

ARGENTINA: CUANDO EL DÉFICIT LOGÍSTICO MENOSCABA LAS VENTAJAS COMPARATIVAS



LOS EXTRACOSTOS GENERADOS POR INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS EN SECTORES SUJETOS A PRECIOS INTERNACIONALES IMPACTAN DE LLENO EN LA RENTABILIDAD DEL PRODUCTOR-EXPORTADOR, Y EN EL EFECTO DERRAME DE ÉSTA SOBRE EL RESTO DE LA ECONOMÍA.

El correcto funcionamiento de nuestro organismo depende en gran medida de que cada célula reciba los electrolitos que son transportados por la sangre a través del sistema circulatorio. En este esquema existe un tridente clave: los electrolitos, la sangre y las arterias. Si las dos últimas presentaran anomalías en su estructura y/o funcionamiento, los electrolitos encontrarían dificultades para llegar a tiempo y forma donde son requeridos.

No parece descabellado establecer una analogía entre la realidad fisiológica descrita más arriba y la realidad logística de cualquier espacio geográfico. Los

electrolitos, la sangre y las arterias son al cuerpo humano, lo que los bienes, los medios de transporte y la infraestructura logística son a una nación. Mientras más extenso sea ese espacio geográfico, más importante será que su "sistema circulatorio" sea eficiente en todos los sentidos.

En los últimos meses, se suscitaron en Argentina conflictos gremiales en torno a los puertos agroexportadores, en simultáneo con la época de cosecha de soja y maíz del ciclo 2013/2014, cuando miles y miles de camiones repletos de granos llegan a la zona portuaria de Rosario. Según la Cámara de Actividades Marítimas y Portuarias, este conflicto de índole gremial generó que más de 50 buques estuvieran varados sin poder operar, en una zona que concentra más del 80% de las exportaciones de granos de Argentina.

Con este contexto, han vuelto a ponerse sobre la mesa distintos debates en torno a los escollos que enfrenta el sector agrícola argentino en materia logística. Uno de

ellos es, sin duda, la concentración en torno a Rosario como "hub" exportador, tal como consta en el estudio "Plan Argentina Innovadora 2020 - Tecnologías para Logística y Transporte", impulsado por distintas iniciativas del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, de la Presidencia de la Nación.

El citado estudio también pone de manifiesto una realidad con la que coinciden distintos operadores y especialistas del sector: la participación limitada del ferrocarril en el transporte de cargas (menos del 5% del total de toneladas) y el escaso desarrollo del multimodalismo. Rubén Elías, directivo del Centro de Operadores Logísticos (CEDOL), afirma que a la ya excesiva dependencia del transporte por carretera, se debe sumar la falta de inversiones para mejorar el estado de rutas y autopistas.

Por otro lado, la participación del tren se reduce a un magro 3% del total si lo medimos en términos de cantidad de toneladas transportadas por kilómetro. Esto agrava el diagnóstico si consideramos variables medioambientales en la ecuación, dado que el uso de combustible por tonelada transportada es menor en el ferrocarril.

ALIMENTEMOS EL TREN.

En palabras de Gustavo Anschutz, del Centro de Estudios Para el Desarrollo Portuario Logístico Avanzado (CEDPLA), ante este contexto debería invertirse la intensidad de uso que el camión y el tren tienen en la actualidad, dedicando el primero a distancias de no más de 300 o 400 kilómetros (y ganando en la rotación) para alimentar los centros de carga ferroviarios hacia las puertos agroexportadores.

Sin embargo, revertir este escenario no será tarea sencilla, habida cuenta de los condicionantes que se presentan. Al



Por: Lic. Gino Baldissare, Analista Senior de Importaciones, Axion Lift - ARGENTINA.

"ARGENTINA ADOLECE DE UN DÉFICIT LOGÍSTICO, QUÉ CON EL PASAR DE LAS DÉCADAS, HA SIDO CADA VEZ MÁS GRAVE."

respecto, Alfredo Sesé, funcionario de la Bolsa de Comercio de Rosario, enumeró entre ellos "el de contar con playas que operativamente puedan recibir trenes largos, disponer de la solución tecnológica necesaria para cargar un tren en pocas horas, que la vía en el itinerario no tenga restricciones importantes, y que la descarga se efectúe con idéntica característica y eficiencia que la mencionada para la carga".

Este escenario es particularmente complejo mientras más nos alejamos de las zonas portuarias (Buenos Aires y Rosario), dado que mientras densa es la carga (medida en peso volumétrico) y más larga es la distancia, más costoso resulta el transporte por camión en comparación al tren. Para los productores localizados en la denominada zona pampeana (Córdoba, Santa Fe, Buenos Aires) el impacto de los fletes carreteros no es tan importante por su cercanía al puerto. Pero para quienes debe mover su producción desde provincias del norte, como Salta, Tucumán y Chaco (distantes del puerto a unos 1000 km en promedio), la situación resulta muy desfavorable.

LA PARADOJA DEL CLIMA Y LOS PRECIOS.

En este sentido, cuando se manifiesta que todo ahorro en costos logísticos se traduce de lleno en mayor rentabilidad, eso es especialmente cierto en el caso de productos sujetos a cotizaciones internacionales. Sencillamente porque no es posible trasladar al precio pagado por el comprador los extracostos erogados en etapas previas de la cadena de valor.

Cabe plantearse entonces la siguiente interrogante: ¿de qué sirve que el clima y los precios internacionales (dos variables, por cierto, incontrolables para el productor) favorezcan la actividad agropecuaria en ciertas zonas, si luego los productos llegan al puerto a un costo tan alto que termina no siendo rentable producir en esas zonas?

Argentina adolece de un déficit logístico, que con el pasar de las décadas ha sido cada vez más grave, sobre todo si se lo mide en términos de no haber acompañado el crecimiento económico. La extensión territorial en ausencia de infraestructura ferroviaria y la concentración geográfica en torno a Buenos Aires y Rosario como puertas de salida al mundo, sumados a la falta de una política de Estado en esta materia, echan nubes sobre el horizonte del sector. ■