

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

Introducción

El presente estudio, informa sobre las tendencias de la Infraestructura logística, de la carga Internacional. Valorando la decisión estratégica del Gobierno de la Provincia de San Luis, a la hora de establecer el CENTRO DE TRANSFERENCIA DE CARGAS en la ciudad de Villa Mercedes distante a 90 Km de la Capital provincial. Con el propósito de especificar la magnitud del potencial íter modal de la región. Particularmente, con la intención de determinar la conveniencia de establecer nuevos servicios y/o infraestructura de carácter logístico o íter modal.

De este análisis, se desprende que la región tiene una intensa actividad económica, vinculada a una creciente industrialización. Así dada, también, la tendencia de integración de la producción local y regional a un sistema global, exige como resultado una escalada evidente de cargas que necesitan nuevas y mejores alternativas de transporte, más eficiente y a menor costo.

El trabajo documenta la existencia de infraestructura íter modal en San Luis, con la potenciación de al menos tres terminales distintas en un radio de 125 Km.. A esto debemos sumarle la importancia que el movimiento íter modal de la región pudiera llegar a desarrollar si se cumple con el sueño de otra terminal ubicada en el joven aeropuerto internacional del Valle de Conlara.

Se acompaña al estudio, una serie de datos que fueron relevados en distintas áreas que hacen al funcionamiento óptimo de un Centro de Transferencias de Cargas.

Finalmente entendemos, que una apropiada infraestructura de transporte es una condición necesaria, aunque no suficiente, para el crecimiento económico ya que éste depende, también, de otros factores como recursos humanos y naturales, condiciones económicas, etc.; pero si el costo del transporte es elevado la competitividad del lugar será restringida.

En consecuencia, la infraestructura tiene una importante incidencia en los costos del transporte, pero también sobre los tiempos y seguridad de entrega de la carga. Y en este trabajo profundizaremos en ello.

Aspectos Generales

La situación y estructura económica de la Provincia

La provincia de San Luis se encuentra ubicada en el centro-oeste de la República Argentina, la capital es la Ciudad de San Luis, junto a Villa Mercedes y a la Villa solariega de Merlo constituyen las principales ciudades.

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

Su ubicación geográfica estratégica privilegia y convierte a San Luis en un punto neurálgico para la economía nacional e internacional, teniendo presente que esta atravesada por el corredor bioceánico que comunica los principales puertos del Océano Pacífico y el Atlántico.

La industria en San Luis es diversa. Pueden diferenciarse cinco sectores productivos por orden de importancia relativa: Alimentario, Químico, Metalmecánico, Textil y Otras industrias. La actividad se desarrolla en Parques Industriales repartidos en sus principales ciudades.

Todos los Parques industriales cuentan con los servicios de Energía eléctrica, cloacas, agua cruda y potable, gas natural, telefonía e Internet, además de cercos perimetrales y calles asfaltadas.

La provincia ha experimentado un acelerado crecimiento relacionado a las actividades afines a comercio exterior, durante la última década a multiplicado más de cuatro veces su volumen exportable de 80 millones de U\$s a 373 millones de U\$s.¹

Por último se destaca que la oferta exportable es variada, en cual del horizonte de los productos sobresalen: el sector alimentario, químico, metalmecánico y particularmente el sector pañalero.

Los principales destinos de las exportaciones provinciales son: Chile 28%; Brasil 13%; EEUU 6%; Uruguay 4%; Paraguay 4%; Países Bajos 4%; Otros 34%.²

Descripción del Sector

La logística involucra la integración de una serie de componentes / actividades, tales como: adquisición de insumos, gestión de inventario, etiquetado y embalaje (packaging), manipulación y almacenamiento, **transporte y distribución**; todo ello en un marco con una fuerte necesidad de información y planificación integral del proceso.

En el actual contexto internacional, la **logística integral** adquiere un rol determinante en el desarrollo de la competitividad de la producción comercializada, consolidándose como un elemento clave en toda compañía a la hora de resolver problemas presentes en todo el proceso productivo, corregir errores en la cadena y sobre todo reducir costos, aumentando la eficiencia. Desarrollar nuevas y más eficientes prácticas de logística se ha convertido en uno de los grandes desafíos del comercio nacional e internacional.

