

EN FOCO

Formación de precios

El presidente de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol) analiza en este artículo la evolución de los costos durante la primera mitad del año, y concluye en que la logística no es responsable de fijar los valores de los productos

Jorge López
PARA LA NACION

Al poner el acento en que la logística no es una actividad formadora de precios, este artículo comienza repasando lo acontecido con los costos logísticos en el primer semestre del año y de qué manera comenzó la segunda parte de 2016. Para ello se tomó la evolución de los distintos indicadores que calcula la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) en forma mensual, de acuerdo con las variaciones de las distintas variables que componen esos indicadores.

Los incrementos acumulados en los seis primeros meses del año han sido: con costos de transporte 22%; sin costos de transporte 16,3%; distribución con acompañante 15,5%; distribución sin acompañante 20,5%, y el índice Fadeeac (Universidad Di Tella) 22,5%.

De esta manera, el primer semestre reveló incrementos muy significativos, en especial en el costo del combustible, que subió más del 30%, pero también debido a costos energéticos, la devaluación del tipo de cambio y una suba abrupta de los valores de peajes, sobre todo en el interior del país.

Al analizar con mayor detalle, se aprecia incluso que más del 70% de los costos no surgen del propio manejo de los operadores logísticos ni de los transportistas, sino que son datos del mercado.

También debemos agregar el incremento del saldo paritario del 40/89 que se aplicó a partir de marzo (2015-2016); y ya en julio, con la paritaria homologada del 2016-2017, podremos verificar cuál ha sido el impacto de este rubro de mano de obra (recordemos que la logística es un servicio cuyos costos dependen, en gran medida, de los valores de la mano de obra).

Impacto de la paritaria de julio

En el séptimo mes del año se aplicó el 15% del total otorgado por la paritaria del 40/89, pero veremos cómo impactan esas cifras en el indicador, dando nuevos acumulados a siete meses.

Los incrementos ya registrados para julio, son los siguientes: el indicador que incluye el costo con transporte tuvo una variación del 6,5%; para la modalidad sin costo de trans-



El combustible y la mano de obra representan el 70% del costo logístico

ARCHIVO

porte, la variación fue del 10,5%; en tanto que los indicadores correspondientes a costos de distribución con acompañante fueron de 10% y, sin acompañante, de 8%. Como mencionamos anteriormente, este incremento se debió a la primera cuota de la paritaria.

Valores acumulados

Por lo tanto, si llevamos el análisis a los siete primeros meses acumulados (enero a julio de 2016), los indicadores muestran el siguiente comportamiento: índice UTN con costos de Transporte 30%; sin costos de transporte 29%; distribución con acompañante 27%, y sin acompañante 30%.

Aquí cabe mencionar adicionalmente el indicador correspondiente a la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Carga (Fadeeac) arrojó para julio, en su evolución de costos, un 5% de incremento y una variación del 30,5% para el acumulado de los primeros siete meses.

Es decir que, fundamentalmente por mano de obra y combustible, todos los indicadores se aproximan en los primeros siete meses a valores cercanos al 30% de incremento en los costos.

Lo que resta del año

A partir de los costos que ya conocemos del resto de la paritaria y el anuncio sobre una nueva suba en los combustibles a partir de noviembre, debemos pronosticar que todos los índices de costos medibles llegarán al 45% de incremento en el acumulado anual de 2016.

En estoesentido, debemos recordar que los costos que componen los indicadores mencionados son todos visibles y conocidos por la comunidad de negocios; aunque existe también una serie de costos denominados ocultos o contingentes en la logística y el transporte que cada vez tienen un mayor impacto y que no se pueden medir por su

propia naturaleza (piquetes, restricciones a la circulación, etc.).

Pero existen, y es importante que la comunidad conozca esta situación, para lo cual recomendamos la publicación denominada "Los costos ocultos y contingentes de la actividad logística", que se puede descargar sin cargo en www.cedol.org.ar

Así, y a partir de la importante diferencia entre los precios que reciben los productores y el precio de góndola, observamos que desde distintos sectores se están realizando muchos "análisis" de la cadena de valor donde se coloca a la logística como responsable de ese incremento.

Sin embargo, lo cierto es que la logística no es una actividad formadora de precios; es un sector en el que el 70% del costo está compuesto por combustible y mano de obra. Incluso, con el objetivo de ser cada vez más eficientes, los operadores logísticos se tecnifican y actualizan permanentemente, incorporando nuevas tecnologías para reducir ineficiencias al máximo, debido especialmente a que no queda mucho margen de donde reducir más costos visibles y medibles.

Por ello, algunos de los comentarios que circulan en medios económicos y empresariales resultan, por lo menos, desacertados en cuanto a los valores que reflejan.

Un caso concreto

Un ejemplo de Fadeeac demuestra que el transporte de carga no es la piedra en el zapato en la cadena de costos de los alimentos. "El kilo de pera Williams en el Valle de Río Negro se paga al productor entre \$2 y \$3. Sin embargo, en las verdulerías y supermercados de Buenos Aires el kilo se consigue aproximadamente entre \$35 y \$40. Imaginemos que se trasladan 28 toneladas de peras desde el Valle a Buenos Aires; teniendo en cuenta que el viaje se cobra por peso/kilómetro, el traslado puede costar entre 20 y 28 mil pesos. Si se calcula el viaje por \$ 28.000, el costo por kilo llegaría a \$1. Entonces, ¿dónde se ubica el resto del importe?"

De lo expuesto hasta aquí, se puede entender el porqué del título de la nota. Ni la logística ni el transporte de cargas son formadores de los precios, como se quiere hacer creer o se sugiere desde algunos segmentos de mercado, aprovechándose también de cierto desconocimiento general sobre lo que realmente significa la logística. Por el contrario, ambos son servicios de valor agregado, estratégicos para la microeconomía del país y que hoy están siendo castigados por costos ocultos, por improductividades y una sumatoria de valores e impuestos que dificultan el trabajo diario y la prestación de los servicios. Pese a ello, el sector continúa ofreciendo el mejor nivel de servicio para estos escenarios. ●

El autor es presidente de la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol)

Toribio Achával

INMUEBLES INDUSTRIALES
& LOGÍSTICOS

4819-4040

industria@toribioachaval.com