

Un desafío estructural para las PyME industriales.

Ignacio Bruera - Gerente de Investigación de la Fundación Observatorio PyME

Tanto en las economías desarrolladas como en los países en vías de desarrollo es esperable encontrar diferencias de productividad en el entramado industrial, dadas por elementos estructurales, por elementos relacionados con las características de los factores de producción contratados por las empresas y por la conducta o predisposición de los empresarios a invertir en un entorno más o menos riesgoso.

Entre estas múltiples variables la logística juega un importante papel al involucrar un conjunto de actividades de diferente naturaleza que significan la puesta en marcha de una serie de canales de comercialización con el objetivo de lograr una eficiente movilización física de bienes finales o intermedios. De esta manera, la gestión de dichos canales no consiste sólo en el transporte físico sino que se encuentra conformada por todos los aspectos que permiten la satisfacción de las necesidades de los usuarios. En estos procesos intervienen nuevamente elementos de estructura y de conducta que influyen en la productividad y, por ende, en la rentabilidad empresarial de largo plazo.

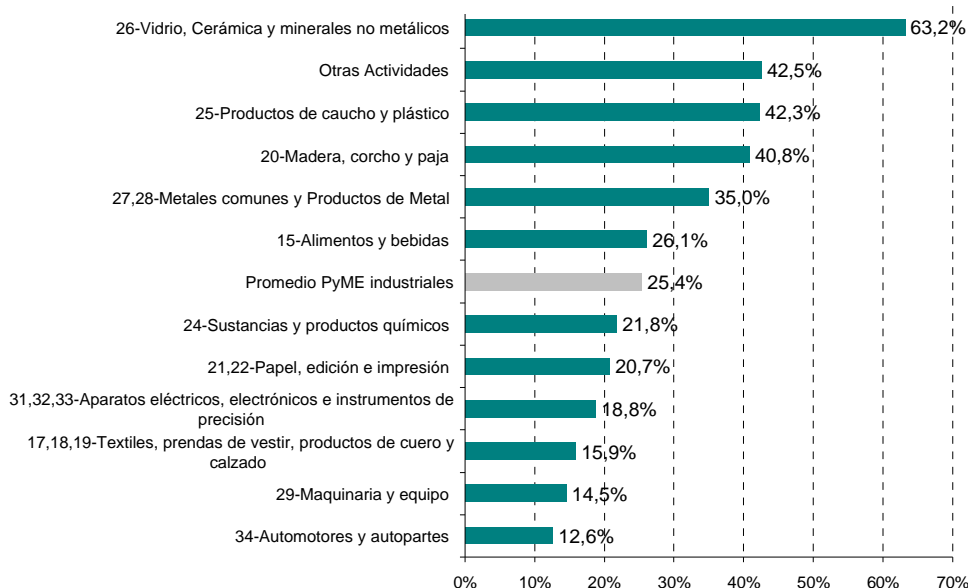
Las características geográficas del país junto a la falta de opciones modales y el estado de la infraestructura física, entre otros elementos, ha llevado a que las PyME industriales¹ en Argentina enfrenten un costo logístico – entendido como la porción del valor agregado destinada a las actividades de transporte, almacenamiento, personal y otros costos relacionados con el traslado de mercaderías, insumos, materias primas y componentes – de alrededor del 25%.

Según los relevamientos de la Fundación Observatorio PyME el costo logístico en relación al valor agregado varía en función del tamaño de la firma, el tipo de producto y las regiones del país: las grandes empresas, los productos con mayor valor agregado y determinadas regiones presentan valores aún mayores.

En el gráfico siguiente se presenta el costo logístico sobre el valor agregado por sector de actividad. En primer lugar, se observan los elevados costos logísticos del sector “Vidrio, Cerámica y minerales no metálicos” esperable a partir de su característica estructural de bien industrial no transable. Los elevados costos de transporte sumados al bajo valor agregado de la actividad llevan a que, en general, este sector cuente con un radio de clientes limitado. Para el resto de los sectores, a medida que el costo logístico sobre el valor agregado disminuye se dan dos elementos: el valor agregado sobre los costos totales de producción crece y los costos de transporte en relación a los costos totales disminuye.

¹ Se consideran empresas industriales pequeñas y medianas a aquellas que cuentan con un total de ocupados de entre 10 y 200.

Costo logístico / Valor Agregado, por sector de actividad



Fuente: Encuesta Estructural a PyME industriales, 2008.
Fundación Observatorio PyME

En términos generales, las dificultades que enfrentan las PyME industriales a la hora de transportar mercadería tanto al mercado interno como al exterior están asociadas principalmente a los costos. En parte relacionados, aunque como cuestiones separadas, le siguen el deficiente estado y la baja disponibilidad de la infraestructura. Para el caso del movimiento de carga en el mercado interno se destaca como significativa la excesiva burocracia.