La competitividad de las empresas y de las economías nacionales y regionales se encuentra directamente asociada a la capacidad de adaptación constante como respuesta

¹ CFI (Consejo Federal de Inversiones)

² Programa de Comercio Exterior San Luis

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

a las mayores demandas de productividad. La disponibilidad de una red de transporte eficiente que permita el intercambio de grandes volúmenes de mercancías en un plazo menor de tiempo y a menor costo adquiere especial relevancia para la competitividad. La perspectiva de proyección internacional de sectores productivos que dependen fuertemente del transporte se encuentra ligada al tipo de transporte del que dispongan.

La transnacionalización de la producción y la liberalización comercial repercute estrechamente en el volumen y las modalidades de movimiento de carga tanto a nivel nacional como internacional. Esto se debe a que el proceso de reordenamiento territorial de la producción aumenta la necesidad de trasladar los productos semi-elaborados de un punto de producción al otro, así como una vez terminados deben ser desplazados a los mercados de consumo.

Según estimaciones de la Secretaría de Transporte de los Estados Unidos, se prevé que en los próximos 25 años la participación del comercio internacional en la producción económica mundial aumentará en el orden del 18%. Un incremento tan significativo del comercio internacional requiere de una cuidadosa planificación de los sistemas internacionales de *transporte y los servicios nacionales intermodales*.³

En nuestro corredor, este incremento se ve mas claro. El año pasado, Chile y Brasil tuvieron un tráfico de cargas por vía terrestre que llegó a las 750.000 toneladas y permitió la ocupación de algo más de 4.000 camiones de ambos países. Para este año, el movimiento de carga promete superar los 1,3 millones de toneladas. Estas cifras hablan por si solas, el invertir en el sector es sinónimo de Crecimiento.

Tendencias

Las inversiones en infraestructura gravitan sobre el desarrollo económico y social de las regiones donde se llevan a cabo, mejorando, particularmente, la productividad, la estructura de costos de las empresas y el bienestar de la población. Sus efectos, complejos de cuantificar, se manifiestan también en los comportamientos demográficos, en el mercado de trabajo y en diversos aspectos de la vida social. La inversión en infraestructura es una condición necesaria, aunque no suficiente, para el crecimiento. El mayor o menor efecto de estas inversiones estará dado por su complemento con otros factores –capital humano, recursos naturales, tecnología disponible– y también por la oportunidad en que se adicione a la capacidad instalada, al diseño, a su ubicación, y al desequilibrio existente entre la oferta y la demanda de servicios⁴.

En el nuevo entorno económico generado por la globalización, los grandes grupos industriales, cada vez más, planifican su actividad a escala mundial. Los costos

³ LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA LOGÍSTICA PARA EL CRECIMIENTO DEL MERCOSUR - Prof. Jorge Castro

⁴ Informe sobre el desarrollo mundial 1994 – Infraestructura y Desarrollo – Banco Mundial

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

logísticos, en constante disminución, están influyendo en el desarrollo del comercio, al ser menores, en muchas ocasiones, a lo que supondría la producción “in situ”.

Con este panorama, trazando un eje transversal a otros centros de comercio internacional de referencia, como lo son EU y los EEUU con su radio de influencia, hay una marcada diferencia con el MERCOSUR. A pesar de la existencia de una extensa red de carreteras en sus territorios, tanto los Estados Unidos como la Unión Europea han optado por el modo ferroviario y fluvial debido a los bajos costos en comparación con los del camión.

