



## COMPETITIVIDAD

# La palabra que está en boca de todos

Las empresas enfrentan dilemas de costos, déficit de infraestructura, inflación, falta de crédito y una alta presión fiscal, lo que afecta su capacidad productiva; las herramientas que puede aportar la logística en este escenario

Texto **Carlos Toppazzini** Para LA NACION | Ilustración **Alejandro Álvarez**

Los empresarios e industriales, pero también los políticos y analistas. Hasta el presidente Mauricio Macri la repite incesantemente. La competitividad es más que la palabra que todos incluyen en sus declaraciones, es la clave para el desarrollo de la economía argentina, la única manera de sacar adelante un mercado estancado y con dudosas perspectivas internacionales. Que esta característica esté en boca de todos no es una buena señal. Como tampoco lo es la demanda permanente de inversión en infraestructura de transporte o la mejora en la eficiencia y costos de los servicios logísticos, pilares básicos para la competitividad de la industria.

Para ser un país competitivo hay que generar un ambiente de negocios con empresas que se expanden y compiten globalmente, atrayendo inversiones, creando empleo y utilidades, siempre en un marco de respeto por las normas internacionales.

"En países desarrollados se habla a diario de competitividad, la promueven cada día, porque saben que cuanto más competitivos son, mayor ingreso per cápita y más equidad habrá en su población", explica Alberto Schuster, director de Competitividad en Abeceb. En la región, países como Chile o Colom-

bia lo han internalizado, pero en la Argentina "no se hablaba de este concepto precisamente por la implementación de medidas que no respetaban normas internacionales. Pero la baja en la competitividad del país no es propia del último gobierno, sino que se registra desde mitad del siglo pasado, cuando éramos un 50% competitivos respecto del 100% que representaba Estados Unidos. Desde entonces, caímos por debajo del 30%", reconoce.

La mayoría de países y especialistas entienden que la competitividad puede ser medida de dos formas: cuando la Nación ofrece condiciones aptas para competir globalmente, y a través de los costos laborales unitarios que determinan la competitividad de costos o precios, donde la competitividad es igual al costo nominal laboral por hora trabajada, dividida por el nivel de productividad.

"Para la Argentina es muy difícil bajar sus costos laborales, salvo vía impuestos, por lo que no queda otro camino que subir la productividad, que se duplica cada 10 años. Y nosotros no mejoramos nuestra productividad sino que la disminuimos durante años, por lo que no somos virtuosos a nivel estructural ni de costos", advierte el especialista.

Por su parte, Matías Tombolini, economista y profesor de la Universidad de Buenos Aires, recomienda tener en cuenta que "la com-

petitividad va ligada a la productividad o es su consecuencia directa". Eso significa que, dada una cantidad de recursos, se puede generar mayor productividad. "Un operario alemán gana más que uno español por la competitividad; por la posibilidad de, a iguales recursos, producir mejor y agregar valor".

Según el economista, "allí es donde cobra relevancia la logística, en esa idea de agregar valor, aumentando la competitividad mediante mejores costos o generando estructuras que aprovechen conexiones intermodales que favorezcan la disminución de los costos de productividad".

## La logística, como el resto

Entre las variables de medición de la competitividad, la logística es una parte relevante, sobre todo si se considera su infraestructura. Según el último ránking de desempeño logístico del Banco Mundial, entre 160 países, la Argentina aparece en el puesto 60. Qué mide el ránking: la eficiencia en los procesos de despacho de aduana, la calidad de la infraestructura, de los servicios logísticos o la frecuencia y tiempos de transporte.

La mayoría de los expertos coincide en que el país va tan mal en logística, como en todos los demás aspectos. En cualquier caso, justifica Schuster, "el problema del país

no pasa exclusivamente por la logística sino que repite falencias en todos sus sistemas: es un país burocrático, de baja productividad y con costos laborales que deberían ser los de un país con mucha más productividad para justificar esos costos".

