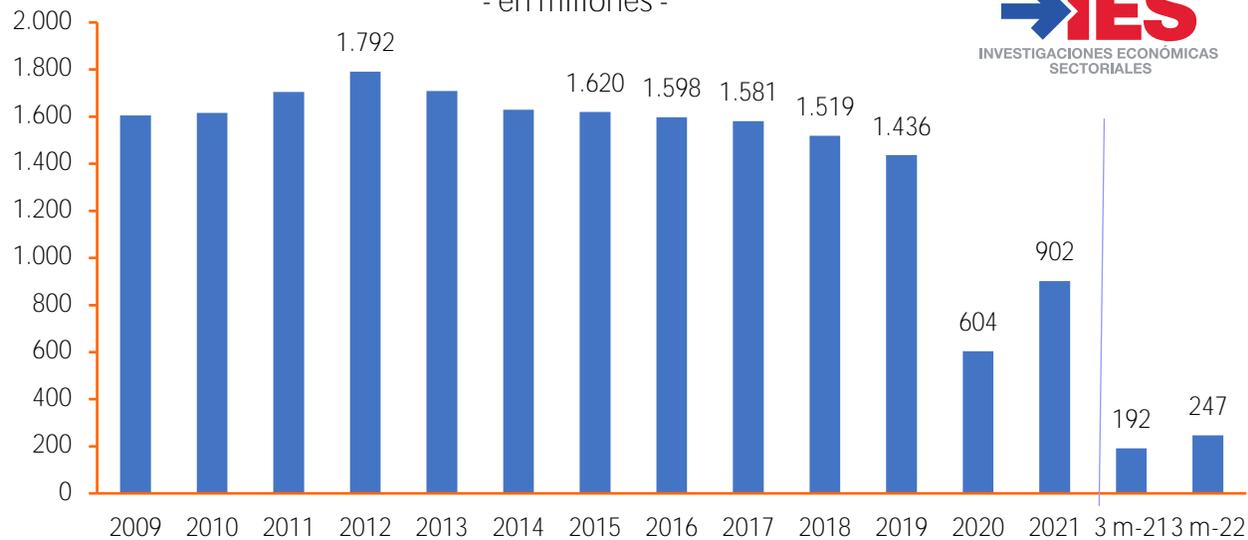
Durante los tres primeros meses de 2022, la cantidad de personas trasladadas por el transporte común automotor (ómnibus en la ciudad de Buenos Aires y en el conurbano) verificó un incremento acumulado de 29,1%, con un total de 247,2 millones de personas transportadas, producto de la mayor movilidad de personas por el fin de la pandemia. En el año 2021, se produjo un aumento anual en el segmento automotor urbano de pasajeros, totalizando 901,6 millones de personas, una recuperación anual de 49,2%, aunque en 2019 (previo al confinamiento), los pasajeros transportados habían totalizado 1436,4 millones (menor nivel desde 2005).

Previo a la pandemia, entre 2013 y 2019, los pasajeros transportados por este medio habían caído anualmente en forma consecutiva. Esto respondió a varios factores, como la menor oferta de parque, dado que ante los menores subsidios se eliminaron frecuencias (antes cobraban por andar, con o sin pasajeros). También obedeció al acortamiento de los precios relativos con el subte por la suba del boleto de colectivo y a las frecuentes congestiones de tráfico que ocasiona el aumento del parque automotor y las obras públicas en ejecución.

En 2018 y 2019 se implementó un aumento en la tarifa de los colectivos, que aumentó escalonadamente entre junio de 2018 y marzo de 2019, por lo que acumuló una suba de 112,6% entre estos meses (promedio de las tres tarifas cobradas según la distancia). No obstante, este aumento se dio en el marco del sistema multimodal a través de la tarjeta SUBE, que permite obtener un descuento de 50% en el segundo viaje y de 75% en el tercer viaje (dentro de las dos horas). Desde marzo de 2019, el boleto permanece congelado.

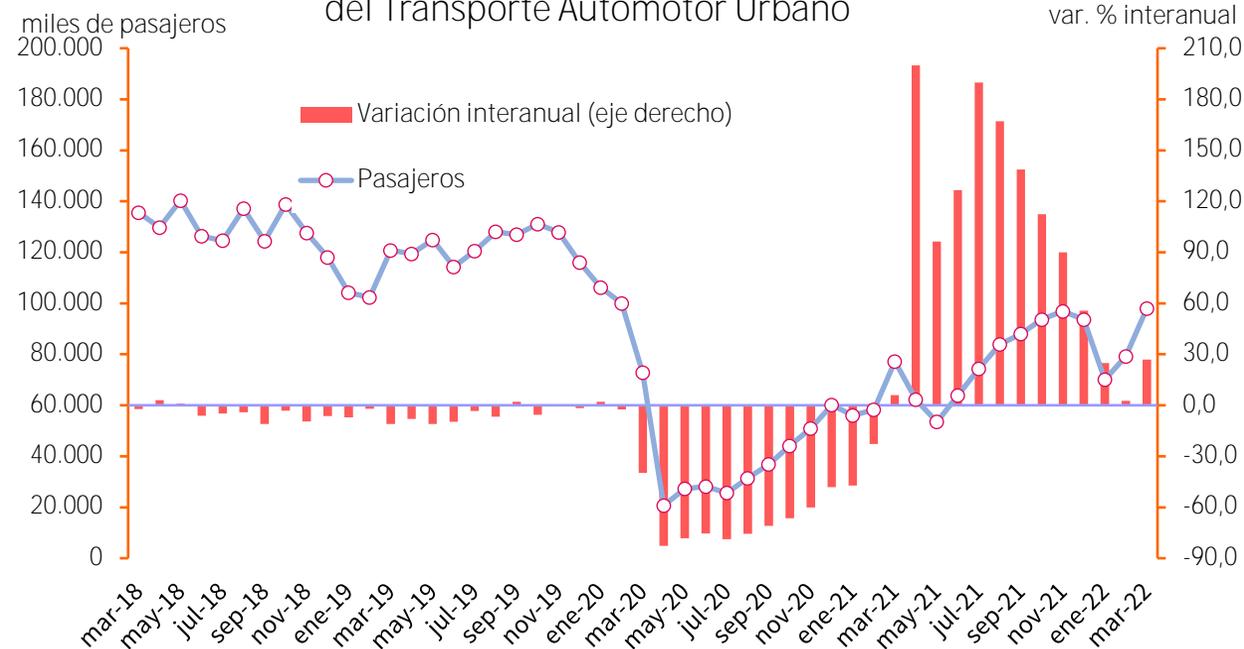
Pasajeros Transporte Automotor Urbano

- en millones -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

Cantidad de Pasajeros del Transporte Automotor Urbano



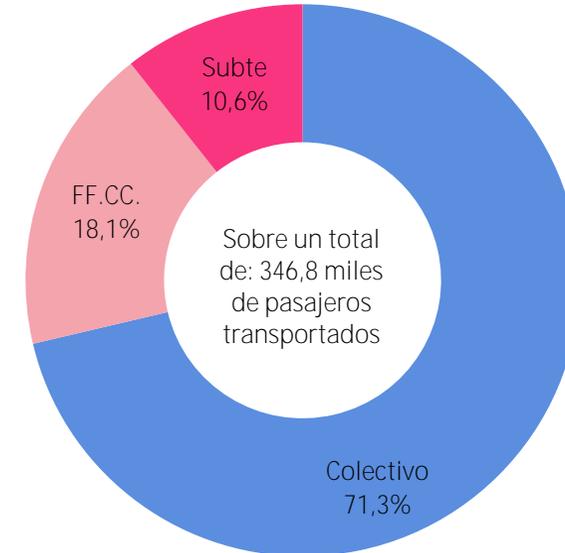
Fuente: Elaboración propia en base a Indec

TRANSPORTE DE PASAJEROS: SERVICIO AUTOMOTOR URBANO

En 2020 se congelaron las tarifas del transporte, lo que aumentó los subsidios para solventar la operatividad de las empresas. En un contexto de costos de las empresas crecientes, ya sea por el aumento de los salarios y gasoil, por el mantenimiento de las unidades o por el costo de la adquisición de vehículos, hubo un mayor otorgamiento de subsidios al sector de transporte automotor en el AMBA.