Grado de relevancia de los problemas a la hora de transportar mercadería según las PyME industriales

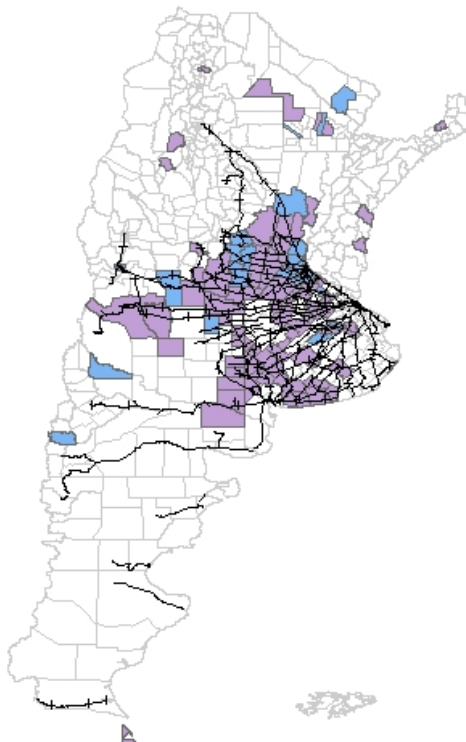


Fuente: Encuesta Estructural a PyME industriales, 2008.
Fundación Observatorio PyME

El primer grupo de problemas mencionados responde a una realidad estructural de Argentina conocida por todos: las diferencias relativas de oferta de infraestructura de transporte a nivel regional, entre otros elementos históricos, han determinado el desempeño industrial y la tendencia aglomerativa empresarial y poblacional de Argentina.

En este sentido el siguiente mapa muestra una relación positiva entre el nivel de industrialización y la densidad de locales industriales de los departamentos del país, y su menor distancia a redes ferroviarias: de los 109 municipios calificados como industrializados de acuerdo a su desempeño productivo en términos de locales y ocupados industriales entre 1994 y 2004, 89 de ellos están localizados a una distancia menor o igual a un kilómetro de alguna red ferroviaria activa hasta por lo menos veinte años atrás². Estos municipios con fácil acceso al transporte ferroviario agrupaban en 2004 el 42% del total de los locales industriales del país y constituyen una señal histórica e inequívoca de la importancia de la infraestructura de transporte para el desarrollo territorial de Argentina.

Municipios más industrializados y cercanía a vías ferroviarias



Fuente: Elaboración propia a partir de Censos Nacionales Económicos 1994 y 2004 y Censo Nacional de Población 2001.

² No se tuvieron en cuenta para el análisis el FC Gral. Urquiza y el FC Gral. Belgrano.

Por otro lado, como se observaba en el gráfico anterior, entre los problemas menos ponderados a la hora de trasladar mercadería se encuentran la falta de personal capacitado en la empresa o en el mercado así como la falta de programación de los movimientos de carga en las firmas. Es quizás en este punto donde las mejores prácticas logísticas pierden atención entre los empresarios PyME. La logística comprende una serie de acciones de gestión de información y coordinación de acciones interrelacionadas con dichas variables, la capacidad empresarial puede encontrar límites a la hora de priorizar entre el día a día y la estrategia de largo plazo.

La reducción de los costos logísticos a nivel mundial se ha dado en todos sus componentes pero especialmente en los costos de inventario como producto de las técnicas de almacenamiento y las tecnologías de información aplicadas.

Evolución del costo logístico y sus componentes
en los Estados Unidos (1980 – 2003)

Año	Costos de inventario	Costos de transporte	Otros Costos de la Cadena	Costos totales
1980	52,1%	44,0%	3,9%	100,0%
1985	45,7%	50,5%	3,8%	100,0%
1990	44,3%	51,9%	3,8%	100,0%
1995	38,7%	57,5%	3,9%	100,0%
1999	34,9%	61,2%	4,0%	100,0%
2003	32,3%	63,4%	4,3%	100,0%

Fuente: National Press, Washington, D.C., "State of Logistics Report" 1980 - 2003.

A pesar de que en Argentina la composición de costos logísticos entre las PyME industriales se asemeje a los registros internacionales, aún es amplio el espectro de acciones que se pueden llevar adelante en este campo de vital importancia para la competitividad, especialmente entre las empresas pequeñas.