Centralización y especialización

Para atender este creciente intercambio comercial exterior, **las redes de distribución están evolucionando hacia una mayor centralización y especialización.** En este sentido, un número significativo de empresas, líderes en los sectores industriales, ha comenzado a utilizar centros de almacenaje de ámbito supranacional. Se observa en Europa un fenómeno de creación de redes paneuropeas, en las que empiezan a convivir centros con stock “europeo” y centros con stocks “nacionales”. En nuestro territorio, tiene una cierta similitud en las zonas francas, que actúan como centro de almacenaje. Las mercancías importadas a una zona franca pueden ser mantenidas en depósito, exhibidas, desembaladas, empaquetadas, etiquetadas, divididas, reempaquetadas o vendidas dentro de la zona franca. Además, los productos y materias primas importados pueden ser ensamblados, terminados, conectados, manufacturados o transformados dentro de la zona franca y luego ser re-exportados sin pagar los impuestos normales de una importación.

La subcontratación de la Logística

Por otro lado, se observa una tendencia, cada vez más pronunciada, a la subcontratación de la función logística entre las empresas del sector de la producción industrial. Esta externalización permite a dichas empresas ofrecer un mejor servicio a sus clientes, concentrando sus recursos en los ciclos estratégicos de su negocio y mejorando, al mismo tiempo, sus costos y su eficiencia e, incluso, reduciendo los costos logísticos.

En el mercado norteamericano el 65% de los servicios logísticos, aproximadamente, se encuentran subcontratados frente al promedio europeo del 27%. En el MERCOSUR, estos datos oscilan dependiendo del país que se estime.

Es probable que, en una equivalencia de costo logístico como porcentaje del PBI, éste sea en Argentina del orden del 18% al 20%, el doble aproximadamente que en las economías más desarrolladas. En cuanto a la incidencia de estos índices en las exportaciones, sobre los costos logísticos de exportación es del 12,6% del valor FOB por unidad de medida. Los costos logísticos de las exportaciones suelen ser menores que los del conjunto de la economía; algunas actividades locales como la construcción o

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

el transporte interno, tienden a aumentarlos sustancialmente. Mientras que para las Pymes, los costos serían de un 16,8 % del valor FOB, para las empresas grandes, es del 11 %.⁵

Transporte Multimodal

Concepto

Según el artículo Primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, por transporte multimodal se entiende "...el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente."

Ventajas

- Al intensificarse la competencia internacional, los servicios integrados pueden reducir el tiempo de tránsito e incrementar la puntualidad, con efectos directos en la reducción de inventarios.
- Reduce costos administrativos y de logística, para lograr la sincronía y enlaces internacionales.
- Finalmente se mejora considerablemente el servicio de transporte internacional.

El Transporte Multimodal es, por consiguiente, un factor clave en cualquier sistema de transporte moderno. Ya que naturalmente asigna eficientemente a los distintos medios de transporte en relación a su FODA de cada uno de ellos. Ciertamente se ha reconocido que el enfoque multimodal es una herramienta importante para armonizar los aspectos económico, social y ambiental de la sustentabilidad.

Inversión y Desarrollo Económico

Infraestructura

Los Corredores bioceánicos de comercio internacional constituyen un sistema privilegiado para favorecer el desarrollo del comercio internacional, estructurándose sobre la base de elementos geográficos, políticos, comerciales, jurídicos, sociales y ambientales.

La aplicación de Centros de Transferencia de Cargas, a lo largo de toda la extensión de los corredores bioceánicos, es un factor importante para el cambio de la región, que solicita este fluctuante movimiento mundial del comercio internacional.

⁵ José Barbero – economista internacional

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

En el dispositivo radial, los centros regionales son asentamientos en mayor o menor medida periféricos convergentes hacia Buenos Aires, San Pablo y Santiago de Chile; en cambio, en la estructura reticular los centros regionales se localizan como nudos en las intersecciones de las redes, fortaleciendo y no debilitando todo el sistema y mejorando la conectividad e interacción. Esta nueva disposición de los centros regionales con accesibilidad a mercados internos y externos diversos, les permitirá organizar con mejores bases sus subsistemas regionales y lograr así un desarrollo socioeconómico más equilibrado⁶.

Si bien la infraestructura por sí misma no genera desarrollo, es indispensable para su continuidad; en consecuencia, el diseño de infraestructura debe relacionarse estrechamente con las localizaciones productivas y con los mercados internos y externos que puedan utilizarla.