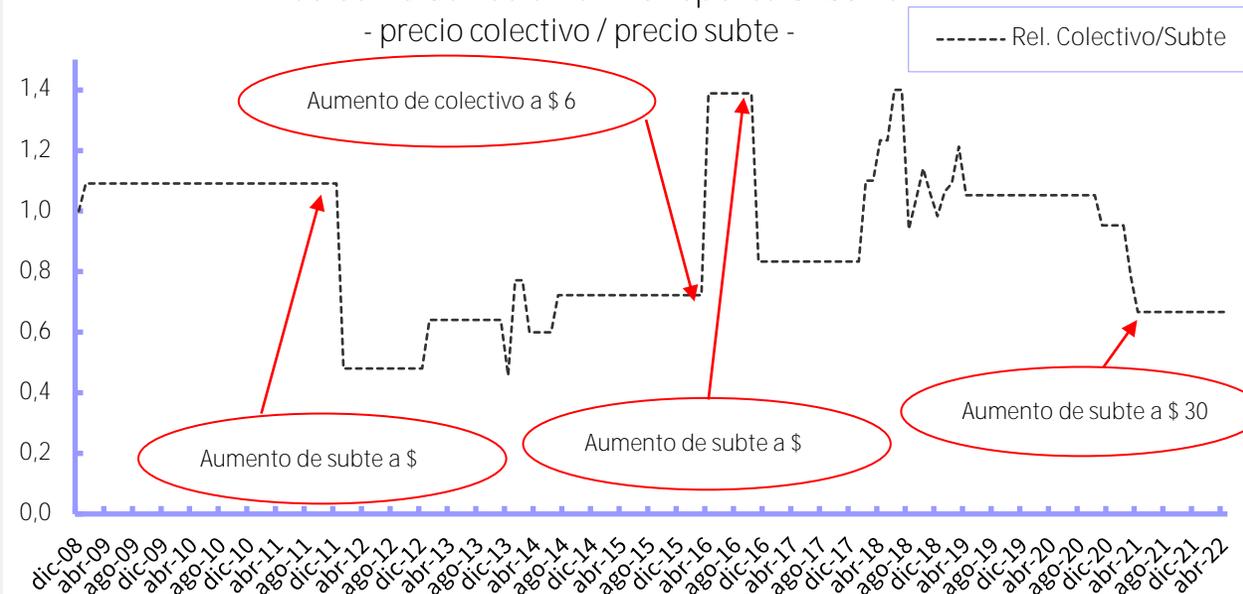
En otro orden de cosas, en diciembre de 2021 y abril de 2022 se autorizaron aumentos en la tarifa de los taxis, con una suba de 30% cada mes, es decir, un alza de 69% entre abril de 2022 y noviembre de 2021, que llevó la bajada de bandera a \$ 144 para los viajes de día y a \$ 174 para los viajes nocturnos (22 h a 6 h). La flota de taxis de la ciudad de Buenos Aires llega a las 37 mil unidades, y cuenta, actualmente, con una antigüedad promedio de tres años, menor a la antigüedad de casi ocho años registrada en 2007.

Con relación al servicio de autotransporte de larga distancia, tras presentar un importante crecimiento hasta 2007, desde 2008 en adelante inició un período de continua caída en los pasajeros transportados, con mermas anuales consecutivas hasta 2020, con un alza en 2021. El primer golpe al sector fue la estatización de Aerolíneas Argentinas a principios de 2009, dada la fuerte competencia que comenzó a existir entre los pasajes aéreos subsidiados por el Estado y los micros de larga distancia. El segundo golpe fue en 2018, cuando comenzaron a operar las aerolíneas de bajo costo. La situación hacia adelante para el segmento es compleja, y es probable que muchas rutas desaparezcan en el mediano plazo por la competencia del avión, y el sector se concentre en tramos de corta distancia.



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

Precios Relativos en el Transporte Urbano - precio colectivo / precio subte -



Fuente: Elaboración propia en base a Fuentes del mercado

TRANSPORTE DE PASAJEROS: SERVICIO FERROVIARIO

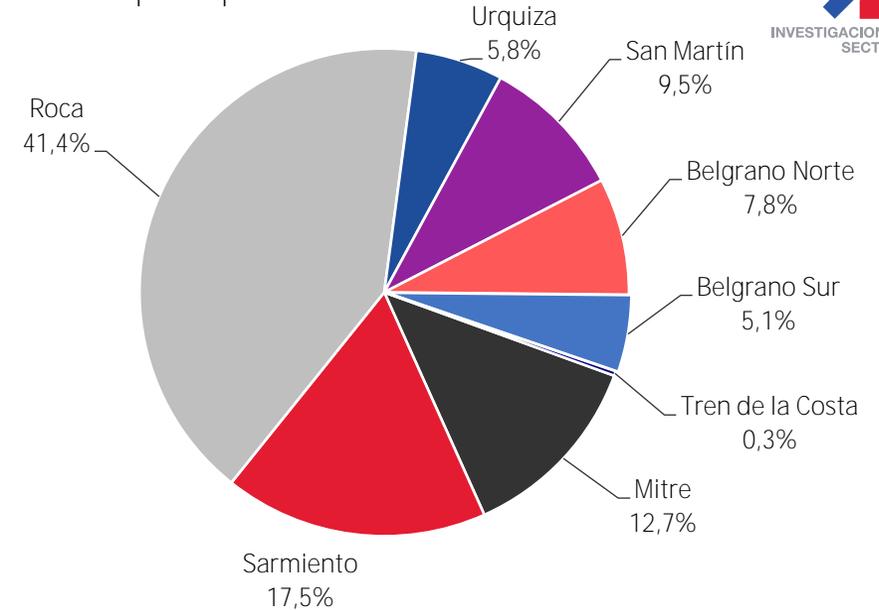
En los tres primeros meses del año 2022 se transportaron 62,6 millones de pasajeros, lo que implicó un aumento de 47,4% con respecto al año previo. Los pasajeros transportados habían crecido 47,6% en 2021 (tras caer 67,6% en 2020, con 141,8 millones de personas transportadas). Cabe destacar que en 2019 los pasajeros transportados en ferrocarril habían alcanzado el mayor pasaje desde 2009, con 437,5 millones de personas.

Tras caer entre 2006 y 2013, desde 2014 al 2019 el transporte ferroviario de pasajeros exhibió un cambio de tendencia, por lo que 2019 fue el séptimo año consecutivo de aumento en los pasajeros transportados por este medio, aunque esta tendencia no resistió el efecto del Covid-19 en 2020. El repunte del sector hasta 2019 obedeció, por un lado, a las mayores inversiones en infraestructura, lo que permitió mejorar las estaciones (entre ellas, se destacan obras en las estaciones centrales de Retiro y de Constitución), así como incorporar nuevos vagones que permiten un viaje más confortable. Por otro lado, otro factor que influye en el aumento del pasaje es la mayor fiscalización y control de pasajeros, que antes viajaban sin pagar, y ahora sus viajes quedan registrados por el sistema de la tarjeta SUBE.

Además de la mejora de los trenes suburbanos, también hay mejoras en los servicios ferroviarios de larga distancia. En efecto, el gobierno que finalizó en 2015 reanudó el servicio a Mar del Plata y Bahía Blanca, y desde 2015 se puso en marcha el servicio a Rosario y a Córdoba, en ambos casos con unidades nuevas y posteriormente se habilitó el servicio a Tucumán. Así, la mejora en la infraestructura se observa también en la renovación de vías, tanto en los tramos interurbanos como en los servicios de larga distancia, así como la reparación y la mejora de diversas estaciones.

Trenes de Superficie

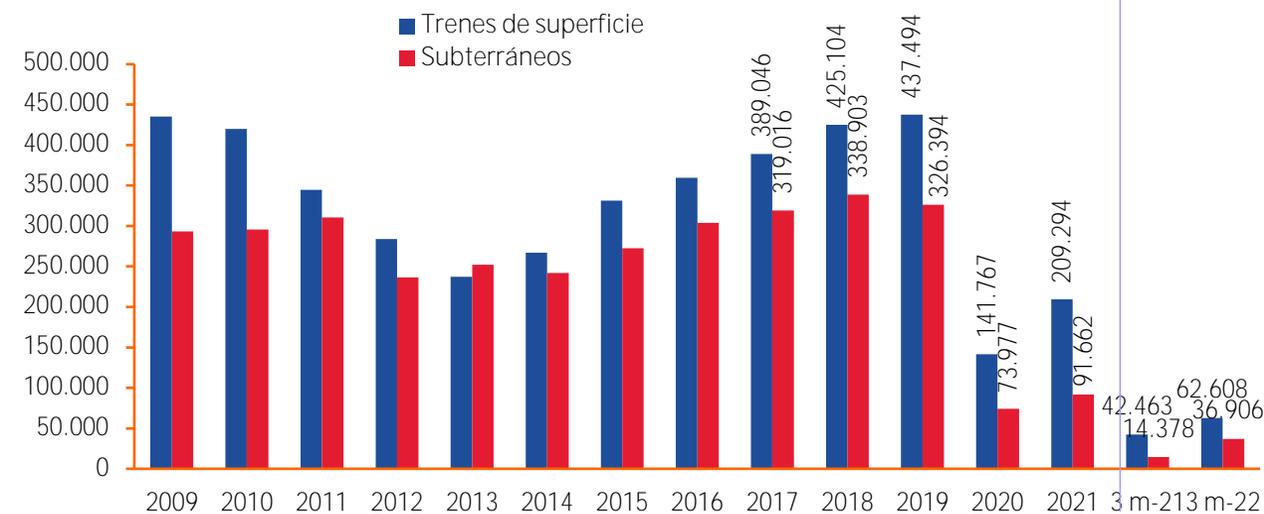
- participación en los 1ros. 3 meses de 2022 -



