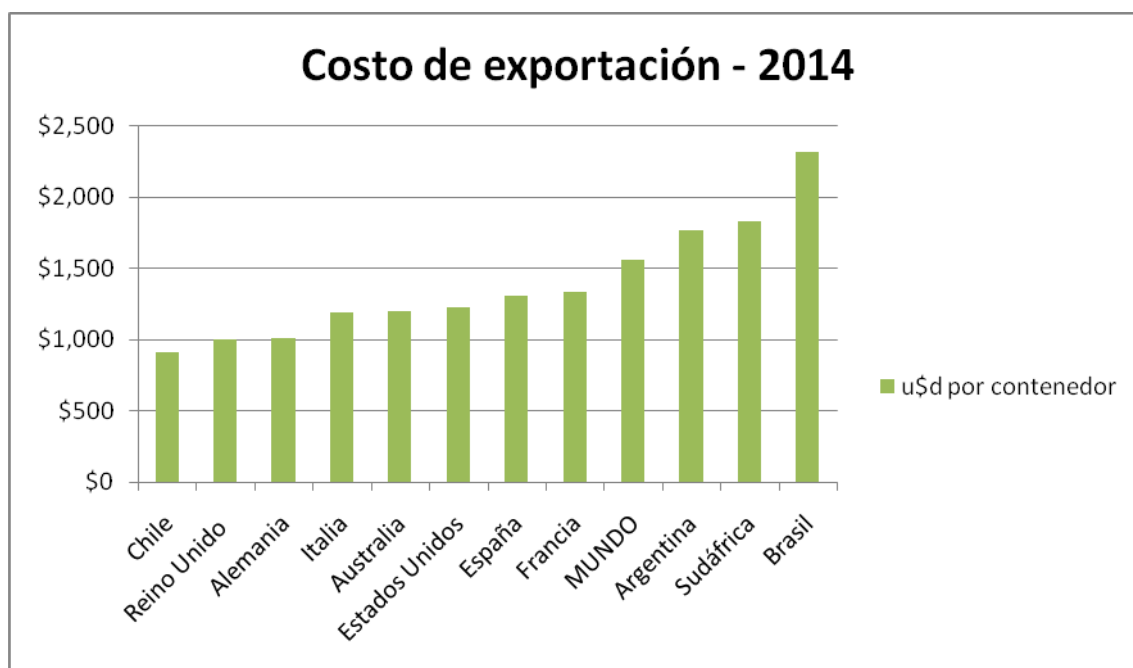


## ¿Camión o ferrocarril? Analizando el caso del vino

Septiembre 2016

Uno de los temas o problemas estructurales que dificultan el entorno competitivo de una empresa, y particularmente de las pymes, es el componente de logística. Los altos costos por servicios de fletes y transporte que las empresas argentinas hoy mantienen por la comercialización de sus productos es un factor determinante de la competitividad, afectando directamente a los costos, redundando en pérdida de ésta (tanto en el mercado interno como proyectándose en el comercio internacional) y por lo tanto de eficiencia.

Según el Banco Mundial, Argentina se sitúa como uno de los países con mayores costos logísticos, siendo un tema a resolver para las economías regionales. Si se compara la situación de la Argentina con otros países, según datos de este organismo para el año 2014, los resultados son los siguientes:



Fuente: Elaboración propia en base a datos de BM

Los costos por exportar un contenedor expresados en dólares, para el caso argentino es de u\$d 1.770 mientras que el promedio mundial se ubica un escalón más abajo, en u\$d 1.560. Sudáfrica se asemeja a los costos argentinos, siendo de u\$d 1.830 y Brasil supera ampliamente a la muestra seleccionada, ubicándose en u\$d 2.323 por contenedor exportado.

En línea con este estudio, la Fundación IERAL admite que *“uno de los grandes desafíos consiste en la reducción de los costos logísticos y de exportación, donde la Argentina rankea mal en las comparaciones internacionales”*. Sostiene que los costos logísticos representan entre un 4% y un 25% del valor de planta de una muestra de productos regionales, siendo los gastos en puerto y los fletes internos terrestres los dos componentes más importantes de este rubro.