Los Porque de la Infraestructura

Por que permite hacer más eficiente el flujo de mercaderías?

Así como las inversiones en capital físico y capital humano aumentan, a nivel microeconómico, la productividad de las empresas, un incremento en el stock de infraestructura resulta una forma de estimular y fortalecer la productividad de esos factores. Por caso, el mejoramiento de la infraestructura de transporte –debido a la menor cantidad de horas-hombre requeridas, al incremento en las distancias recorridas por unidad de tiempo, y al menor gasto de reparación y aseguramiento de los vehículos– permite reducir el costo de los fletes de los bienes e insumos. La provisión de un eficiente sistema de transporte también facilita importantes reducciones en los inventarios, mediante la aplicación de métodos just in time, el acceso a nuevos mercados y, en un mediano plazo, el aprovechamiento de las economías de escala.⁷

Por que hace más competitivas las exportaciones del país?

La cantidad y calidad de los servicios de infraestructura influyen de manera relevante en la capacidad de un país para competir en la esfera del comercio internacional, incluso en aquellos mercados de productos tradicionales básicos y de ventajas comparativas estáticas. El proceso de globalización económica está interrelacionado, de hecho, con las mejoras alcanzadas en las tecnologías de almacenamiento, transporte y comunicaciones, las que a su vez permiten reaccionar con mayor flexibilidad a los cambios imprevistos en la demanda y en los precios. Toda reducción que se logre en los costos y tiempos de transportes de los bienes exportados por el país, harán que estos sean más competitivos en los mercados internacionales. Estudios realizados por expertos del JBIC (Banco de Japón para la Cooperación Internacional) plantean que el

⁶ Los corredores Bioceánicos – Abogado Roberto Bloch

⁷ Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina – Infraestructura del Transporte de Carga en Argentina

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

costo del transporte de cargas en el MERCOSUR supera, en numerosas oportunidades, a los costos de flete marítimo desde Buenos Aires a Tokio. El documento sostiene que el mejoramiento de la infraestructura de transporte y logística permitiría reducir los costos de exportación hasta un 70%.

Por que permite aumentar la producción de bienes transables?

Las zonas predominantemente agrícolas de los países en desarrollo usufructúan en mayor medida el impulso en la infraestructura, con importantes efectos en términos de aumento del ingreso y cambios en los patrones de especialización y relocalización de actividades productivas. Estimaciones de funciones de producción agrícolas en 47 países permitieron inferir que las ganancias de productividad se encuentran fuertemente asociadas a la disponibilidad de infraestructura, y que tales mejoras no necesariamente están determinadas por la dotación de factores existentes en una región, sino precisamente por la utilización de los recursos que ofrece la infraestructura física existente. Un sistema de transporte racional y eficiente afianzaría el desarrollo de producciones en zonas del país hoy consideradas marginales por estar alejadas de los centros de consumo, de procesamiento y/o de embarques.⁸

Por que permite la descentralización y la producción en origen?

Las inversiones en infraestructura pueden transformar el perfil productivo de un área considerada. En una región relativamente autárquica en términos económicos, por ejemplo, el desarrollo de la infraestructura de transporte induce a la especialización en aquellas actividades productivas locales de mayor eficiencia relativa, constituyéndose en un factor explicativo de las ganancias de productividad y de los incrementos en los ingresos per cápita. Estudios de inversores extranjeros en diversos países subrayan que la calidad de la infraestructura constituye un factor importante para decidir los emplazamientos de nuevos negocios. Por ejemplo, una investigación sobre Canadá permitió establecer que, durante los últimos cuarenta años, la existencia de infraestructura de transporte fue ponderada en tercer lugar en una lista de trece factores relevantes (fuentes de materias primas, disponibilidad de mano de obra, incentivos promocionales, proximidad de los mercados, etc.) que gravitan en la localización de inversiones productivas⁹. En cuanto a la localización, los efectos de redistribución de las actividades económicas pueden ser incluso más importantes que las ganancias netas en términos de crecimiento y originar demandas por infraestructura que acentúen los desequilibrios regionales. De este modo, se plantea una suerte de competencia entre la infraestructura como instrumento de crecimiento y aquellos casos donde puede ser más eficiente como incentivo para relocalizar factores y población, de modo de morigerar los propios desequilibrios intra regionales. Todo ello permite que se generen las