Fuente: Elaboración propia en base a CNRT

Pasajeros Transporte Ferroviario Metropolitano

- en miles -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

TRANSPORTE DE PASAJEROS: SERVICIO FERROVIARIO

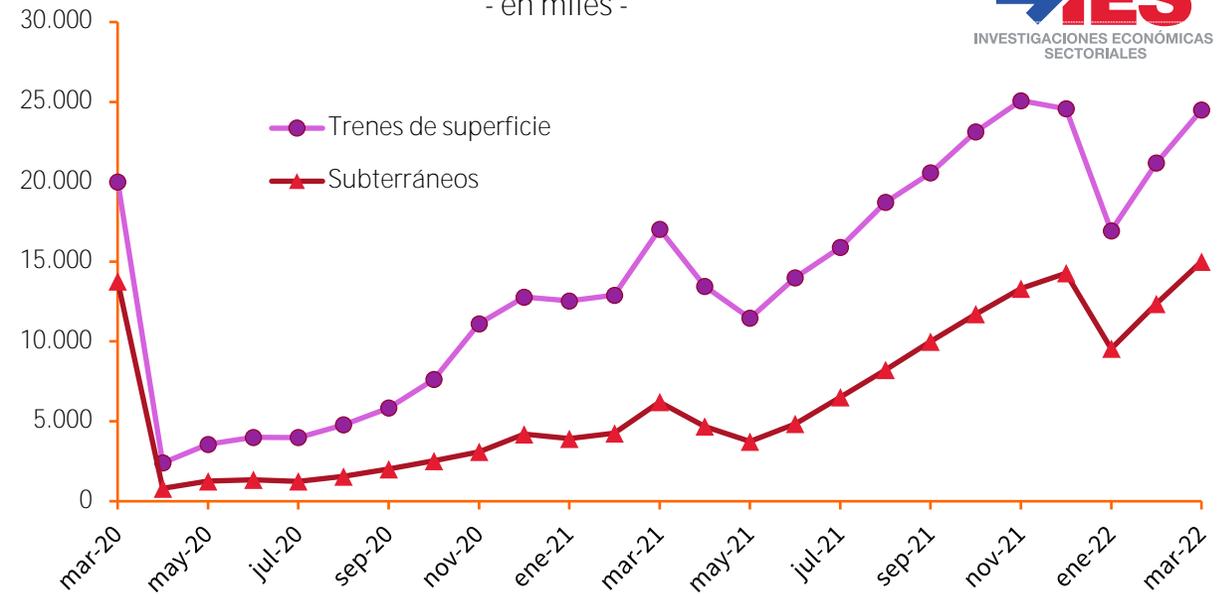
Durante los tres meses de 2022, se observa un patrón de suba generalizada en el caudal de pasajeros transportados. Las líneas que acusaron un aumento en los volúmenes de pasajeros fueron Mitre (138,2%), el ferrocarril San Martín (102,3%), General Belgrano Sur (65,3%), Urquiza (57,6%), General Roca (39,6%), Sarmiento (28%), y Belgrano Norte (45,2%).

El Gobierno anterior puso en marcha de una serie de proyectos de inversión tendientes a continuar con la mejora en la infraestructura ferroviaria, entre los que se encuentran la adquisición de nuevos trenes a China para los servicios urbanos, el soterramiento del ferrocarril Sarmiento (aún sin finalizar), la elevación del ramal Belgrano Sur y su extensión hasta Constitución (ya se inauguraron los viaductos de los ramales Mitre y San Martín), y la construcción del ferrocarril Bioceánico a Chile. El actual Gobierno mantiene a China como proveedor de material ferroviario, con proyectos por USD 5000 millones para mejorar vías y equipamiento en trenes de pasajeros y de carga.

El transporte de pasajeros a través de las líneas de subterráneos se ha visto favorecido en los últimos años por la extensión de las líneas existentes y por la creación de la nueva Línea H. En el período enero – marzo de 2022, el sistema de subtes experimentó una suba anual acumulada del 156,7% en la cantidad de pasajes vendidos (36,9 millones) respecto del período previo, tras crecer 23,9% en 2021, con 91,7 millones de pasajeros. En 2019 se habían trasladado 326,4 millones de personas. A diferencia del colectivo, el pasaje de subte aumentó de \$21 a \$25,5 en marzo y a \$30 abril de 2021, sin aumentos desde entonces. Tras una licitación internacional fallida (las empresas internacionales se bajaron), el Gobierno porteño renovó la concesión a Metrovías por 12 años con posibilidad de 3 años más.

Pasajeros Transporte Ferroviario Metropolitano

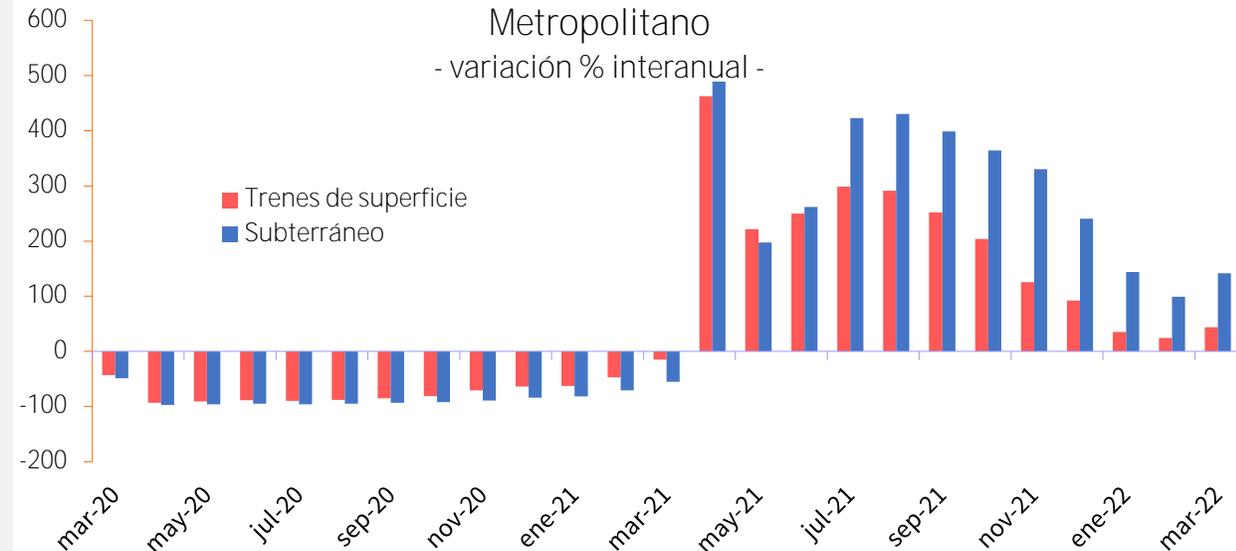
- en miles -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

Pasajeros Transportados en el Servicio Ferroviario Metropolitano

- variación % interanual -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

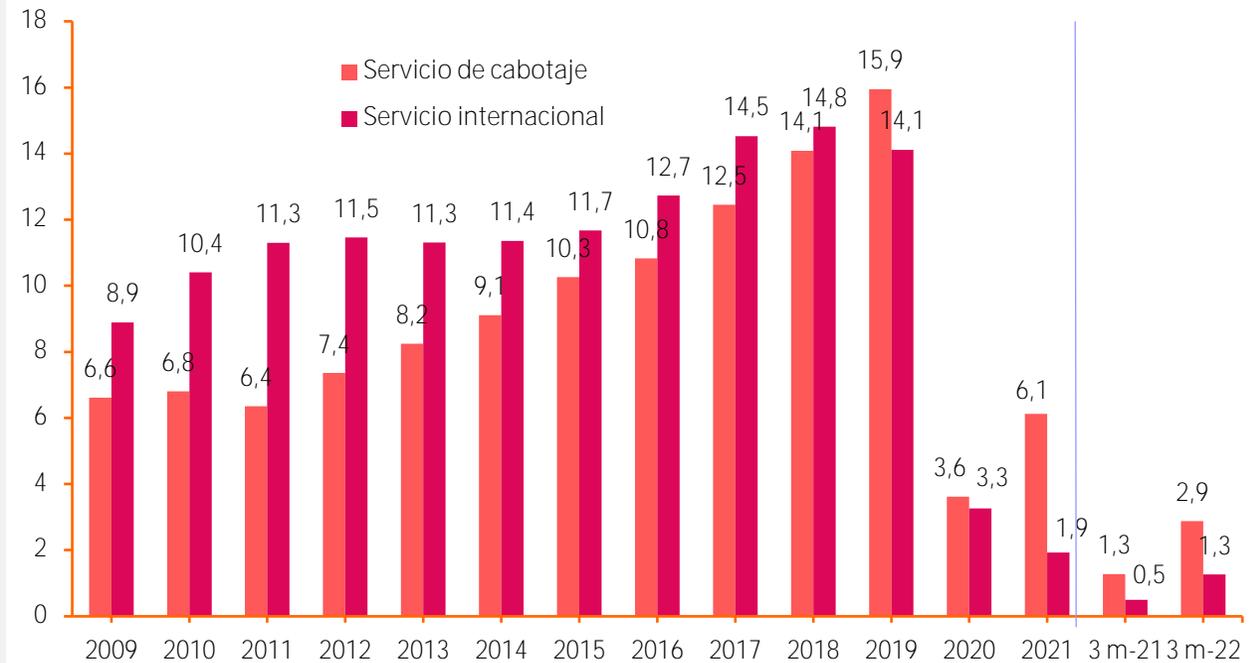
TRANSPORTE DE PASAJEROS: SERVICIO AÉREO

En el acumulado a marzo de 2022, el sector de aeronavegación comercial en conjunto transportó 4,14 millones de pasajeros, una suba acumulada de 134,5% con respecto al año previo, tras crecer 16,9% en 2021 (alza de 69% los de cabotaje y caída de 41% los internacionales). Los vuelos internacionales siguieron cayendo en 2021 ya que la pandemia afectó el turismo saliente del país. Por otro lado, el programa pre viaje impactó positivamente en los vuelos de cabotaje el verano pasado, en un mercado aerocomercial que se encuentra en recuperación. En el corriente año, los vuelos de cabotaje mostraron un aumento de 126,4% en el primer trimestre, y movilizaron 2,8 millones de personas, mientras que los vuelos internacionales verificaron un rebote acumulado del 155,3%, al haber movilizado 1,2 millones de pasajeros (tras desplomarse en 2020 y 2021).

La distribución de pasajeros transportados por vía aérea que se realiza en trayectos internacionales y nacionales era históricamente mayor en vuelos internacionales. No obstante, desde 2019 se equiparó por el aumento de vuelos de cabotaje. En 2021 los vuelos internacionales representaron el 23,9% del total, y el otro 76,1% correspondió a vuelos que tenían por destino distintos lugares del interior del país. En lo que va de 2022, el 30,5% fueron pasajeros de vuelos internacionales, y el 69,5% vuelos de cabotaje.