Esta entidad también destaca que los costos de logística son más elevados en los países emergentes, siendo entre 2 y 3 veces más altos como porcentaje del PBI, respecto de países miembros de la OCDE, organización que nuclea a los principales competidores de Argentina en productos agropecuarios (Estados Unidos, Nueva Zelanda, Australia y Canadá entre otros). Los elevados costos repercuten no sólo en la competitividad de las economías regionales, sino también directamente en los productores agropecuarios, al recibir menores precios por la venta de sus productos primarios.

El desafío pasa por lograr una disminución en estos costos. Por un lado cada empresa debe mirar hacia adentro y estudiar su estructura de costos en logística y transporte, que es la parte manejable o factor intrínseco, sin embargo hay que tener en cuenta también estos factores extrínsecos, a los cuales la parte privada en sí no puede cambiar y requiere de políticas públicas que tiendan a mejorar el componente de logística.

Según estimaciones privadas para el sector vitivinícola, el costo de fletes y despachos se ubica entre el 5% y casi el 10% como porcentaje de las ventas, según sea el tamaño de la bodega y si comercialice en el mercado interno o externo. Es decir que de cada 100 pesos que vende una bodega, entre \$ 5 y \$ 10 pesos se pagan por la logística de colocar los productos. Para los establecimientos que concentran su producción en el mercado interno, los costos son mayores porque mayor es el esfuerzo que deben hacer para coordinar la logística y traslado hacia los diversos puntos del país.

Entre los problemas más sobresalientes que afectan y determinan los altos costos de logística se pueden enunciar:

- Infraestructura vial: ausencias de doble vía en rutas nacionales y provinciales, aumentando los índices de inseguridad vial.
- La red vial no está a la altura del crecimiento productivo, presentando infraestructura subdesarrollada.
- Los altos costos por peajes que encarecen las tarifas de transporte.
- La congestión y el tránsito lento que ocurre en las principales rutas y el ingreso a Buenos Aires, en detrimento de la eficiencia y ahorro de tiempos y costos.
- Falta de mantenimiento de rutas en todos los ámbitos: nacionales, provinciales y municipales.

A su vez hay otros componentes que afectan considerablemente al sector logístico haciendo que las tarifas sean altas y que se impida competir con otras regiones. Como el caso de la estructura impositiva, que según empresarios del sector de transporte de carga terrestre, ronda el 37% de los costos, a diferencia del promedio de Latinoamérica que ronda el 22%.

Otro elemento de peso que infla los costos es el combustible, el cual ha sufrido un aumento de más del 30% durante el año en curso y el costo laboral del sector, marcado por un fuerte gremio.

Como se menciona precedentemente, es un tema esencial para promover la eficiencia y la competitividad necesarias para el desarrollo sostenible de las economías regionales. Debe estar en la agenda pública. Al respecto es importante mencionar que no existe en Argentina un organismo que asesore al Gobierno nacional en materia de políticas y planes logísticos. No existe un proyecto logístico de mediano y largo plazo en Argentina. Un caso para tomar de base es el de Uruguay que mantiene activo el Instituto Nacional de Logística (INALOG), un organismo estatal encargado de la planificación del sector en pos del desarrollo nacional.

Hacia la resolución de estos factores deben orientarse las políticas públicas. En agenda privada de cada empresa debe ponerse el foco en lograr bajar los costos, pero también es necesaria una mirada y acompañamiento del sector público, con políticas que marquen soluciones de mediano y largo plazo.

¿Camión o ferrocarril? Analizando el caso del vino

En Argentina practicante no se utiliza el transporte por ferrocarril. Según datos de la Asociación Argentina de Logística Empresarial, mientras que el 93% de la producción argentina se traslada vía terrestre mediante el transporte tradicional de cargas, sólo el 5% se hace por vía férrea. Paradójicamente se estima un ahorro de costos de hasta el 50% para el caso de transporte férreo.

