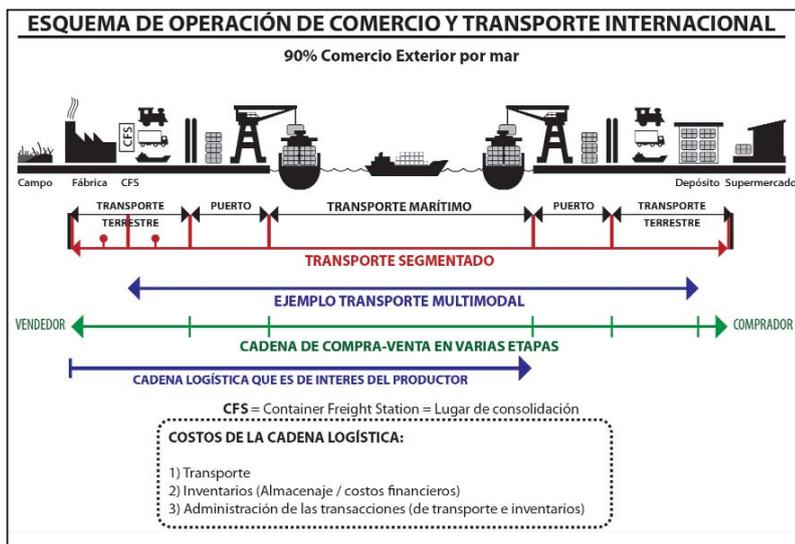


PUNTO DE VISTA

PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD

# La exportación agraria depende de la logística



**En Estados Unidos los gobiernos de varios estados pagan a sus universidades para estudiar la competitividad de sus productores.**

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (\*)

N o habrá sido una novedad para nadie, cuando en los dos artículos anteriores se mencionó que en la competitividad de un país, el grado de eficiencia de las cadenas logísticas juega un rol importante y que la actividad privada debe debatir abiertamente los problemas que existen. Pero la mención que los consumidores y productores son los verdaderos beneficiarios de eficientes cadenas logísticas, puede ser algo que muchos saben, pero pocos son los que le dan importancia. Seguramente, ir un paso más allá y decir que en realidad son ellos los que deberían motorizar o generar los debates, será considerado una exageración para la mayoría. Tal vez a poca gente le importa si contamos que en los Estados Unidos los gobiernos de varios estados

(que son como nuestras provincias) pagan a sus universidades para estudiar la competitividad de sus productores. Pero la realidad es que en el fondo esto es muy importante. Los estados del centro agrícola (Iowa, Illinois, Indiana, Ohio y Missouri) hacen estos estudios, porque es un hecho reconocido, que su bienestar depende directamente de los ingresos de los productores. Una mala cosecha y un precio bajo causado por la competencia, significaría para esas comunidades, la imposibilidad de diversificación, y pérdidas de puestos de trabajo en muchos rubros. Es por eso que los estados pagaron a sus universidades entre 1998 y 2000, para que estudien el impacto que ha tenido el dragado del río Paraná en el grado de competencia que ofrecen ahora los agricultores argentinos.

Argentina siempre ha podido competir bien con los costos de producción. Aunque estos estados norteamericanos se jacten por sus enormes estancias, por usar los equipamientos más modernos, con el uso de productos químicos y las mejores técnicas, la producción argentina siempre ha sido al final de la cuenta más

barata que el de los Estados Unidos. Esto es por los altos valores de las tierras que están incluidos en los cálculos.

**La eficiencia**

Sin embargo, donde los productores norteamericanos siempre han llevado por lejos la delantera es en la eficiencia de sus cadenas logísticas.

En nuestros círculos se ha dado poca importancia cuando he mencionado a algunos de esos estudios. Tal el caso de la Universidad de Iowa titulado "A comparative analysis of agricultural transportation and logistics systems in the USA and Argentina. Otro del mismo tenor: "Soybean production-costs and export-competitiveness in the USA, Brazil and Argentina".