Entre 2003 y 2019, el servicio de transporte aéreo de pasajeros exhibió un continuo avance, a través del fuerte incremento de los pasajeros de cabotaje y de los internacionales, que llegaron a un nuevo máximo en 2019, al totalizar ambos servicios más de 30 millones de pasajeros. A pesar del crecimiento de los últimos años, en el 2020 el impacto del Covid-19 derrumbó tanto el servicio de cabotaje como el servicio internacional, ya que los vuelos fueron restringidos, limitándose solo a servicios puntuales.

Pasajeros Transportados por el Servicio Aéreo
- en millones de pasajeros -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

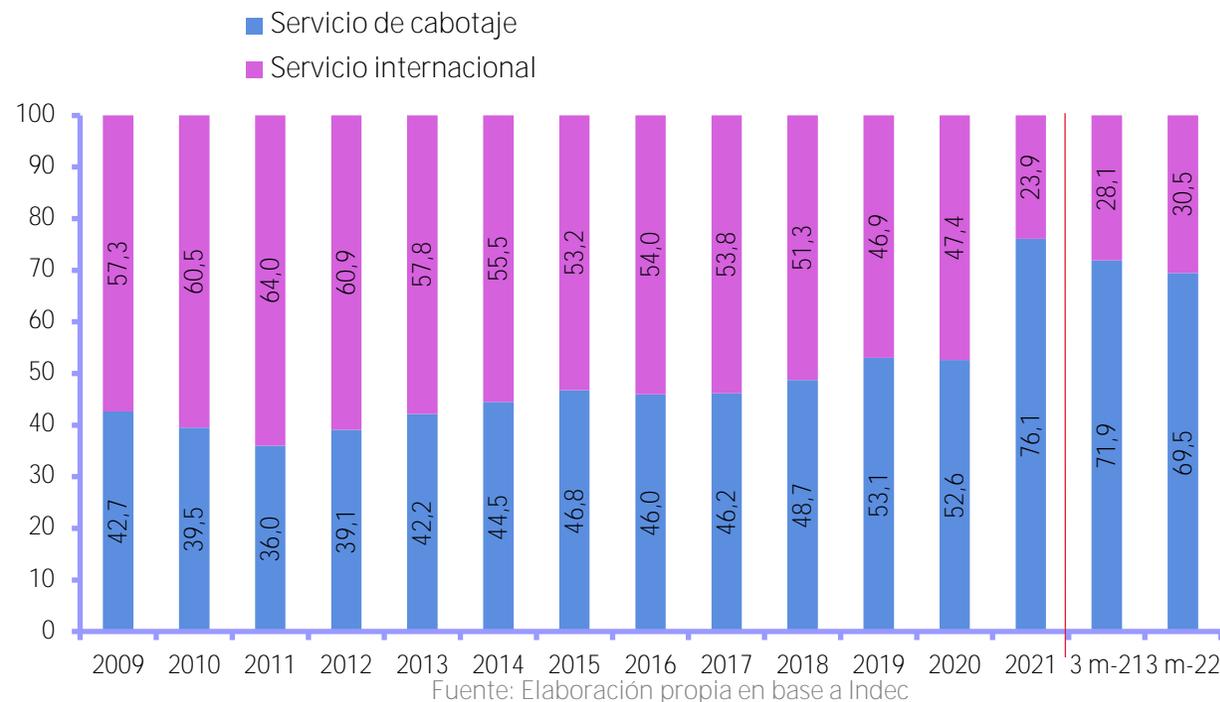
TRANSPORTE DE PASAJEROS: SERVICIO AÉREO

El aumento en los vuelos de cabotaje en los últimos años obedece a una conjunción de factores como a la mayor cantidad de feriados, potenciado desde 2016 por la apertura aerocomercial y la llegada de las *low cost*. Con respecto al servicio aéreo internacional, las devaluaciones de 2018 y 2019 encarecieron los viajes al exterior y favorecieron el turismo receptivo y los vuelos de cabotaje (en reemplazo del turismo saliente), a lo que se sumó desde 2020 el impuesto PAIS (agrega un 30% a los costos de los viajes al exterior), que atenta contra la demanda de vuelos internacionales. Además, la eliminación de la compra de pasajes internacionales en cuotas a fin de 2021 afectó los viajes al exterior. Además, el turismo receptivo no termina de recuperarse.

A través del Decreto 879/2021, el Gobierno decidió volver al sistema de bandas para la venta de pasajes domésticos, al reinstaurar la banda mínima para las tarifas de cabotaje. Esta medida implica un encarecimiento en los precios de los pasajes internos, lo que afecta principalmente a las *low cost*, ya que iguala los precios con Aerolíneas Argentinas, que se ve beneficiada.

El sector aerocomercial atravesó un proceso de cambios estructurales con la llegada de las aerolíneas *low cost*. Así, la dos principales aerolíneas en el mercado de cabotaje e internacional, Aerolíneas Argentina y LATAM, comenzaron a competir con las aerolíneas de bajo costo que recibieron autorización para volar, tras participar de las audiencias públicas que otorgaron rutas aéreas. Cabe mencionar que LATAM decidió retirarse del mercado argentino en 2020, ya que el arrastre de pérdidas desde 2018 (afectaron la devaluación de 2018 y 2019 a los costos en dólares), sumado al impacto de la pandemia, hicieron insostenible su situación financiera.

Transporte Aéreo de Pasajeros
- composición por tipo de servicio -



Transporte de Carga

FERROVIARIO

5,1%

Var. % Acumulada en 3M 2022

AÉREO

134,5%

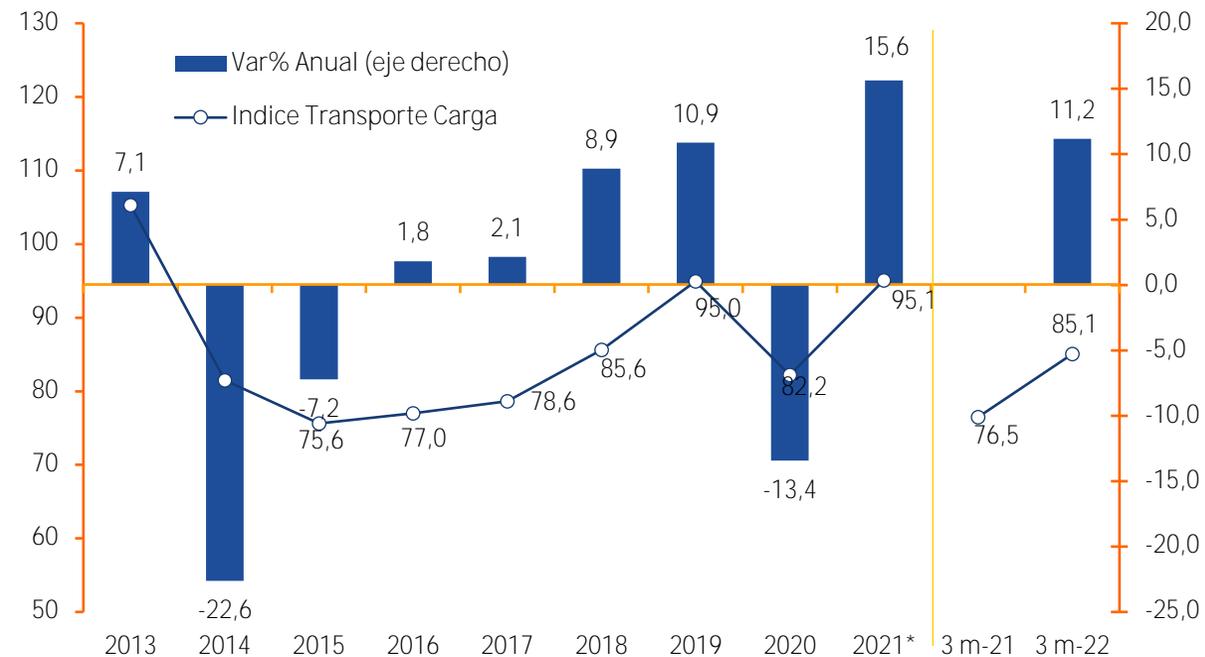
Var. % Acumulada en 3M 2022

El transporte de carga verifica un sólido aumento en el primer trimestre del año, tras haberse recuperado en 2021 al nivel previo a la pandemia, con lo cual la actividad del sector se encuentra en un nivel superior al de 2019. El transporte de carga exhibe un incremento de 11,2% en el acumulado a marzo, según la medición del INDEC (tras crecer 15,6% en 2021). Si bien todos los segmentos de carga (automotor, ferrocarril y aéreo) crecieron en 2021 y continúan la recuperación en 2022, se destaca en particular el transporte de carga ferroviario, que en 2021 alcanzó el mayor volumen en al menos 30 años, y sigue la tendencia creciente en 2022.

El volumen de bienes transportados recuperó en 2021 la merma de 2020 que ocasionó la pandemia, y continúa su expansión en el primer trimestre del año en curso. Ello responde al mayor traslado de granos a los puertos por una buena producción agrícola 2020/21, y a la recuperación de la producción industrial que se destina a los centros de consumo. También la recuperación se explica por el mayor volumen importado de bienes intermedios, demandados por la industria local.

