

TRANSPORTE

Los altos costos del agro

Según un informe del Banco Mundial, las falencias logísticas locales generan sobrepuestos en la exportación de soja; recomendaciones para agilizar el proceso

Eduardo Pérez
REDACCIÓN EXPOTRADE

Enviar una tonelada de soja desde Rafaela hasta el puerto de Shanghai, a través de Rosario, cuesta 50 dólares más caro que hacerlo desde Davenport, Iowa (Estados Unidos), por el puerto de Nueva Orleans, según un informe realizado por el Banco Mundial.

El estudio, que difundió la Bolsa de Comercio de Rosario y que analizaron los especialistas Julio Calzada y Patricia Bertego, consignó que el recorrido de 300 kilómetros (Rafaela-Rosario) de esa tonelada en la provincia de Santa Fe—desde la producción hasta el puerto—costó US\$ 123. En tanto, la que recorrió 1520 kilómetros en los Estados Unidos (Davenport-Nueva Orleans) pagó US\$ 73.

Cuando los especialistas del Banco Mundial analizaron la misma situación en Brasil, vieron que tras salir por Santos, la mercadería producida en Sorriso, a 2000 kilómetros, implicó US\$ erogaciones por US\$ 163. En todos los casos se sumaron los costos locales más los marítimos y se tuvo en cuenta una duración 34 días de este último transporte

para los del hemisferio sur contra los 30 días del Norte.

Si se trataba de llegar al puerto holandés de Rotterdam, nuevamente Estados Unidos tuvo el costo logístico y marítimo más bajo: 51 dólares por tonelada; la Argentina la sacó a 97 y la brasileña a 152. Según el informe, la situación sería similar si la mercadería se hubiera descargado en Port Said, Egipto.

Consejos

En el análisis, el Banco Mundial generó una serie de recomendaciones para reducir los costos logísticos en la Argentina, centrándose en articular y coordinar las cadenas de suministro de soja; promover y expandir el uso del silobolsa; mejorar el sistema de cupos para descarga de camiones y, como los camiones de menor porte tienen costos unitarios más elevados, permitir la operación de camiones B-dobles (bitrenes).

En otra línea, la entidad instó a mejorar los caminos rurales y las carreteras nacionales, al resaltar la importancia de los accesos viales a las terminales portuarias del Gran Rosario; reestructurar la industria del transporte

automotor para facilitar contratos de largo plazo y revisar las estructuras tarifarias y aumentar la capacidad de descarga de camiones en las terminales.

Asimismo, otras de las recomendaciones giraron en torno a aumentar las tasas de carga de los trenes de barcazas en los puertos fluviales del río Paraná; dragar el río Paraguay; mejorar las instalaciones de navegación fluvial con GPS o navegación nocturna en la hidrovía Paraná-Paraguay; invertir para remover los pasos críticos en la infraestructura hidroviaria y profundizar los canales de acceso al río Paraná.

Además, se apuntó a invertir en infraestructura ferroviaria para permitir cargas por eje de 23 toneladas y para aumentar la longitud de los trenes; mejorar las descargas de esas unidades en las terminales portuarias; e invertir en silos ferroviarios en el interior del país, para potenciarlo.

En concordancia, se consideró necesario agilizar el sistema de entrega de documentación para lograr una salida más rápida y eficiente de los buques e invertir en cintas más rápidas en los puertos para cargar los buques.

Para el Banco, el sobrecosto resultado de la congestión en el acceso vial a las terminales portuarias del Gran Rosario llegaría a 8,1 dólares por tonelada, lo cual representaría entre un 10 y 13 por ciento del costo logístico FAS. Sin embargo, no tuvieron en cuenta el costo socio-económico de esa congestión sobre la población de la ciudad.

El trabajo aclaró que “durante el período pico de la cosecha, 14.000 camiones llegan a la zona metropolitana de Rosario para descargar soja. Este flujo de camiones ocasiona problemas de congestión que impactan negativamente, tanto la eficiencia de la cadena de la soja como la movilidad urbana dentro de la ciudad. El embudo logístico aparece aún más fuerte en la zona norte de Rosario”.

Finalmente, sugirió tres fuentes de solución para resolver el problema del Gran Rosario: la generalización y aplicación efectiva de un nuevo sistema de cupos camioneros y que los operadores portuarios aumenten la capacidad de descarga de camiones; desde el sector público, proponen mejorar la infraestructura vial de contorno y/o de acceso a los terminales. ●

T TRANSPORTE & LOGÍSTICA
ALMACENAJE, DISTRIBUCIÓN Y ABASTECIMIENTO
135.000 ejemplares de tirada nacional
[Fecha cierre: 18/7 - Publica: 26/7]
(011) 4779-5300

IMPACTO

PRECIO A LA BAJA

El informe denominado “Logística de la soja: Argentina, Paraguay y Uruguay” se realizó considerando que la logística

sojera en esos tres países es un factor clave para el crecimiento económico, con implicaciones directas para la competitividad y la productividad. Además, el informe resaltó que “como porcentaje del producto bruto interno (PBI), los costos de la logística en las economías emergentes son

generalmente de dos a tres veces más elevados que en los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), entre cuyos miembros hay países que compiten con la Argentina en el mercado de granos y producción agropecuaria, tales como Estados Unidos,

Australia, Nueva Zelanda y Canadá”. Los elevados costos logísticos impactarían negativamente no sólo en la competitividad, sino también en las oportunidades económicas de los productores agropecuarios al reducir el precio que obtienen por la venta de los bienes primarios. ●

UN OPERADOR, TODAS LAS SOLUCIONES

Operaciones portuarias | Comercio exterior | Operaciones de almacenaje | Carga de proyecto | Abastecimiento y distribución | Grandes emprendimientos



loginter
20 años
+5411 4114.3200 || www.loginter.com.ar



EN UNA PALABRA, FATECARGO.

Debajo de tu carga
hay una marca que responde
www.fate.com.ar