Sin embargo, Hernán Sánchez, presidente de la Asociación Argentina de Logística (Arlog), reconoce que en las últimas décadas, el país perdió competitividad logística: "Cuando la capacidad instalada de un sector choca con un cuello de botella de otro se genera ineficiencia y retrocedemos, por ejemplo, con filas interminables en el acceso a los puertos o camiones demorados para pasar por un escáner que no funciona".

Por ahora este retroceso no dejó al país fuera del mapa. "Por sus virtudes, la Argentina sigue siendo competitiva, sólo que sus ineficiencias le achican los márgenes de utilidad que es lo que debería terminar impactando con beneficios en el terreno social", asegura.

Al respecto, coincide Jorge López, presidente de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol): "Para que la logística favorezca a la competitividad del país, como reclaman algunos sectores, la actividad necesita de infraestructura, planificación, inversión en tecnología y costos adecuados para operar. Muchas veces se toma al camión como un obstáculo en las calles y no como una herramienta de abastecimiento. Establecer zonas u horarios de distribución en microcentro o prohibiciones para circular en rutas impacta en los costos y, por ende, en la competitividad".

## Regulaciones, costos e inversiones

Los empresarios logísticos tienen en claro los factores que afectan la competitividad. "Décadas de falta de inversión en infraestructura vial, portuaria y ferroviaria contribuyeron a la caída de la competitividad global del sector logístico argentino. Y políticas de restricción, incrementos de costos de mano de obra en dólares o una errática política en combustibles, no hicieron más que agravar esa situación", sostiene Marcelo Ormachea, gerente general de Celsur Logística.

"El sector industrial en la Argentina es poco competitivo por diversas causas", aporta Eduardo Bastitta, CEO de Plaza Logística, entre las que destaca "la elevada presión fiscal y regulatoria, los altos costos logísticos, la ausencia de financiamiento y la falta de inversión en infraestructura, equipamiento y tecnología".

Entre los principales impedimentos para salir de este escenario Bastitta destaca "cuestiones macroeconómicas básicas y fundamentales, como la inflación, que destruye la moneda, el sistema financiero y en consecuencia, la inversión". Pero además "está fuertemente limitada por las presiones fiscales y regulatorias" la creación de nuevas empresas proveedoras de servicios e infraestructura logística e industrial, necesarias para dotar al sector de mayor dinamismo e innovación, destaca.

En ese sentido, Ormachea agrega otros factores como "la falta de una infraestructura integral e integrada, limitaciones de crédito para inversiones de largo plazo, creciente conflictividad gremial y sectorial derivada de legislaciones más restrictivas y la falta de seguridad jurídica específica en el sector. Todo ello, junto con la inestabilidad macroeconómica cíclica que sufre el país conspira contra la competitividad logística argentina".

Todos coinciden en que favorecer la competitividad de la logística impacta favorablemente en la del país, debido a que la actividad

atraviesa al resto de los sectores productivos del país.

“El rol de la cadena de abastecimiento es fundamental no sólo por la mejora de la productividad y optimización de los estándares de calidad que genera, sino por su alta incidencia en los costos y la cadena de valor de todas las compañías”, confirma López. Aunque, reconoce que si bien el sector es muy heterogéneo, en general gran parte de sus empresas no está en condiciones financieras de afrontar los desafíos que requiere una mejora de la competitividad: “En algún momento el sector estuvo mejor, con una relación de costos-tarifas más conveniente, pero en estos momentos la actividad está bastante golpeada”, sentencia.

**Peso fiscal**

Para Schuster, las empresas logísticas podrán impulsar la competitividad en la medida en que se les den las chances y herramientas para hacerlo: “Si a cualquier actividad la cargaste de impuestos, por más preparada que esté la industria nunca será rentable. Si los salarios subieron a niveles que no se corresponden con la productividad que generan, vas a pagar los salarios pero no vas a invertir en camiones”.