Índice de Transporte de Carga

- 2004 = 100 -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

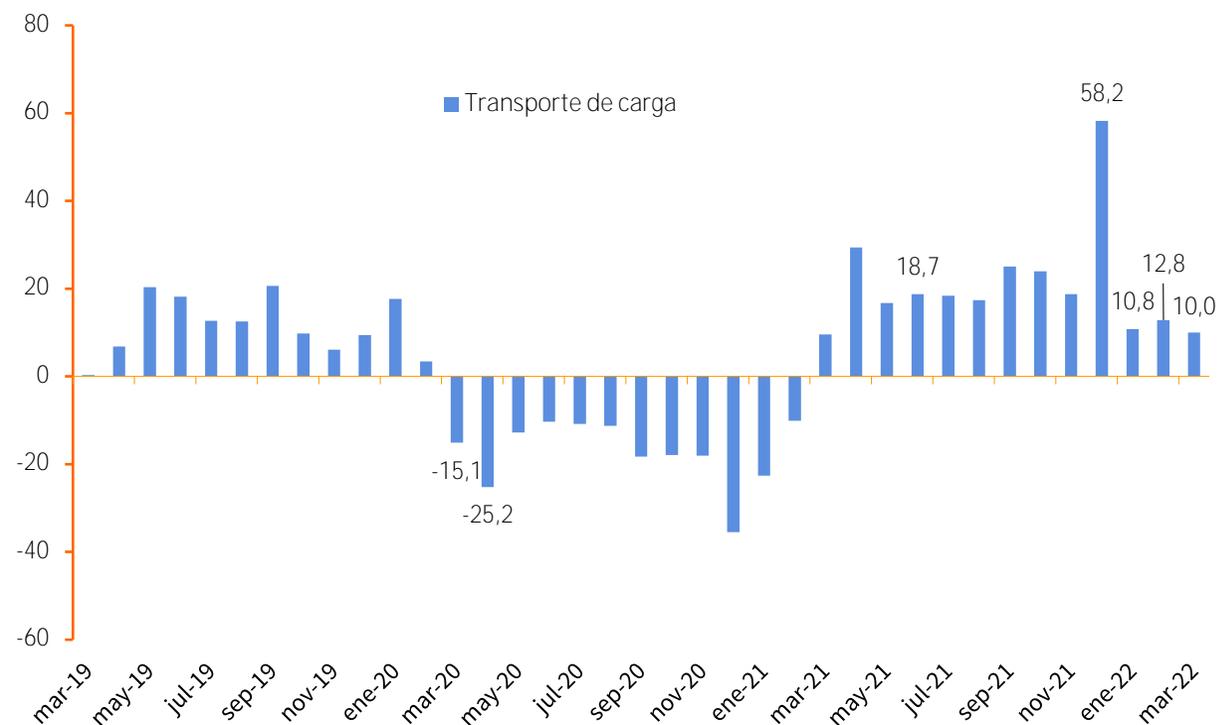
TRANSPORTE DE CARGA

Con respecto al panorama estructural del transporte de carga, nuestro país enfrenta una coyuntura asimétrica entre el transporte terrestre y el ferroviario. Mientras que el transporte de carga automotor creció fuertemente hasta 2015, el transporte de carga ferroviario evidenció un significativo retroceso frente al camión en este período (el ferrocarril transporta solo el 5% de la carga total, contra más del 90% del camión).

No obstante, se observa una mejora en la inversión ferroviaria en los últimos cinco años, aunque por el momento solo logra paliar el déficit estructural que arrastra la infraestructura ferroviaria en las últimas décadas. Así, se busca aprovechar la mayor eficiencia y el menor costo del ferrocarril frente al camión, además de generar menos accidentes, de producir un menor deterioro de las rutas, de provocar un menor daño ambiental y, finalmente, un menor consumo de energía. Los camiones son más eficientes para transportar carga en trayectos cortos (hasta 400 km), mientras que para las distancias largas es más eficiente el ferrocarril (hasta 1000 km), y más de 1000 km el transporte fluvial, ya que, de esta manera, se podrían reducir significativamente los costos.

Dentro del marco del plan Belgrano, el Gobierno anterior ejecutó una importante inversión en los ferrocarriles Belgrano Cargas y San Martín, que incluye la renovación de vías y la llegada de material rodante (locomotoras y vagones de carga) que fueron compradas a China. De este modo, se potencia el proceso de inversiones, al darle mayor preponderancia a la carga mediante el ferrocarril, con el fin de mejorar la eficiencia y bajar el costo logístico del sector.

Transporte de Carga
- var % interanual -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

El transporte de carga mediante el ferrocarril (medido en toneladas) creció 18,5% en 2021 y acumula una suba de 5,1% en el primer trimestre de 2022, con lo cual se ubica en el máximo nivel en al menos 30 años. La recuperación de la producción industrial y el traslado de granos de una abultada cosecha 2020/21 impulsaron la carga transportada.

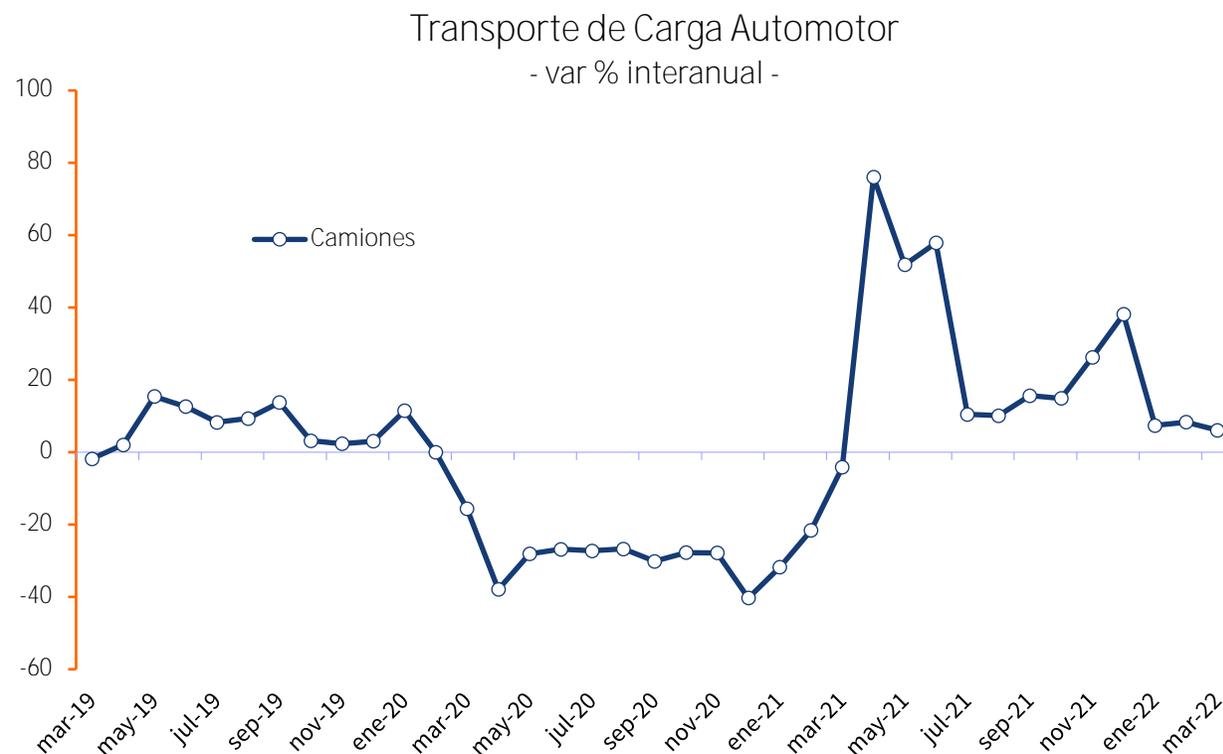
En las líneas Belgrano, San Martín y Urquiza, la piedra fue el producto que aportó mayor caudal. Entre los productos agrícolas se destacaron la soja, el trigo y el maíz.

TRANSPORTE DE CARGA: SERVICIO AUTOMOTOR

La carga transportada por camiones habría rebotado en torno al 32% en 2021 tras caer fuertemente en 2020 por la pandemia. En los primeros tres meses de 2022 se habría registrado un aumento cercano a 12% en la carga transportada por automotor.

Entre 2003 y 2007, la carga transportada por camión se incrementó considerablemente debido a la expansión de la economía y al aumento de los volúmenes de comercio exterior. Las mejores cosechas agrícolas repercutieron favorablemente en el tráfico de cargas por camión durante el período 2003/2007. No obstante, a partir de 2008, pero sobre todo durante 2009, el transporte de cargas disminuyó, principalmente por la sequía de la campaña 2008/09. En 2010 y 2011 el segmento de transporte automotor de carga creció fuertemente, para luego verificar cierta volatilidad entre 2012 y 2014, siguiendo la variante de la coyuntura económica. En 2016 y 2017 el segmento tuvo mermas en los volúmenes de bienes transportados, para exhibir una recuperación en 2018 y 2019, dadas las cosechas agrícolas récord. En 2020 cayó fuertemente por el impacto de la pandemia y las restricciones a la producción de sectores no esenciales, recuperándose en 2021 por la mayor actividad económica.

Cerca del 90% de la carga total transportada en la Argentina se moviliza a través del transporte automotor. Si bien se estima que el transporte ferroviario ofrece una significativa ventaja de costos, la mayor intensidad en el uso del transporte automotor se debe a que la infraestructura del tendido ferroviario se encuentra fuertemente deteriorada y no se extiende por todo el país.