⁸ Antle, J.M, (1982). "Infrastructure and Agreggate Agricultural productivity: International evidence"

⁹ Wilson, F. Stevens, A. Holyoke, T y Fuguit, R. Año 1982. Impact of Transportation on Regional Development". Transportation Research Record

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

condiciones básicas para que las personas se arraiguen en sus lugares de origen y así evitar los movimientos migratorios hacia las grandes ciudades.

Centro de Transferencia de Cargas – Villa Mercedes – San Luis San Luis, Provincia Mediterránea

Al no tener salida al mar, en primer término, enfrenta mayores costos de transporte totales para sus exportaciones e importaciones, no sólo por depender del transporte terrestre o aéreo, que es más caro que el marítimo, sino también porque su comercio tiene necesariamente que atravesar fronteras adicionales, lo cual puede ser muy costoso. Mayores costos de transporte hoy, como así también mayor incertidumbre acerca de dichos costos en el futuro, pueden impactar negativamente sobre el nivel de desarrollo. En este sentido resulta imperioso hacer inversiones de infraestructura que faciliten la operatividad de la región en materia del intercambio comercial en el MERCOSUR y en el mundo.

Marco Institucional:¹⁰

El Gobierno Provincial esta construyendo la infraestructura básica que permita la prestación de servicios especiales a las cargas por parte de empresas logísticas privadas. Percibirá tasas por uso de la plataforma, cánones por uso del suelo y establecerá un esquema tarifario controlado. Convendrá con el sector privado la construcción y explotación de los servicios generales, la prestación de servicios especiales y la ampliación de las instalaciones.

Total de las inversiones públicas iniciales: \$ 25.000.000* (base 2003)

Inversiones privadas en veinte años: \$ 60.000.000*

Tasas y cánones a percibir por el Estado en 20 años: \$ 65.000.000*

Beneficios logísticos privados en 20 años: \$ 145.000.000*

(*) Peso Argentino

Playa de Actividades Logísticas, Estación de Transferencia Intermodal de Cargas (PAL – ETIC)

La urgencia de consolidar a la provincia como un actor comprometido con la arquitectura del cambio a la infraestructura del MERCOSUR, debe contemplar los conceptos de multimodalidad y apuntar a disminuir las relaciones espacio-tiempo y costo. La reducción de los costos de transporte debe transformarse en una verdadera política de Estado y un objetivo esencial para el desarrollo económico de la región.

Dada la ubicación mediterránea, sobre uno de los corredores bioceánicos, San Pablo / Valparaíso, o Viña del Mar / Buenos Aires, y de estar casi equidistante de los cuatro puntos cardinales del territorio nacional, creemos tener una posición privilegiada, para brindar un servicio logístico competitivo.

¹⁰ Boletín Oficial de la Prov. De San Luis

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

Localización seleccionada¹¹

- Ø 80 hectáreas
- Ø Frentes sobre rutas pavimentadas: 400m. sobre la Autopista Ruta 7 y 335 m. sobre la ruta ínter fábricas
- Ø Acceso ferroviario directo
- Ø Cercana a las principales concentraciones industriales:
 - o 5 km. del complejo industrial ruta 148
 - o Frente al Parque Industrial de Villa Mercedes
 - o 10 km. del cruce de la Ruta 7 con la Ruta 8
- Ø Disponibilidad de agua, fuerza motriz, telefonía y gas



Características básicas

Zona de Servicios Generales¹¹

- Ø Estaciones de servicio y playas de estacionamiento
- Ø Talleres y gomerías
- Ø Locales de exposición y venta de vehículos y maquinaria auxiliar de transporte
- Ø Oficinas para empresas de logística, transporte y distribución, servicios a la industria, bancos, seguros, comercio exterior, telemática
- Ø Restaurante, bar y salón de entretenimientos
- Ø Galería comercial
- Ø Hotel con Centro de Convenciones
- Ø Espacios verdes y circulación interna

Las nuevas facilidades logísticas permitirán plena utilización del sistema ferroviario. Con énfasis se logrará incrementar sensiblemente el transporte ferroviario, consolidando el volumen de los agro negocios, provenientes de la región, que hasta el momento en su gran mayoría se hacen en camiones.

