

La clave es planificar e invertir en infraestructura

El desempeño de Argentina en términos de eficiencia logística es, a todas luces, un problema estructural que produce pérdidas irre recuperables en la competitividad de nuestros productos y una ineficiencia para la economía en términos reales. Cualquier dador de carga o empresa de logística convive diariamente con problemas como congestión y falta de mantenimiento en las rutas, imposibilidad de transportar cargas por ferrocarril, congestión en los puertos o falta de instalaciones multimodales de trasbordo, además de una alta accidentabilidad vial.

Por Bruno Agosta (*)

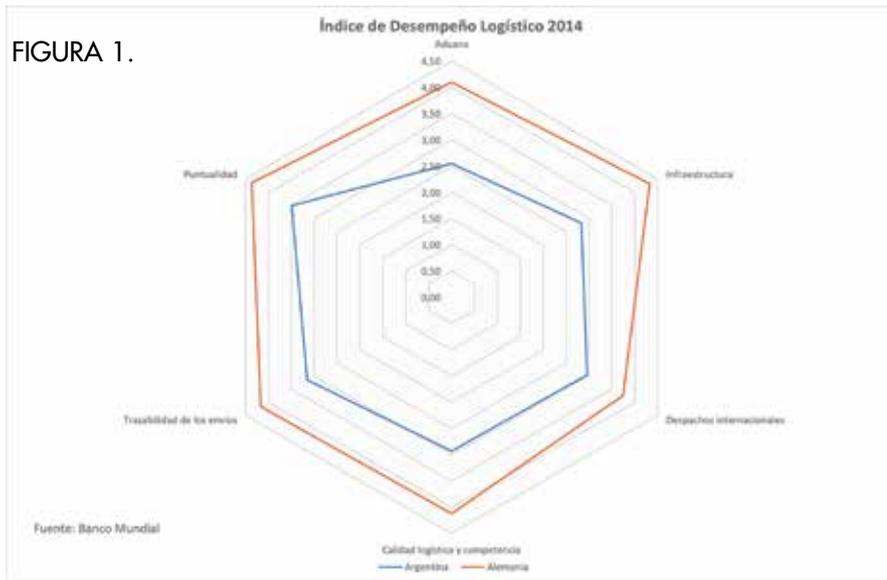


Evidentemente Argentina afronta un déficit de infraestructura básica en distintos sectores, entre ellos, y el que nos ocupa en este artículo, la infraestructura de transporte y logística. El reconocido think-tank CIPPEC (Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento) estima que el país debería invertir alrededor del 5% de su PBI en los próximos años en el mejoramiento y mantenimiento de su infraestructura básica, para poder apuntalar el crecimiento de la economía. Otras fuentes sugieren que esa inversión debería ser del orden del 7% anual. Tomando la

estimación de CIPPEC, esto significa una inversión a precios corrientes de alrededor de 30.000 millones de dólares por año, es decir 12 mil millones adicionales a la inversión actual, que representa menos del 3% del PBI nacional. Dentro de esto, existen cuellos de botella concretos en algunos sectores que requieren inversiones en lo inmediato para lograr bajar sus costos logísticos y ser competitivos a nivel global, especialmente en el sector primario, tanto en las nuevas zonas adicionadas a la agricultura, como en las nuevas zonas de producción de petróleo no convencional.

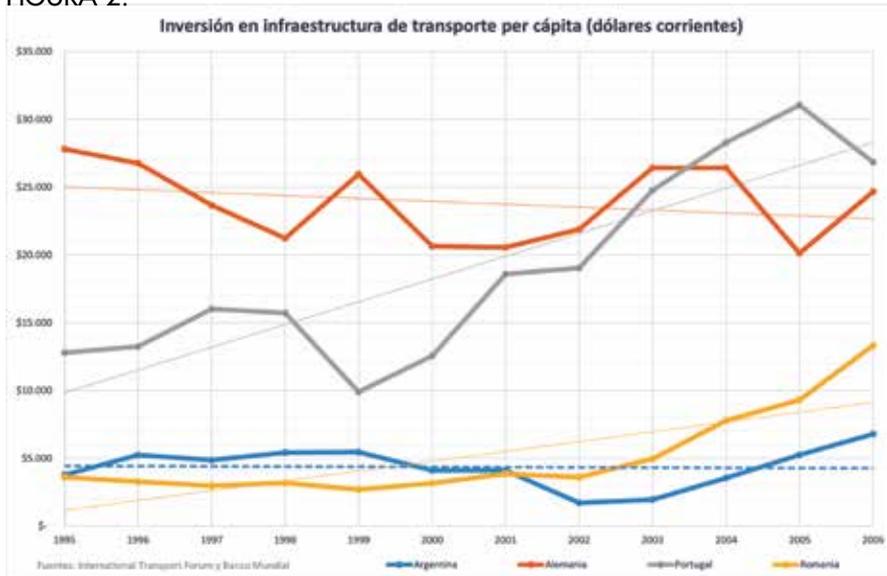
(*) Ingeniero Civil (Universidad Católica Argentina – Medalla de Oro), y estudiante de postgrado en el Massachusetts Institute of Technology (MIT).

FIGURA 1.



en forma constante en los últimos 20 años alrededor de 300.000 millones de Euros en infraestructura de transporte interna, lo que representó en promedio casi el 1% de su PBI. En este sentido, la Argentina tiene un largo camino por recorrer, pero el primer punto que debemos consensuar es en la importancia de invertir en forma constante en infraestructura. En términos per cápita, Argentina en las últimas décadas invirtió cerca de 3,5 veces menos que Alemania y 3 veces menos que Portugal. Es interesante también ver la evolución de países como Rumania, que pasaron de invertir la mitad en términos per cápita que la Argentina a más del doble en menos de una década (Ver Figura 2).