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

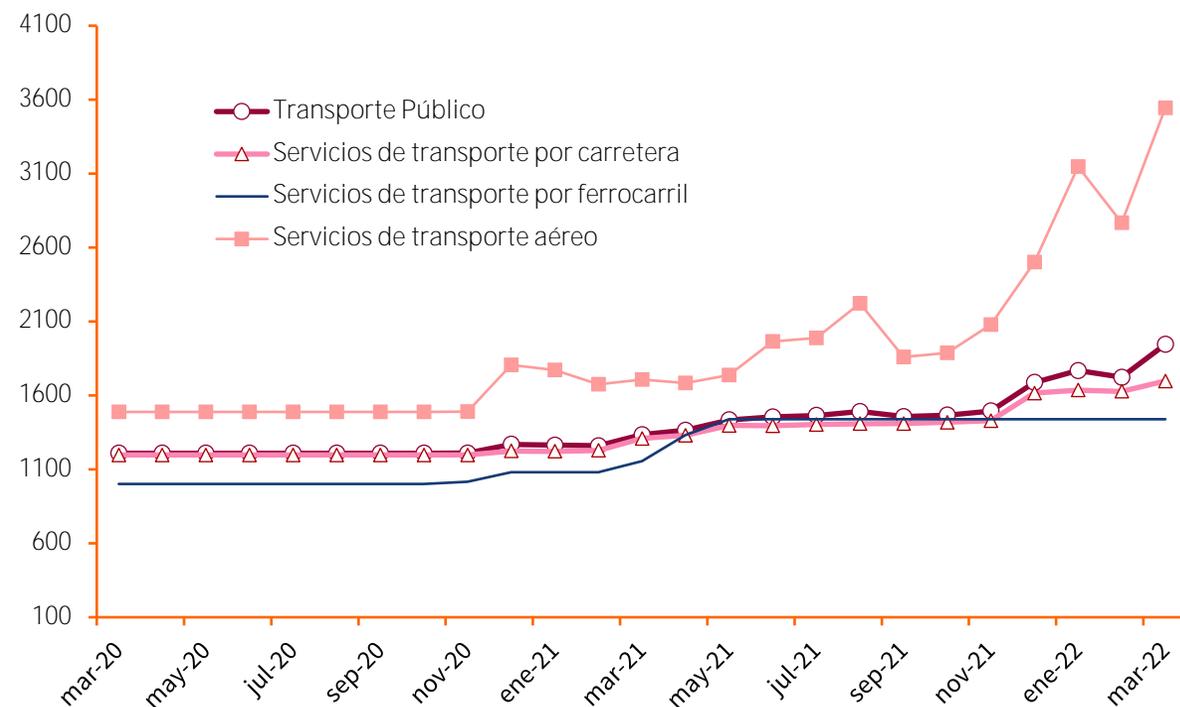
TRANSPORTE DE CARGA: SERVICIO AUTOMOTOR

El sector enfrenta mayores costos de explotación (seguros, patentes, neumáticos, gasoil, lubricantes, salarios) que atentan contra la rentabilidad de las empresas de transporte. También hay que sumar el incremento en los peajes de las autopistas porteñas y nacionales, que verifican aumentos anuales que encarecen aún más el costo. Según fuentes del sector, el incremento en los costos logísticos fue de 48,9% en 2021, según una estimación de FADEEAC. A diferencia de la red ferroviaria, cuya estructura está constituida por monopolios en los que cada empresa posee la concesión de uno o más ramales, la oferta del servicio de transporte automotor de carga se encuentra fuertemente atomizada.

El lanzamiento de los bitrenes en febrero de 2018 (fueron autorizados a circular por rutas nacionales), permite reducir los costos del transporte automotor, ya que posibilitan transportar más carga a un menor costo. Se estima que en los próximos diez años el transporte por este medio aumentará hasta representar el 10% de la carga transportada por camión.

El transporte terrestre de cargas tiene un gran atraso en infraestructura, si se tiene en cuenta la gran inherencia que tiene la estructura del territorio argentino, lo cual requeriría un mayor grado de participación del ferrocarril en el proceso de agregación de valor que realiza el transporte de carga. Debido a este hecho, el encarecimiento de los costos del transporte por camión, sumado al deterioro de las rutas, se convirtió en un problema para muchos chacareros argentinos, especialmente para quienes producen en áreas alejadas de los puertos exportadores, que registran mayores costos de transporte y de distribución.

Precios Sector Transporte
- IPC CABA 2012=100 -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

TRANSPORTE DE CARGA: SERVICIO FERROVIARIO

En 2021, se verificó un aumento de 18,5% en el volumen total de carga transportado por el ferrocarril, y alcanzó el mayor volumen en al menos 30 años. La recuperación de la actividad económica (9,9%) en 2021, posterior al Covid-19, y una buena cosecha física en el ciclo 2020/21 ayudó a la recuperación del sector, sumado a la mayor producción industrial en 2021 (15,9%). En el primer trimestre de 2022, la carga transportada por este medio evidenció un alza de 5,1%, alcanzando la carga transportada por este medio elevados niveles históricos. Ello es un indicador de la mayor participación del ferrocarril en el servicio de transporte carga en el país.

La carga transportada por el servicio ferroviario registró un período de expansión entre 2003 y 2007, año a partir del cual se inició un ciclo decreciente hasta 2009, debido a los menores niveles de actividad observados en el sector agrícola. En consonancia con la performance del agro, la carga transportada mostró aumentos en 2010 y en 2011. Tras caer entre 2012 y 2014, la carga transportada mediante el ferrocarril creció en 2015 y en 2016 por las elevadas producciones agrícolas, aunque cayó en 2017, por lo que el volumen transportado se ubicó en un bajo nivel, y se mantuvo estable en 2018, en el mismo volumen que el año anterior, con un crecimiento robusto en 2019. En 2020 la carga ferroviaria cayó por la pandemia, pero se mantuvo por encima del promedio del lustro entre 2015 y 2019 (ver gráfico), exhibiendo un fuerte crecimiento en 2021.

De acuerdo con la información de las empresas ferroviarias de cargas, el costo final de este transporte se ubica, aproximadamente, entre un 20% y un 50% por debajo de los costos del camión.

Carga Transportada por el Servicio Ferroviario
- en miles de toneladas -



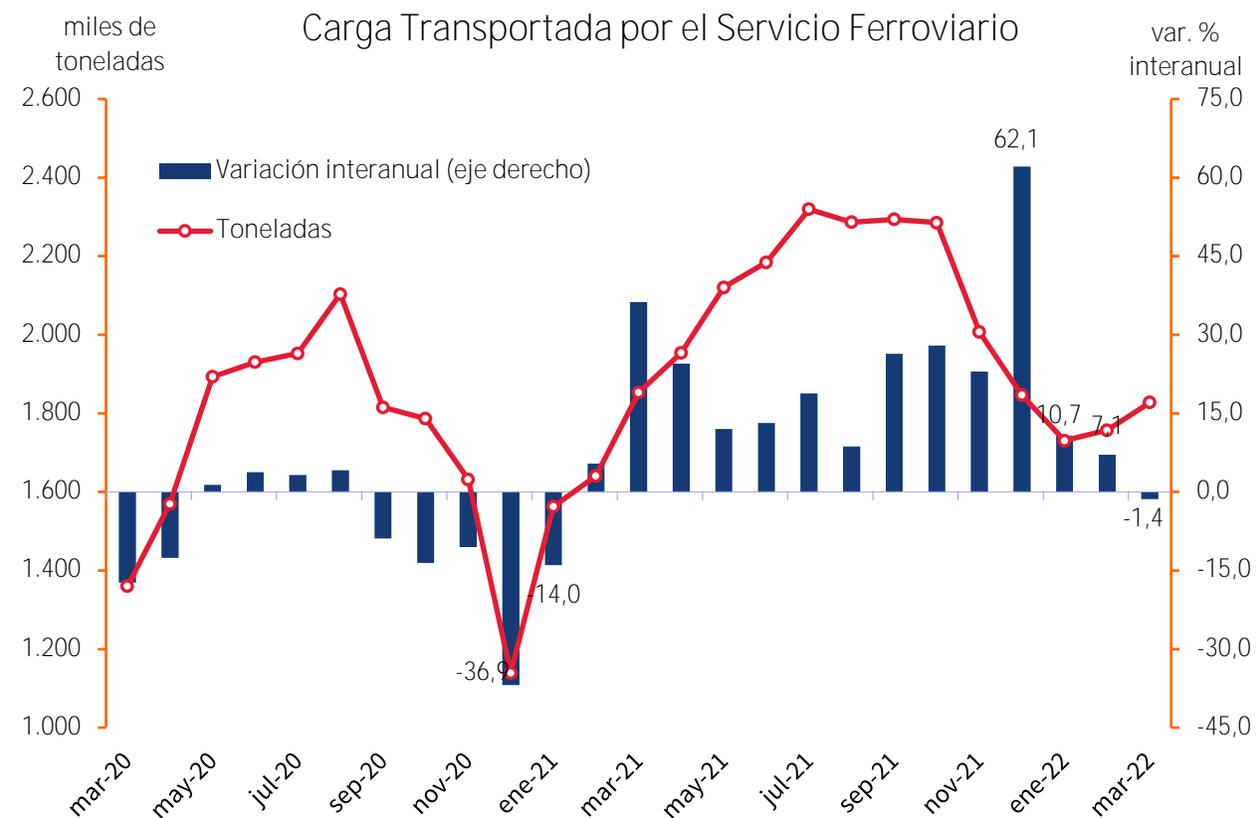
Fuente: Elaboración propia en base a CNRT

TRANSPORTE DE CARGA: SERVICIO FERROVIARIO

En el acumulado a marzo de 2022, se desplazaron por tren 5,3 millones de toneladas, volumen que representa una suba acumulada de 5,1% respecto del año previo, mientras que las toneladas transportadas por kilómetro cayeron 10,5% en este período (tras crecer 15,3% en 2021). En los primeros tres meses, casi todas las líneas aumentaron el tonelaje transportado, destacándose el aumento del Ferrocarril General Belgrano (14,5%), el Ferrocarril Mesopotámico Urquiza (3,9%), Ferrosur Roca (6,2%), Nuevo Central Argentino (4%) y Buenos Aires al Pacífico San Martín (17,3%), mientras que Ferroexpreso Pampeano exhibió una caída de 8,6%.