La implantación de la Plataforma de Actividades Logísticas y la Estación de Transferencia Intermodal de Cargas impactará positivamente en las siguientes áreas:

¹¹ Material extraído del sitio web oficial de la Prov. De San Luis www.sanluis.gov.ar

¹¹ Material extraído del sitio web oficial de la Prov. De San Luis www.sanluis.gov.ar

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

El empleo¹¹

Los nuevos empleos serán logrados a través de:

La construcción de las instalaciones; las operaciones de transferencia de contenedores; las operaciones en los depósitos y las actividades logísticas; las estaciones de servicio, los talleres, gomerías y agencias; los moteles, hoteles, paradores y restaurantes; las oficinas de las compañías de transporte; las oficinas de bancos, compañías de seguros y gestorías; las comunicaciones y la telemática.

Estudio de caso en España, que sirve como indicador:

Genero alrededor de 30/40 empleos por hectárea; manipulación media: 30.000 ton./ha; para un flujo de 1.000.000 toneladas; 34 hectáreas aproximadamente ocupó 1.200 personas.

Las empresas de transporte y logística¹¹

Las instalaciones estarán diseñadas especialmente para:

Carga, descarga y maniobra. Circulación y estacionamiento.

Se dispondrá de todo tipo de servicios en forma concentrada:

Combustible, reparaciones, repuestos, lavado. Hotelería y comida.

Telecomunicaciones y telemática. Bancos, seguros y gestorías.

Se mejorarán las condiciones de vigilancia y seguridad:

Incendios y robos. Iluminación y control de accesos. Seguimiento satelital.

Tendrán menores costos de:

Fraccionamiento; almacenamiento; consolidación y desconsolidación

Las personas¹¹

Trabajarán en ambientes adecuados, higiénicos y confortables. Dispondrán de servicios para sus trámites personales. Tendrán acceso a nuevas oportunidades de empleo y a la capacitación.

El ámbito urbano y el medio ambiente

¹¹ Material extraído del sitio web oficial de la Prov. De San Luis www.sanluis.gov.ar

¹¹ Material extraído del sitio web oficial de la Prov. De San Luis www.sanluis.gov.ar

¹¹ Material extraído del sitio web oficial de la Prov. De San Luis www.sanluis.gov.ar

IV Congreso de Relaciones Internacionales

La Plata, República Argentina, 26, 27 y 28 de noviembre de 2008

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

Habrà menor circulación de pesados en las áreas urbanas, reduciendo la contaminación y los ruidos , incrementando la capacidad de las calzadas. Se darà un mejor destino a la tierra urbana. Las sustancias peligrosas se almacenaràn en recintos especiales.

Conceptos Finales

Las claves

Se identifican 3 pilares fundamentales donde trabajar:

- 1) Recursos Naturales
- 2) Tecnología disponible.
- 3) Capital Humano.

1 - Recursos Naturales:

A continuación se detalla el perfil exportador de los productos que más horizonte tienen según datos del banco mundial:

Según se deja ver en el cuadro anterior, esos serían los productos de mayor crecimiento

