

Almacenamiento Logística y Distribución

Depósitos exclusivos en Zona Franca La Plata:

- 5500 m² cubiertos
- 2000 m² Depósito IMO (Mercaderías Peligrosas - Agroquímicos)
- Show Room
- Importación - Exportación
- Logística Integral
- Gestión Gratuita a despachantes de Aduana

www.estudioguerra.com.ar - Tel.: 5128-6880 / 85

Amplie sus horizontes al mundo!

1 CAMPO |

Preocupa el costo de los fletes

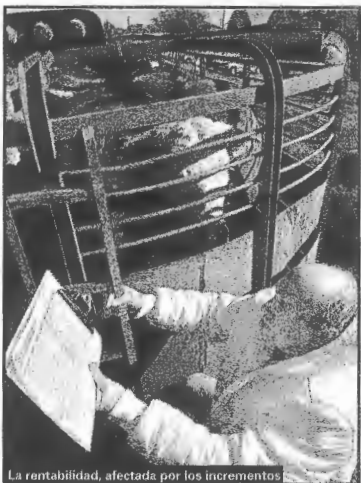
La suba de los precios del transporte a granel, que habrían trepado casi un 40 por ciento, afecta sobre todo a los pequeños productores

Durante el año último, el costo de los fletes agropecuarios por camión habría aumentado casi un 40%, según un informe de la Subsecretaría de Política Agropecuaria y Alimentos de la Nación. El problema se agrava ante la profunda caída de los precios internacionales de los productos primarios, que afecta severamente la rentabilidad del campo.

Los incrementos en los precios del transporte a granel son impulsados por varios factores. En primer lugar, están las oscilaciones relacionadas con la estacionalidad. En la temporada alta, de marzo a mediados de junio, suele fijarse una tarifa promedio que debería descender el resto del año.

Jorge Solmi, coordinador de la Federación Agraria Argentina (FAA), explicó que "para llevar la producción de la estancia al puerto o a la fábrica, un productor agrario de maíz necesita, en promedio, un camión cada 3 o 4 hectáreas, mientras que quien cultiva soja necesita uno solo para una superficie de entre 8 a 12 hectáreas". Ante este panorama, los más afectados son los pequeños productores, que carecen de volumen.

No hay que olvidar que más del 70% de la carga transportada en el país va por camión. "Mientras los precios estaban altos, alcanzaba con vender 153 kilos de maíz para pagar el vehículo. En cambio, ahora hay que vender 206 kilos, es decir un 34% más", ejemplificó Solmi. El especialista señaló



La rentabilidad, afectada por los incrementos

que, en promedio, alrededor del 20% del valor de la cosecha de maíz se invierte en transporte, mientras que para la soja ese índice es del 10 por ciento.

Carlos Ibáñez, autor del informe de la Subsecretaría de Política Agropecuaria y Ali-

mentos, aseguró que "las variaciones en el transporte interno tienen que ver con las oscilaciones de la oferta y la demanda. En general, el parque automotor de cargas no creció de manera acorde con el incremento de la producción y la exportación, por lo

cuál el precio tiende a subir", dijo.

Por su parte, Enrique Corsiglia, prosecretario general de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Carga (Fadecac), consideró que los costos de los transportistas crecieron "a causa del incremento del material rodante -que tiene varios insumos importados-, los aumentos en la mano de obra y en el combustible, especialmente el gasoil".

Cuando la cosecha sale a la ruta, el problema de los costos recién empieza. Una vez que la carga ingresa en el puerto para ser exportada, la cuestión de los fletes renueva el dolor de cabeza de los empresarios.

En los últimos años, estos valores se elevaron progresivamente por la constante tendencia alcista del precio internacional del petróleo y la mayor demanda de bodegas para carga seca por parte de países como China y la India.

En el mar también

En la actualidad, un flete a puertos del Lejano Oriente tiene para el trigo una participación del 34% y para la soja, del 25% de su valor en destino, según informó la Subsecretaría. "El flete marítimo es un componente crítico en los costos de las operaciones de exportación de los commodities en general y de los granos en particular. Dicha incidencia se potencia para las exportaciones argentinas, considerando su localización geográfica por la distancia de los principales centros de consumo mundial, que afecta su competitividad frente a países exportadores alternativos", advirtió Ibáñez.

El especialista concluyó: "Sin duda, el valor del flete marítimo tiene una gran participación en la competitividad de nuestros productos, sobre todo en productos con bajo valor comercial".

BREVES

CEPOL

Nuevas autoridades

La Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol) renovó la composición de su comisión directiva. Su nuevo presidente es Jorge López (Andreani Logística), mientras que los vicepresidentes serán Rubén Elías (Hyder Argentina), Enrique Rivas (Loginter), y Carlos Franchi (Calicó). La secretaria estará a cargo de Hugo Membrive (Distribuidora Metropolitana).

Programa gerencial

La Universidad Argentina de la Empresa (UADE) abrió la inscripción para el programa gerencial de Logística Empresarial, que será coordinado por Humberto Brocchia. El taller está dirigido tanto a directivos, gerentes y responsables de empresas como a profesionales de las áreas de planeamiento estratégico y operativo, abastecimiento y compras. Informes: Tel. 4379-7666. E-mail: infoesior@uada.edu.ar

Posgrado en logística

La Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (UBA) lanzará el 25 de abril próximo el Curso de Posgrado de Logística y Solución de Casos. El mismo, que está dividido en dos módulos con un total de 84 horas, analizará problemas logísticos reales y fomentará la elaboración de diagnósticos y planes de acción efectivos. Informes: www.logisto-s.com. E-mail: www.fi.uba.ar