El transporte ferroviario de cargas en nuestro país es llevado a cabo por seis operadores privados, en una extensión que alcanza a los 34.059 km. El análisis de la participación de cada operador en 2021 revela que la mayor cantidad fue transportada por Nuevo Central Argentino (30%) seguido por Buenos Aires al Pacífico San Martín (21,4%). El resto se reparte entre Ferroexpreso Pampeano (18%), Ferrosur Roca (17,8%), el Ferrocarril General Belgrano (10,9%) y, por último, el Ferrocarril Mesopotámico Línea General Urquiza (2%). Se destaca el fuerte aumento en la carga transportada por el Belgrano entre 2015 y 2021, creciendo 306% en estos años, siendo el ramal que más creció, que solo representaba el 3,8% del total transportado en 2015 y en 2021 llegó al 10,9% del total (triplicó su participación en 6 años).

Cabe notar que el sistema ferroviario todavía no ha podido explotar todo su potencial, principalmente debido a las serias deficiencias de infraestructura y de material rodante. Los principales productos transportados por este medio son los cereales, como: trigo, maíz, girasol, soja, y subproductos, como: pellets y aceite, además de piedras y de abono, entre otros.



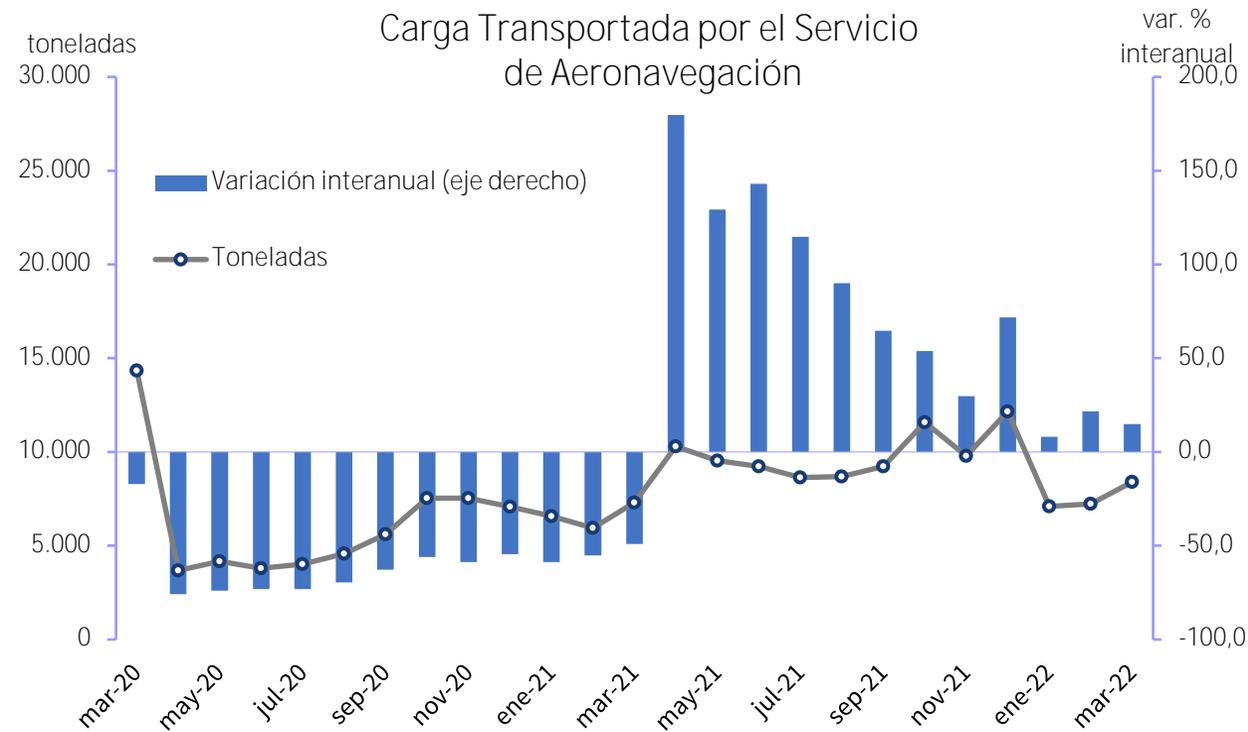
Fuente: Elaboración propia en base a CNRT

TRANSPORTE DE CARGA: SERVICIO AÉREO

Durante los primeros tres meses de 2022, se registró un alza de 14,7% en los volúmenes transportados (22,7 miles de toneladas), al sumar el servicio internacional y el de cabotaje. Las cargas operadas en el servicio de cabotaje treparon 105,4% anual acumulado hasta marzo, al mismo tiempo que las operadas en vuelos internacionales (empresas de bandera nacional y extranjera) presentaron un aumento del 11,5%.

En 2021, la carga transportada por este medio escaló 19,1%, totalizando 108,9 miles de toneladas (apenas un tercio del volumen trasladado en 2013). Al desglosar entre segmentos, el servicio de cabotaje verificó un crecimiento de 76,6%, mientras que la carga en vuelos internacionales tuvo un avance de 18% el último año.

La carga transportada mediante el servicio de carga aéreo presentó una fuerte merma entre 2014 y 2016, para verificar una posterior recuperación en 2017 y 2018, cayendo nuevamente en 2019 y 2020. La carga transportada por este medio cayó consecutivamente en 2014 (31,4%), en 2015 (27,8%) y en 2016 (2,8%), por la merma en la exportación del principal producto exportado por este medio (arándanos). En 2017 se produjo una recuperación (16,7%) en la carga transportada por avión, y en 2018 creció 8,1% y fue la mayor de los últimos cuatro años, pero en 2019 volvió a exhibir un descenso (9,3%), al igual que 2020 (-52,2%). Mientras que en 2020 se transportaron 91,5 miles de toneladas, en 2013 la carga transportada por este medio fue de 347,7 miles de toneladas.



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

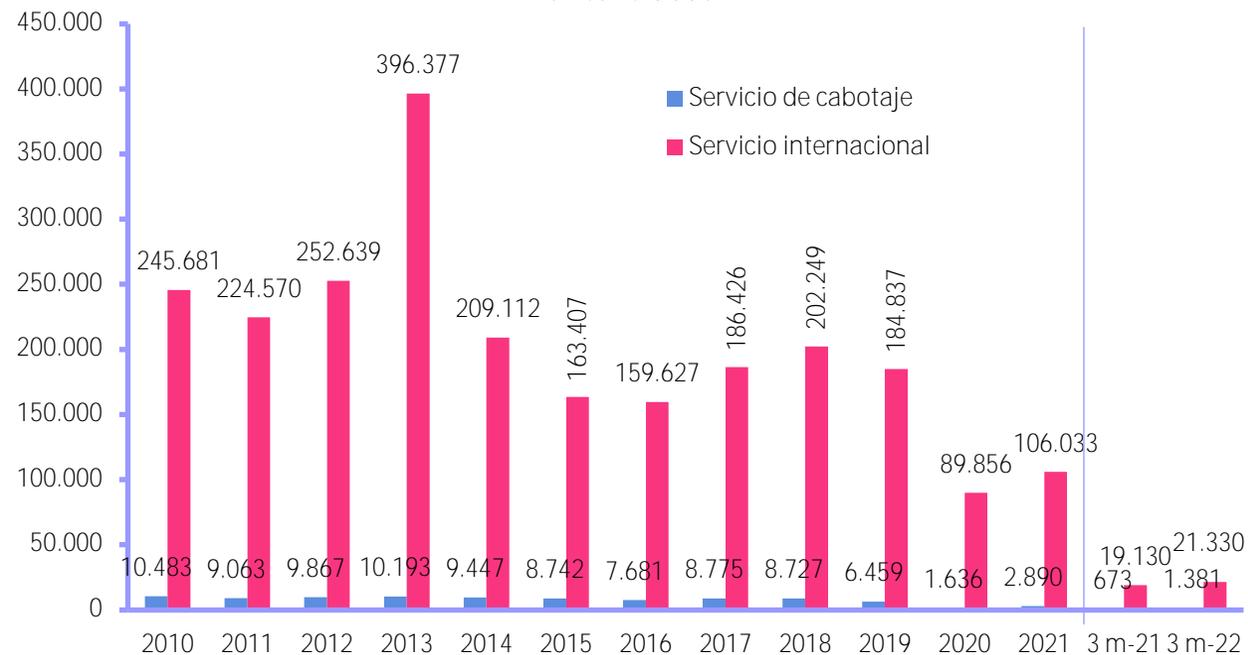
TRANSPORTE DE CARGA: SERVICIO AÉREO

El segmento de transporte aéreo de carga exhibió una elevada volatilidad en los últimos años, ya que alternó años de fuerte incremento con otros de importantes caídas. El continuo crecimiento experimentado por la economía argentina desde 2003 permitió alcanzar un nivel de actividad récord en el transporte aéreo de carga en 2007, como consecuencia de la utilización de las bodegas de los aviones para comerciar productos perecederos. Tras los récords de 2007, 2008 y 2009 se produjeron fuertes caídas, y la carga transportada por este medio permaneció en bajos niveles hasta el año 2013, cuando exhibió un fuerte crecimiento, aunque sin alcanzar al volumen de 2007. Desde 2014 hasta 2016 se observó un fuerte descenso en la carga transportada por avión, con un avance en 2017 y 2018, aunque cayó nuevamente en 2019 y 2020, y se mantiene en bajos niveles transportados en términos históricos.

Es importante aclarar que gran parte de la carga se realiza en vuelos de pasajeros y, como se ha mencionado, si bien se ha producido una mejora en los servicios internacionales, los altos costos y la flota insuficiente han repercutido en un recorte en la cantidad de frecuencias de vuelos de cabotaje, por lo cual se deterioró el transporte de carga por este medio.

