

PUNTO DE VISTA

EL SECRETO ESTÁ EN LAS CADENAS LOGÍSTICAS

Hay preocupación por merma de competitividad

Pocos parecen aceptar que la propia actividad privada debe iniciar un amplio debate sobre sus reales problemas.

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

La innegable pérdida de nuestra competitividad comenzó a preocupar a mucha gente, hace ya bastante tiempo. Casi diariamente se escuchan fuertes quejas, especialmente de las economías regionales, pero hasta ahora no se conocen propuestas concretas de cámaras empresariales (de usuarios del transporte o de productores), que pueden servir para comenzar a hacer los necesarios ajustes. Pocos parecen aceptar que la propia actividad privada debe iniciar un amplio debate sobre sus reales problemas y después hacer



sus propuestas para soluciones, que deberían ser viables en el corto, mediano y largo plazo. Esto debe comenzar en forma urgente con un completo estudio de todas las cadenas logísticas, tanto las de

movimientos internos como las de importación y exportación. Los propios afectados deben verificar si éstas funcionan bien o si hay lugar para reducciones de costos. La mayoría encontrará que en el mediano plazo se puede mejorar mucho el funcionamiento de la mayoría de nuestras cadenas logísticas, si se tomen pasos correctos, que deben surgir de amplios debates y serios estudios. Pero varios encontrarán por su sorpresa, que mucho está en sus propias manos y si seguirían la sugerencia, encontrarían que ellos mismos pueden mejorar mucho, incluso en el corto plazo.

Como país exportador, nuestra competitividad depende en gran parte de los costos de producción y de los costos de la logística. En este sentido, la exportación de productos en contenedores es muy importante y en éste artículo y algunos que seguirán, se pretende dar una visión básica de algunos puntos que debieron formar parte de los debates y de los estudios que necesitamos hacer.

El más alto

En nuestro comercio exterior el costo del transporte es generalmente el más alto de todos los componentes de costos de la logística. Y nuestro

análisis debe comenzar, separando la cadena en tres partes. En primer lugar está la eficiencia del transporte interno hasta el primer puerto de embarque. Luego la eficiencia del puerto mismo y finalmente el resto de la cadena hasta el puerto de descarga en el destino final (eventualmente con trasbordos). Sin duda en ese análisis van a encontrar, que donde más se podrán bajar los costos, es en el trayecto del transporte interno. El costo para transportar un contenedor vacío de 40 pies de Buenos Aires a Salta y la vuelta del mismo lleno al Puerto de Buenos Aires y Dock Sud, cuesta alrededor del 50% más que el transporte marítimo desde Buenos Aires a Rotterdam. Por eso la parte del transporte interno debe recibir la primera atención. Para eso hay muchos ejemplos disponibles como países progresivos han podido optimizar los costos, con la correcta combinación del uso de los diferentes modos de transporte que están disponibles para sus cadenas logísticas.

No es suficiente que se comparen simplemente las tarifas que cobran los diferentes transportistas. Se deben incluir todos los elementos de los costos que generan los diferentes modos del transporte, algo que en nuestro país no recibe la debida atención, como tampoco lo recibe la real aplicación del transporte multimodal internacional, donde se contrata el transporte desde un punto interior de un país, hasta otro punto en el interior de otro país, con un solo responsable y un solo documento de transporte, que ha comprobado cómo ha podido bajar los costos de la logística. Pero esos países progresivos no se quedan con lo hecho, buscan constantemente formas para perfeccionar las cadenas logísticas y observan constantemente lo que pasa en toda la cadena, desde el origen hasta el destino, pues cambios en una de las tres partes mencionadas, puede gene-

rar la necesidad de ajustes en otras partes de la cadena.

Eslabones eficientes

Generalmente se denomina esto cómo "políticas de transporte intermodal", donde se presta especial atención que los puertos funcionen como eficientes eslabones en esta política. (Aquí muchos creen que el buque es el principal cliente de un puerto, pero desde el punto de vista de la economía del país, el principal cliente es la carga). Tomando en cuenta que alrededor del 90% de las toneladas se transporta por mar, nuestras cadenas logísticas del comercio exterior están supeditadas al sistema marítimo y portuario

Se deben incluir todos los elementos de los costos que generan los diferentes modos del transporte.

de la Costa Este de Sud América (C.E.S.A.), que está en el umbral de grandes cambios, que también deben ser parte de los estudios. Brasil quiere aprovechar los beneficios de la economía de escala en el transporte marítimo. A partir de 2008 comenzó a aplicar nuevas políticas, que ahora empiezan a dar sus frutos. Por el volumen que ofrece nuestro vecino, se usan buques cada vez mayores, pero Brasil no ha adaptado todavía su sistema portuario a las nuevas exigencias que esos volúmenes y esos buques plantean. En estos momentos sus puertos presentan un panorama caótico. Pero se puede esperar que a partir del 2014 se pase de una situación de falta de capacidad, a una capacidad muy holgada, que resultará en una fuerte competencia entre puertos y terminales. Esto tendrá una gran influencia en todo el sistema portuario de la región, cómo veremos en el próximo artículo.



(*) Especialista en transporte multimodal

Puertos bonaerenses

Se llevó a cabo una reunión con los titulares de los puertos de la provincia de Buenos Aires, presidida por el Ministro de la Producción bonaerense, Cristián Breintestein acompañado por el subsecretario de Actividades Portuarias, Jorge Otharán. En la oportunidad se realizó un balance anual de las obras realizadas, las que están en ejecución y a la actividad comercial de cada puerto provincial.

En el caso del Puerto La Plata, su presidente Mariano Goyenechea brindó un informe sobre el avance de las obras de la nueva terminal de contenedores de TecPlata. La misma se encontraría en condiciones de comenzar a operar en el próximo mes de agosto. Goyenechea dio a conocer que también están avanzadas las obras del dragado del canal de acceso a 34 pies, la futura señalización del mismo y el nuevo canal que llega al troncal, obras de contención sobre las Islas Río Santiago y Paulino, la ampliación de la boca de giro (Cuatro Bocas) y por último el nuevo muelle (sitio n°4) ubicado sobre una de las cabeceras del puerto en el margen de Ensenada que estaría finalizado en el primer semestre de este año.

El ministro agregó que se está cumpliendo con el compromiso que asumió el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Daniel Scioli, de poner en valor la infraestructura portuaria, modernizando y adaptando los puertos a las nuevas oportunidades y demandas del mercado internacional.