Específicamente en el caso del vino, el despacho de carga vía ferroviaria es más restringido aún. Según datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) para el año 2016 sólo se transportaron 11.801 tn de vino de un total de 10.600.597 tn en total por el transporte ferroviario, representando menos de un 1% de las toneladas transportadas. De este volumen vínico, prácticamente la totalidad fue por las vías que administra el operador estatal Trenes Argentinos Cargas y Logísticas, que tiene a su cargo entre otras líneas la ex línea General San Martín que es la que abarca con redes a la provincia de Mendoza. Este operador, que transporta principalmente productos alimenticios y manufacturas, ha transportado en el año en curso (datos hasta julio) 720.937 tn, siendo el vino el 1,6% de lo transportado por este operador.

En cuanto al precio de este servicio, para el operador en cuestión, la tarifa media por tonelada para el mes de julio se ubicó en \$ 377 por tonelada transportada con una distancia media de 631 km recorridos, mientras que en enero se ubicó en \$ 265 con una distancia media recorrida de 587 km. Es decir que la tarifa media ha sufrido un incremento de casi más de un 40%. Estimando en base a estos cálculos, una tarifa acorde a la distancia Mendoza Buenos Aires de un recorrido de 1.200 km, da como resultado una tarifa de referencia de alrededor de \$ 718.

Contrariamente, se observan tarifas más altas en el caso del transporte tradicional de carga aún sea el medio de logística más utilizado. Para el caso del sector vitivinícola, la tarifa “plana” por transportar un contenedor de vino y entregarlo en el Puerto de Buenos Aires, sin operador

logístico y sólo contemplando el viaje de ida, asciende en promedio a \$ 20.000. Mientras que si se tarifa por pallet (considerando una carga de 168 cajas de 6 botellas de vino cada caja, siendo vino de media gama) la tarifa aproximada ronda los \$ 1.500/ \$ 1.800. Los incrementos en este sector están básicamente liderados por los dos componentes más sensibles del transporte de carga terrestre, que son los rubros combustible y mano de obra. Los precios de este servicio han sufrido aumentos de más de un 30% en lo que va del año.

Como referencia y comparando otra economía regional, para el caso de transporte de granos, según la Federación de Transportadores Argentinos (FETRA), la tarifa nacional de referencia para el transporte de cereales y oleaginosas vigente a partir de julio y considerando una distancia media equiparable a la distancia media del ferrocarril que se está analizando, que es de aproximadamente 630 km, arroja un valor para esta distancia de alrededor de \$ 730 la tn transportada. Mientras que para 1.200 km, equiparable a la distancia Mendoza-Buenos Aires la tarifa asciende a \$ 1.035.

Haciendo una reconversión del peso de pallet a toneladas, estimando que un pallet con la carga descrita pesa alrededor de 1.260 kg, es decir 1,26 toneladas, se pueden comparar las tarifas en el siguiente cuadro:

	Tarifa (\$/TN)
Transporte carga terrestre (caso de vino)	\$ 1.309*
Transporte ferroviario	\$ 718
Tarifa nacional de referencia cereales y oleaginosas	\$ 1.035

\*Se calculó promediando la tarifa entre \$ 1.500 y \$ 1.800 de referencia para el caso del pallet.

Del cuadro se desprende que el costo por transportar el producto vía terrestre es un 82% superior al valor estimado para la tarifa ferroviaria o dicho de otra forma, la tarifa por transporte de carga es casi el doble que la de ferrocarril. Es evidente la diferencia económica en cada medio de transporte, pudiéndose inferir seguramente un ahorro de casi el 50% de costo en tarifa si se optara por transportar el vino vía ferrocarril. Sin embargo, la realidad parece marcar que esta forma de transporte no es la elegida por el sector vitivinícola para transportar sus productos. Factores de este proceso deben ser varios, uno de ellos podría ser que la logística, agilidad y trazabilidad que tiene el sistema de transporte por camiones no es el mismo que para el caso del sistema ferroviario. Así mismo, la tarifa de transporte por camiones sigue siendo superior a la tarifa de referencia para el transporte de granos y oleaginosas.

Hay mucho camino por recorrer y se espera una política y presencia del sector público más activo en su rol de promover el desarrollo productivo, ya sea con políticas orientadas a mejorar la estructura de costos de los operadores logísticos tradicionales o ya sea potenciando mediante una correcta planificación del servicio el transporte por ferrocarriles.