En definitiva, estos estudios advirtieron a sus productores, que con el dragado de los canales y el mejor uso del ferrocarril que comenzó en 1994, Argentina, y después Brasil, se convirtieron en peligrosos competidores. ¿Charlas de café sin importancia? Hay que leer cómo fue la reacción cuando el pasado 19 de noviembre varias organizaciones agrícolas de Mis-

Positivo balance

T asa Logística, empresa argentina especializada en diseño, implementación y operación de soluciones logísticas, cerró 2012 con resultados extraordinarios en materia de facturación e inversiones, nuevos clientes y la incorporación de su nuevo gerente general.



"La empresa culminó el año con una facturación récord de \$250 millones, consolidando su crecimiento y expansión tanto con clientes actuales como con nuevos. A su vez, hemos logrado implementar de forma exitosa nuevas operaciones de almacenamiento en los centros de Pacheco, Pilar, Tortuguitas y Escobar; así como también operaciones de transporte y distribución en las zonas de AMBA, Rosario, Bahía Blanca, Mar del Plata, Concordia y Tres Arroyos, apoyándonos en nuestras bases de cross-docking en el interior del país. Asimismo, se consiguió la recertificación ISO 9001:2008 en los Centros de Distribución de Pacheco y Escobar, lo cual es un objetivo muy importante en materia de calidad de nuestras operaciones", dijo Marcelo Lancelotti, gerente general de Tasa logística.

En forma conjunta con sus clientes, se ha desarrollado e implementado en dos de sus operaciones la figura de "Operador Confiable", un novedoso sistema aprobado por la Dirección General de Aduanas (DGA - AFIP) de monitoreo por CCTV para el control de despacho de cargas de exportación. Asimismo, en 2012 la compañía invirtió \$120 millones en el desarrollo y construcción de un nuevo Centro de Distribución propio ubicado en la localidad de Pilar.

souri, alarmadas por el bajo nivel del río Mississippi por donde sale la mayoría de la producción agrícola de ese estado, escribieron una carta al Presidente Obama pidiendo su intervención. La misiva no solamente se refirió al daño que sufren los propios productores. También que consecuencias sufren los consumidores. En respuesta a este pedido, el 20 de diciembre se publicó que el U.S. Army Corps of Engineers, que es el responsable por el dragado en los Estados Unidos, había ordenado que las represas del río Missouri debían "largar" agua e in-formó que se había empezado a dinamitar rocas que obstruían el canal de navegación.

Estas tareas continúan y para esta semana se espera que la vía navegable permita 10 pies de calado. Además, se continuará con el trabajo de ampliar las curvas y el ancho del río.

En los mencionados estudios las Universidades estadounidenses nos enseñan que en nuestros círculos los productores solamente se interesan por los gastos de la cadena logística que ellos mismos pagan. Muchos suponen que los otros gastos serán cuestión de otras personas y que influyen solo en las ganancias de otros. Nada más lejos de la verdad. Un país que vende por ejemplo televisores, puede fijar hasta cierto punto sus precios, porque hay va-

riedad de productos. En el caso de productos agrarios, hay muchos países que ofrecen lo mismo y el precio se forma en destino. Se toma como base el valor en este mercado, y desde allí, cada intermediario deduce en primer lugar las ganancias que desea tener y luego, todos los gastos que estima tendrá desde el momento y lugar donde compra el producto, hasta que lo entrega al próximo en la cadena. Finalmente lo que recibe el productor, es el valor en el mercado de destino, menos todos los gastos estimados, desde la tranquera o fábrica, hasta su colocación en el mercado de destino. Esto se puede observar en el gráfico adjunto. Si se pueden mejorar los costos de traslado por un mejor uso de los distintos modos de transporte o si se logra bajar los fletes con el uso de buques de mayor tamaño, el beneficiario será nuestro productor. Sobre esto vamos a seguir en la próxima edición.



(\*) Especialista en transporte multimodal