Horizonte Exportador	Valor \$ año 2004	Crecimiento 00/04	Proyectado 2010	Tasa anual de Crecimiento	Valor \$ año 2010
Oleaginoso	8.459 M M u\$s	15%	ALTO	12%	16.697 M M u\$s
Petrolero - Químico	8.624 M M u\$s	8%	MEDIO	6%	12.567 M M u\$s
Cerealero	2.932 M M u\$s	3%	MEDIO	6%	4.159 M M u\$s
Automotriz	2.526 M M u\$s	1%	MEDIO	6%	3.564 M M u\$s
Bovino	2.502 M M u\$s	8%	ALTO	12%	4.975 M M u\$s
Avícola	90 M M u\$s	34%	EXPONENCIAL	30%	434 M M u\$s
Siderúrgico	1.217 M M u\$s	7%	MEDIO	6%	1.727 M M u\$s
Fruti - Hortícola	1.108 M M u\$s	5%	ALTO	12%	2.353 M M u\$s
Pesquero	816 M M u\$s	-1%	BAJO	2%	784 M M u\$s
Maderero - Cel - Pap.	789 M M u\$s	11%	MEDIO	6%	1.120 M M u\$s
Mineral - Metalífero	2.864 M M u\$s	6%	ALTO	12%	5.653 M M u\$s
Vitivinícola	229 M M u\$s	10%	EXPONENCIAL	30%	1.203 M M u\$s
Ovino	195 M M u\$s	9%	MEDIO	6%	273 M M u\$s
Tabacalero - Yerbatero	210 M M u\$s	5%	MEDIO	6%	298 M M u\$s
Algodonero	86 M M u\$s	-5%	BAJO	2%	97 M M u\$s
Electrónico	1.062 M M u\$s	-1%	MEDIO	6%	1.597 M M u\$s
Textil, Indumentaria y Calzado	483 M M u\$s	-2%	BAJO	2%	544 M M u\$s
Azucarero y Confitero	147 M M u\$s	2%	ALTO	12%	333 M M u\$s
Resto	210 M M u\$s		EXPONENCIAL	30%	1.015 M M u\$s

TOTALES 34.549 M M u\$s

72% 59.393 M M u\$s

IV Congreso de Relaciones Internacionales

La Plata, República Argentina, 26, 27 y 28 de noviembre de 2008

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

a futuro, y todos ellos en su conjunto marcan un pauta de dirección sobre la competencia de San Luis en la Oferta Exportable a nivel País.

Así pues:


Posición	Horizonte Exportador	Valor \$ año 2004	Crecimiento 00/04	Proyectado 2010	Tasa anual de Crecimiento	Valor \$ año 2010
1	Petrolero - Químico	8.624 M M u\$s	8%	MEDIO	6%	12.567 M M u\$s
2	Oleaginoso	8.459 M M u\$s	15%	ALTO	12%	16.697 M M u\$s
3	Cerealero	2.932 M M u\$s	3%	MEDIO	6%	4.159 M M u\$s
4	Mineral - Metalífero	2.864 M M u\$s	6%	ALTO	12%	5.653 M M u\$s
5	Automotriz	2.526 M M u\$s	1%	MEDIO	6%	3.564 M M u\$s
6	Bovino	2.502 M M u\$s	8%	ALTO	12%	4.975 M M u\$s
7	Siderúrgico	1.217 M M u\$s	7%	MEDIO	6%	1.727 M M u\$s
8	Fruti - Hortícola	1.108 M M u\$s	5%	ALTO	12%	2.353 M M u\$s
9	Electrónico	1.062 M M u\$s	-1%	MEDIO	6%	1.597 M M u\$s
10	Pesquero	816 M M u\$s	-1%	BAJO	2%	784 M M u\$s

TOTALES 19.036 M M u\$s

34.549 M M u\$s

34.808 M M u\$s

59.393 M M u\$s

 Productos donde hay un alto nivel de participación de San Luis

Elaboración propia con datos del Banco Mundial

Del cuadro anterior se desprende que San Luis, puede sumarse en al menos seis de los 10 rubros que mayor perfil exportador tiene la Argentina dada las características de nuestros productos.

En este sentido con a llegada del Centro de Transferencia de Cargas, debe tener un efecto multiplicador sobre tales productos.

