

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

Los 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.

Volvo VM
Eficiencia y economía

Volvo FMX
Robustez y disponibilidad

Volvo FH
El camión más moderno del mercado

Volvo FM
Productividad y versatilidad

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.