En la actualidad, el mayor volumen de cargas transportadas por vía aérea se realiza en trayectos internacionales, segmento del mercado que representa el 93,9% de los traslados en el acumulado a marzo de 2022 (97,3% en 2021), por lo que el 6,1% restante corresponde a servicios de cabotaje en lo que va del corriente año (2,7% en 2021).

Carga Transportada por el Servicio de Aeronavegación
- en toneladas -



Fuente: Elaboración propia en base a Indec

Perspectivas

El transporte de pasajeros se recuperará en 2022 por segundo año consecutivo (tras desplome en 2020 por pandemia), aunque no podrá recuperar los volúmenes de pasajeros previos a la pandemia. El fin de las restricciones a la movilidad de personas permitió un fuerte rebote en los pasajeros transportados en los distintos medios en 2021, que se extenderá al año 2022. No obstante, los niveles pasajeros transportados serán bajos respecto a un año normal, previo a la pandemia. Ello obedece a la nueva normalidad laboral, en la cual se pasó de una presencialidad plena (antes del Covid) a una modalidad híbrida, la cual alterna presencialidad con trabajo remoto, hecho que impacta en el traslado de pasajeros en los medios de transporte terrestre.

El segmento de transporte de carga seguirá recuperando volumen en el año en curso. La recuperación del segmento de carga continuará en 2022, con aumentos en la carga transportada en todos los medios. A diferencia del sector de pasajeros, el nivel de carga transportada se ubicará en elevados niveles históricos (en 2021 recuperó lo perdido por la pandemia). La cosecha 2021/22 es aceptable en volúmenes a pesar de la sequía, lo que deja un razonable volumen de granos para su traslado, sosteniendo un mayor movimiento del comercio exterior en el corriente año. El crecimiento de la producción industrial será moderado pero también acompañará al sector.

El segmento aerocomercial se recuperará en 2022, pero seguirá operando con pérdidas por los altos precios de los combustibles. El sector aerocomercial exhibirá un fuerte crecimiento en 2022, tanto el segmento de cabotaje como el servicio el internacional (que cayó en 2021 a diferencia del segmento de cabotaje). Esto se verá reflejado en la llegada (y regreso) de aerolíneas al país, y la recuperación de rutas operadas por Aerolíneas Argentinas (vuelve a volar a Madrid y Roma), ampliando la oferta de vuelos al exterior. No obstante, el segmento aerocomercial será el que enfrente un panorama complejo, ya que tardará en volver a operar en los niveles previos a la pandemia, y además enfrenta costos operativos crecientes por la suba del precio del petróleo (por la guerra en Ucrania), que implicará un mayor precio de los pasajes.

Coyuntura difícil para el segmento de transporte de pasajeros a mediano plazo. La pandemia dejará secuelas que afectarán el transporte de pasajeros hacia adelante. Por un lado, económicos, ya que el menor empleo y la pérdida de poder adquisitivo impedirán recuperar los niveles de pasajeros en la situación anterior de la pandemia. Por otro lado, los cambios de hábitos, como el teletrabajo y un mayor transporte en medios diferentes al transporte público (bicicleta, auto, charter), puede reducir los viajes en transporte público.

Principales Noticias

- El auge del comercio electrónico durante la pandemia y el interesante crecimiento que están teniendo varias industrias comienzan a repercutir en el segmento de depósitos y centros logísticos premium. El primer trimestre de 2022 marcó un comienzo de año con buenas perspectivas debido a la tendencia a la baja en la tasa de vacancia que se espera que continúe así durante el resto del año, acercándose a una vacancia estructural del mercado a fin de año. Así lo indica el último informe 'Panorama de Inmuebles Logísticos' elaborado por el Departamento de Investigación de Mercado de Cushman & Wakefield, empresa global de servicios inmobiliarios corporativos.
- Aerolíneas Argentinas lanza una ruta internacional inédita para reactivar el turismo receptivo, que no logra recuperarse. Por primera vez en su historia, Aerolíneas conectará al norte argentino con una de las ciudades más importantes de Brasil", tuiteó Pablo Ceriani, presidente de Aerolíneas Argentinas. la empresa confirmó una nueva ruta que unirá Salta con San Pablo.
- El holding CIMC Logistic firmó un acuerdo de integración con Delfin Group, permitiendo que ambas compañías formen un volumen de negocios de casi 200.000 TEUs por año para rutas latinoamericanas y que ofrezcan soluciones de principio a fin a la hora de importar o exportar cargas desde China y el sudeste asiático hasta los principales países de América Latina. Fundada hace más de 20 años, Delfin Group es proveedor internacional de servicios de carga marítima para Latinoamérica, cuenta con equipos locales especializados en Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, México, Perú y en otras ciudades portuarias centrales de la región, y maneja un volumen anual de casi 100.000 TEUs.
- La aerolínea Air Canadá se está sumando a las líneas extranjeras que están retornando o incrementando sus frecuencias desde sus países de origen hacia el aeropuerto de Ezeiza, tal como días atrás lo hicieron Emirates o la flamante aerolínea ITA Airways, que reemplaza a Alitalia. También la low cost Viva Air anunció que comenzará a volar desde Bogotá y Medellín. En el caso de Air Canadá, esta empresa que cotiza en la Bolsa de Toronto ya está volando hacia Buenos Aires, con cuatro frecuencias semanales desde Toronto, con escala en San Pablo (allí también se puede hacer trasbordo, tres veces por semana, hacia Montreal).

GRACIAS POR ELEGIRNOS



INFORME ECONÓMICO SECTORIAL®

IES INFORME ECONÓMICO SECTORIAL
IES CONSULTORES - INVESTIGACIONES ECONÓMICAS SECTORIALES

Registro de la Propiedad Intelectual N° 5.205.567. Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723. Prohibida su reproducción total o parcial, sin previa autorización por escrito del editor.

Nota: Todos los derechos están reservados. Queda prohibida su reproducción total o parcial, en cualquier idioma o formato, sin previa autorización por escrito del editor.

Propietario: IES Consultores - Investigaciones Económicas Sectoriales
Director: Lic. Alejandro Ovando
Economista Jefe: Lic. Sebastián Aguirre

IMPORTANTE: Queda expresamente aclarado que la suscripción al IES Informe Económico Sectorial es para uso exclusivo de la compañía a la cual está dirigido el presente informe. Queda prohibida la distribución a cualquier otra empresa o persona sin la autorización escrita de IES Investigaciones Económicas Sectoriales. El incumplimiento por parte de la compañía suscriptora de la obligación asumida autorizará a IES Investigaciones Económicas Sectoriales a finalizar la presente contratación de pleno derecho, sin necesidad de requerir previamente el cumplimiento, sin perjuicio del derecho de reclamar judicialmente la reparación de los daños y perjuicios que dicho incumplimiento hubiera ocasionado.

Sectores analizados

1. Agrícola
 - » Cereales
 - » Oleaginosas
 - » Cultivos industriales
2. Alimenticio
 - » Azúcar
 - » Harinas
 - » Industria Aceitera
 - » Lácteos
3. Artículos para el Hogar
 - » Televisores
 - » Línea Blanca
 - » Pequeños electrodomésticos
4. Avícola
5. Bebidas
 - » Bebidas sin alcohol
 - » Industria cervecera
 - » Vinos
 - » Otras bebidas alcohólicas
6. Biocombustibles
 - » Biodiésel
 - » Bioetanol
7. Calzado y Cuero
8. Celulosa y Papel
9. Construcción
 - » Edificación para viviendas
 - » Edificación para otros destinos
 - » Obras viales y otras
 - » Construcción Petrolera
 - » Materiales para la construcción
10. Energía
 - » Eléctrica
 - » Petróleo
 - » Gas Natural
 - » Combustibles
11. Forestación
12. Frutas y Hortalizas
13. Ganados y Carnes
14. Industria Automotriz
 - » Autopartes
15. Laboratorios
 - » Medicamentos
 - » Prepagas
16. Maquinaria Agrícola
17. Minería
18. Olivícola
19. Pesquero
20. Porcino
21. Seguros
22. Siderurgia
 - » Hierro y acero
 - » Metales no ferrosos
23. Supermercados y centros de compra
24. Sustancias y productos químicos
 - » Químicas básicas
 - » Agroquímicos
 - » Materias primas plásticas
 - » Caucho sintético
 - » Gases industriales
25. Tabaco y sus derivados
26. Telecomunicaciones
 - » Telefonía básica y celular móvil
 - » Informática e Internet
27. Textil e indumentaria
 - » Fibras Naturales y Sintéticas
 - » Hilados y Tejidos
 - » Indumentaria
28. Transporte
 - » Transporte de pasajeros y de carga
 - » Automotor
 - » Ferroviario
 - » Aéreo



IES Investigaciones Económicas Sectoriales es una consultora integral formada por economistas y profesionales de diferentes áreas, líderes en la elaboración de estudios económicos sectoriales.

El equipo de IES cuenta con más de 20 años de experiencia en la prestación de servicios a empresas, entidades financieras, instituciones privadas y públicas de primer nivel, tanto en el mercado local como internacional.

IES Investigaciones Económicas Sectoriales
Uruguay 343 Piso 6°. C1015ABG Ciudad de Buenos Aires. Argentina.
Telefax: (54 11) 4374-6187
Email: info@iesonline.com.ar / www.iesonline.com.ar

PRODUCTOS Y SERVICIOS

- IES Informe Económico Sectorial
- Monitor de Crédito Sectorial
- Monitor Sectorial IES
- Notibreves IES
- Escenarios Macroeconómicos IES
- Informes Personalizados
- Presentaciones Sectoriales IES
- Asesoramiento económico-financiero para empresas y entidades financieras
- Consultoría in Company
- Estudios de mercado
- Proyecciones macroeconómicas