2- Tecnología Disponible

Estamos en presencia de un profundo y radical cambio. Nuevos pensamientos, paradigmas, modelos e ideales seguramente saldrán a la luz. El asunto es saber que hacer ante estos cambios. El concierto del comercio internacional es un cambio permanente, el cuál es muy difícil de dar con una teoría que analice con exactitud que es lo que va a suceder. Pero si podemos afirmar que el hecho de compartir estas relaciones internacionales, nos indican que debemos fortalecer las estructuras para lograr el

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

desarrollo del mismo. Y como se ha dicho anteriormente en este trabajo, la infraestructura “Es un Instrumento de Crecimiento”, por ello las inversiones que se hagan son para el crecimiento. Es por ello que se deben apuntalar estos emprendimientos Públicos con esfuerzo Privado. Hay que tejer nodos de crecimiento en la estructura del MERCOSUR que sirvan como by pass y oxigenen a las grandes metrópolis ya por demás saturadas.

Dadas estas apreciaciones podemos destacar algunas ventajas:

1. Nodos de Liberación
2. De forma radial
3. Disminución de puntos muertos
4. Aprovechamiento de economías a escala
5. Mejora el servicio de Trans. Internacional

3 –Capital Humano

En este caso el Capital Humano esta directamente relacionado con el punto anterior. Específicamente debido a la creación de estos nodos de liberación (como hemos optado por llamarles), ya que con ellos se produce lo siguiente:

1. Especialización de las actividades productivas locales.
2. Efectos de redistribución de riquezas
3. Evitar el movimiento migratorio hacia grandes ciudades.
4. ¡DESARROLLO SOCIAL!

Nuestra apreciación

Para un desarrollo sustentable de la región, debe generarse un reequilibrio territorial, reduciendo la desproporcionada centralidad y concentración en las áreas metropolitanas de las grandes ciudades. Los acuerdos comerciales alcanzados en el MERCOSUR han generado una natural expansión de la infraestructura de transporte en aquellas regiones donde se concentra, naturalmente, la actividad económica y productiva.

Parafraseando al Gobernador de Buenos Aires, Valentín Alsina, quién tubo estas palabras emotivas pero al mismo tiempo brillantes, al momento de inaugurar el ferrocarril en 1857, que sintetizaban cual era la estrategia a seguir para la relación transporte / comercio, quien dijo...

“...nuestra valiosa producción rural y los ricos productos rodarán velozmente por este lecho metálico...cuan inmenso es señores el horizonte que nuestro pequeño ferrocarril

Séptimas Jornadas de Medio Oriente

abre hoy una esperanza... es el primer brote de un árbol frondoso destinado a expandir poco a poco sus ramas y sus frutos por toda la extensión de nuestro país¹²...”

Hoy esas palabras podemos magnificarlas y decir “...por toda la extensión del MERCOSUR”. Es en la infraestructura y desarrollo Social en donde encontraremos el ansiado crecimiento económico.

BIBLIOGRAFÍA

- LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LA LOGÍSTICA PARA EL CRECIMIENTO DEL MERCOSUR – Prof. Jorge Castro
- Infraestructura de Transporte de Cargas en la República Argentina – Diagnóstico y propuesta del foro de la cadena agroindustrial Argentina
- Trabajo de investigación realizado por el Departamento de Desarrollo Sustentable del Banco Mundial – José Barbero
- "Infrastructure and Agreggate Agricultural productivity: International evidence". Antle, J.M, (1982).
- "Impact of Transportation on Regional Development". Transportation Research Record. Wilson, F. Stevens, A. Holyoke, T y Fuguit, R. Año 1982.
- Superior Gobierno de la Provincia de San Luis
- Banco Mundial
- Consejo Federal de Inversiones
- Indec
- Los corredores Bioceánicos – Abogado Roberto Bloch
- ARLOG – Asociación Argentina de Logística Empresaria
- Diario La Nación – suplemento de Comercio Exterior y Transporte y Logística
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Programa de Comercio Exterior de San Luis

¹² Valentín Alsina fue un escritor, jurista y político unitario argentino, gobernador de la provincia de Buenos Aires en dos oportunidades (1852 y 1857-1859).