Entre las mejores prácticas usualmente recomendadas se destaca la tercerización de los servicios de logística tales como el transporte y el almacenamiento de mercadería o insumos. Entre las PyME industriales argentinas aún el 40% de la carga se transporta a través de transporte vial de propiedad de las firmas lo cual encarece los servicios al tiempo que reduce su calidad.

La tercerización de los servicios de transporte constituye un elemento clave para el crecimiento de las firmas con lo cual no es de extrañar que una mayor proporción de empresas medianas contrate dichos servicios. No obstante, aún una elevada proporción

de carga de dichas empresas – poco más del 30% – es transportada mediante camiones propios.

Por otro lado se advierte un bajo nivel de utilización de depósitos de almacenamiento alquilados externamente por parte de las firmas: en promedio sólo un 10,5% de la capacidad de almacenamiento de las PyME industriales se alquila externamente. Este bajo porcentaje responde a una serie de factores ligados principalmente a la baja oferta de depósitos que brinden sus servicios a las firmas, regulaciones de uso de suelo que no favorecen un ordenamiento de las actividades económicas y las residencias, la falta de disponibilidad de espacio especialmente en zonas urbanas y cuestiones de seguridad, entre otros.

Sin embargo, la responsabilidad del desarrollo y aplicación de prácticas logísticas no descansa enteramente en los empresarios sino que otros actores tales como los Estados de diferente nivel deben cumplir su rol en la generación de condiciones de entorno adecuadas. Por ejemplo, resulta poco probable que un conjunto determinado de empresas aplique técnicas avanzadas de almacenamiento e inventarios si la infraestructura intangible dada por las normativas que regulan la actividad logística no acompaña este tipo de innovaciones de gestión.

En un orden más general, la propia localización empresarial y la viabilidad de algunos proyectos productivos son posibles en tanto y en cuanto las condiciones de acceso a los territorios estén garantizadas a través de la inversión y el mantenimiento de la infraestructura física dada por rutas, puertos, ferrocarriles, entre otros.

El ordenamiento de la producción en el territorio a través de una planificación participativa constituye un primer paso de una serie de acciones concretas para la generación de entornos más favorables a la producción, especialmente de las PyME industriales cuyo costo logístico se ve incrementado de manera considerable frente a los cambios del contexto. En la actualidad incluso regiones de elevado nivel de industrialización como el Conurbano Bonaerense presentan una conectividad en situación crítica que desalienta la radicación de nuevas empresas y limita la expansión de las existentes: al menos un 10% de los industriales PyME de dicha región busca trasladar su local productivo en gran medida debido la baja accesibilidad a clientes y proveedores. Por otro lado, al observar la distribución de los locales de las empresas se advierte una marcada concentración alrededor de las vías de acceso generando permanentes conflictos entre usuarios de suelo industrial y residencial. Si a este escenario se agrega la elevada proporción de establecimientos industriales que se encuentra fuera de zona según su categorización por complejidad ambiental, las perspectivas de expansión de la producción y de la gestión de cadenas logísticas de manera eficiente se vuelven muy lejanas.

En este sentido se vuelve necesaria la construcción de plataformas logísticas de gestión público – privada con el objetivo de mejorar y ampliar la gestión del crecimiento de los

flujos de tráfico de mercancías mediante la racionalización del sistema de transporte con el desarrollo de nodos intermodales cercanos a los principales centros de producción regionales. En este contexto, el papel de la plataforma logística traería soluciones al ordenamiento territorial a través de la concentración de depósitos y centros de acopio de insumos liberando suelo para otros usos.

En el campo de la competitividad internacional, el país requiere más y mejores empresas. En este contexto, la globalización contemporánea ha demostrado que el tamaño importa y para ganar en escala no hacen falta sólo grandes empresas industriales sino un entramado PyME cada vez más complejo y, por ende, más productivo. La capacidad de ampliar la oferta de producción y la superación de la crisis económica están íntimamente relacionadas y el rol de la logística en esta materia es crucial.

Con el fin de canalizar sus efectos benéficos y reducir las desigualdades, el crecimiento económico requiere planificación a todo nivel: al interior de las empresas y a nivel estatal. La logística es, por definición, una actividad que requiere de dicha planificación al tiempo que constituye uno de los principales nexos de las empresas con otros actores relevantes a su actividad: clientes, proveedores, competidores y Estado.

Las asociaciones civiles relacionadas con la logística tienen la responsabilidad de llamar la atención sobre estas cuestiones de manera tal de que se internalice tanto a nivel gubernamental como a nivel privado la necesidad de refocalizar la prioridad sobre el transporte y las actividades conexas. Sólo a partir de una generación de consensos sobre una agenda en materia de logística enfocada a las PyME industriales, los límites al crecimiento de la actividad se encontrarán cada vez más lejos.