FIGURA 2.



EL SOPORTE DEL CRECIMIENTO

En los últimos años, diversos estudios demostraron que la inversión en infraestructura es la herramienta con mayor impacto para promover el desarrollo de un país. Esto tiene que ver con el efecto multiplicador que tiene la disponibilidad de infraestructura de mejor calidad que permite el aumento de la competitividad de las economías regionales así como la puesta en producción de nuevas áreas. Incluso, según un informe del Banco Mundial, estas inversiones podrían agregar per se una suba de alrededor del 1,7% el PBI por año por un aumento de la competitividad a través del aumento de la calidad y disponibilidad de la infraestructura. Además, la inversión en infraestructura no sólo trae un aumento generalizado del ingreso, sino que también ayuda a reducir la desigualdad al dar mayores oportunidades al conjunto de la población, ya que se verifica una correlación entre la inversión y la reducción del coeficiente de Gini (medida de la desigualdad). El debate acerca de la inversión en infraestructura y especialmente la forma de financiarla es un tema de discusión a nivel global. La revista The Economist publicó en marzo de 2014 que se estima que el

LA INVERSIÓN NECESARIA

Desde hace varios años, el Banco Mundial mide el Índice de Desempeño Logístico de cada país, en el que pondera y evalúa la capacidad logística en función a cinco parámetros:

- 1) Eficiencia del proceso de aduana (es decir, la velocidad, la sencillez y la previsibilidad de los trámites).
- 2) Calidad de la infraestructura relacionada al comercio y el transporte (por ejemplo: puertos, ferrocarriles, carreteras, tecnología de la información).
- 3) Facilidad para coordinar embarques a precios competitivos.
- 4) La competencia y calidad de los

servicios logísticos.

- 5) Capacidad para rastrear y seguir los envíos.

6) La puntualidad de los envíos en llegar a destino dentro de la hora de entrega programada o prevista.

No debería ser demasiada sorpresa para el lector que Argentina se encuentra en el puesto 60 de ese ranking, con una puntuación global de 2.99 puntos, muy lejos del líder Alemania (Ver Figura 1). Ahora, la pregunta que surge es: ¿qué hace que países como Alemania tengan un indicador de desempeño logístico un 40% más alto que el nuestro? Evidentemente hay múltiples explicaciones, pero no puede eludirse una razón básica: Alemania invirtió

déficit mundial en infraestructura es del orden de 1 trillón de dólares al año (es decir un millón de millones), por lo que las inversiones requeridas previstas en transporte, por ejemplo, entre 2013 y 2030 serían superiores a los 22 trillones de dólares. Dentro de este debate, existen claramente matices y situaciones diferentes en cada caso. En los EEUU el debate actual está centrado en cómo financiar y ejecutar el mantenimiento de su extensa red de transporte existente, mientras que en países en desarrollo como el nuestro el hincapié está puesto en analizar formas de desarrollar nueva infraestructura que permita el crecimiento sostenido a largo plazo, además de garantizar el correcto mantenimiento.

PLANIFICACIÓN A LARGO PLAZO

Hasta aquí queda claro que la inversión en infraestructura

es la herramienta clave para el desarrollo sostenible y para lograr competitividad en términos logísticos. Ahora debemos destacar la importancia de planificar estas inversiones en forma sistemática. Cuando se piensa en desembolsos de centenares de miles de millones de dólares, resulta evidente que el uso racional y la optimización de esos recursos es crítico para lograr resultados. Tal como hace una empresa privada al evaluar sus inversiones estratégicas, Argentina debe estar preparada no sólo para invertir, sino también para planificar la infraestructura que necesita para el desarrollo. Si volvemos a la analogía anterior, no es casualidad que Alemania sea el mercado de servicios de ingeniería más grande de Europa, donde existen entre 17 y 18 mil empresas de ingeniería, fundamentalmente pequeñas y

medianas, que en forma sostenida tienen una facturación de 30.000 millones de euros al año, según un estudio del CBI (Centre for the Promotion of Imports from developing countries). Este aporte técnico, que es una pieza clave para la planificación, se logra apoyando y sosteniendo esfuerzos de planificación en el tiempo, valorando el conocimiento técnico e invirtiendo en los desarrollos de ingeniería.

La Argentina tiene las condiciones para lograr el desarrollo sostenible y alcanzar niveles de operación logística eficientes, pero debemos entender cuáles son las claves para lograrlo: planificar e invertir en infraestructura, apoyándonos en la alta calificación de la ingeniería argentina pero sobre todo entendiendo que la única receta para lograr el éxito es pensar en el largo plazo. ▀

ÉNFAISIS

Noviembre 2014



Informe Especial:
Tendencias logísticas

Adicionalmente se trataran los siguientes temas:

- **Medición de desempeño**
- **Logística inversa**
- **Temperatura controlada**
- **Mercosur logístico**
- **Automatización de depósitos**
- **Guía de Capacitación 2014.**

RESERVE SU ESPACIO PUBLICITARIO
Fecha de cierre comercial 15 de Oct.

Tomás Hirsch • Responsable de producto

TEL 4554-8300 @ thirsch@enfasis.com

www.logisticasud.enfasis.com