De todas formas, recomienda: “Lo que debemos hacer es empezar a modificar la estructura, la infraestructura y los procedimientos. Preguntarnos si está bien ubicado el puerto, si conviene que los camiones crucen la ciudad o si es beneficioso hacer miles de procedimientos para sacar una mercadería del puerto. Estas son las cosas que hay que trabajar”. ●

**OPINIÓN**

**El Gobierno y su rol en los costos y la inversión**

Mariano Sánchez

**L**os pilares principales de la inversión en infraestructura están relacionados con mejorar la competitividad del sector productivo argentino y, además, íntimamente ligados a la necesidad de bajar los costos estructurales de las economías regionales, especialmente en el sistema de transporte de los productos y de las materias primas. En la medida en que la estructura de costos de un producto sea competitiva con la de productos comparables, producidos en otros mercados con los cuales el país compite, más chances tendremos de agregar valor en origen a las materias primas y desarrollar las economías regionales. Como consecuencia de este proceso, se producirían nuevas inversiones locales para facilitar la radicación de empresas y de gente en las economías regionales, donde se encuentra

ubicada la materia prima. Por lo tanto, la lógica principal de las inversiones en infraestructura es agregar competitividad al sistema productivo, bajándole los costos estructurales a las economías regionales para agregar valor en origen a las materias primas, permitiendo un desarrollo sustentable en el tiempo. En este contexto, la realidad conocida públicamente en los últimos años es que se ha subinvertido en logística, un sector clave para la economía de cualquier país. Esto se nota en puertos, rutas y redes ferroviarias.

Pero no alcanza solamente con contar con servicios eficientes, sino que éstos asimismo deben tener costos competitivos. Es decir, necesitamos buenas y eficientes redes ferroviarias para transportar productos, materias primas e insumos, y no depender del transporte por carretera, que, por su parte, también tiene grandes deficiencias.

Las redes ferroviarias eficientes tienen bajo costo de transporte, mayor capacidad de volumen de transporte y es un sistema seguro, pero la inversión en red ferroviaria también debe tener como objetivo sacar la producción nacional por los puertos del pacífico para el mercado asiático, que representa el 50% del comercio mundial.

Asimismo, hay que recomponer la red de rutas provinciales que van desde los centros de producción a las redes troncales que transportan productos a los grandes centros de logística y de consumo, así co-

mo también a los puertos de exportación. Se han deteriorado mucho y, por lo tanto, necesitan inversiones. Con este escenario, lo que el Gobierno debe hacer para cambiar la situación es, en primer término, definir las inversiones estratégicas prioritarias y, en segundo lugar, ofrecer un esquema legal y regulatorio que haga atractiva la inversión, tanto pública como privada.

El esquema de PPP (participación pública privada) que permite ampliar la cantidad de obras de infraestructura que se pueden hacer es un buen ejemplo de política pública orientada a atraer inversiones del sector privado a proyectos de infraestructura.

Por último, el Gobierno debe crear condiciones para bajar los costos de financiamiento, porque estas obras de infraestructura requieren una gran inversión que se financia con capital propio, pero la mayor parte con deuda. Entonces, para que los proyectos sean viables, atractivos y competitivos respecto de otras oportunidades de inversión disponibles en el mundo, la tasa de financiamiento de esos proyectos debe ser competitiva. Toda esta planificación de inversión en infraestructura se debe hacer con una visión de crecimiento del país a largo plazo. ●

*El autor es socio de Advisory en KPMG*

**NUEVA LÍNEA VOLVO EURO 5. TECNOLOGÍA QUE CUIDA TU FUTURO.**

<b>Volvo VM</b>	<b>Volvo FMX</b>	<b>Volvo FH</b>	<b>Volvo FM</b>
Eficiencia y economía	Robustez y disponibilidad	El camión más moderno del mercado	Productividad y versatilidad

[volvotrucksargentina.com](http://volvotrucksargentina.com) /volvotrucksargentina



Fotos no contractuales. Las especificaciones técnicas aquí contenidas pueden ser modificadas sin previo aviso por Volvo Trucks y Buses Argentina S.A.

Volvo Trucks. Acelerando el futuro.

