

PUNTO DE VISTA

TRAS LOS EJEMPLOS DE EEUU, EUROPA Y CHINA

La logística reclama una mayor presencia



Se debe empezar con urgencia un debate de cómo podemos fomentar el transporte intermodal.

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

De los artículos anteriores se puede haber concluido que el tema de la competitividad de nuestros productos, merece un amplio debate. Si todos los involucrados dieran sus debidos aportes, existiría mucho campo para mejoras. Hay una urgente necesidad de comenzar a hacer planes para el futuro. Por un lado tenemos la exagerada participación del camión en nuestros transportes internos, con excesivos costos totales. Aquí se deben tomar en cuenta los costos de construcción y mantenimiento de las rutas y además externalidades como congestión, accidentes y el perjuicio para el medio ambiente. Tampoco se debe olvidar el alto consumo de energía. No cabe duda que ya se podría empezar a bajar costos y consumo de energía con un mayor uso de otros modos de transporte que ya están disponibles.

Por otro lado se debe prestar atención a los grandes cambios que ya están comenzando este año en el transporte marítimo de la Costa Este de Sudamérica, que van a afectar dentro de poco tiempo nuestro sistema portuario. De un sistema con predominancia de líneas marítimas directas al puerto de Buenos Aires, en dos años veremos un sistema con una mezcla de tales líneas con otras, donde buques aún más grandes de lo que ya están en los servicios, harán trasbordos en los grandes hubs que ya se están formando entre Santos e Itapoá. Pronto vamos a ver en nuestra región los mismos cambios que comenzaron en los años 80 en el Norte de Europa, donde disminuyeron las líneas directas a puertos en el Báltico y fueron reemplazados por servicios de líneas feeder. Ya en el año 2000 se pronosticaba en el libro "Contenedores, Buques y Puertos, partes de un sistema de transporte, lo que iba a acontecer (ver en www.antoniozuidwijk.com.ar/capitulo22). Se debe empezar con urgencia un debate de cómo podemos fomentar el transporte intermodal, que ha demostrado desde los años ochenta sus enormes ventajas en todos los países que lo han implementado. Todos sabemos que

el contenedor fue el elemento que posibilitó el moderno transporte intermodal y que su cuna estaba al fin de los años cincuenta en los Estados Unidos. Su uso masivo se extendió a Europa en los años setenta y se comenzó a denominar al contenedor como "un elemento de un equipo de transporte". A partir de 1980 comenzaron a sancionarse las primeras leyes para fomentar el transporte intermodal y en 1993 salieron los primeros estudios que comprobaron los logros de los cambios que habían comenzado en los ochenta. Los costos totales de la logística habían bajado en los Estados Unidos del 16,3% del PBI en 1982 al 10,5% en 1993. Europa siguió el mismo camino y hasta el país más chico de Europa, Holanda, hizo sus estudios de transporte intermodal. Después Europa hizo su "Libro Blanco del Transporte". También las Naciones Unidas prestaron mucha atención al tema y UNCTAD publicó muchos estudios con consejos para países emergentes. En todos esos estudios el rol de los puertos en la cadena logística ha sido considerado.

Poca atención
En los países de Sudamérica se ha prestado poca atención a es-

Costos logísticos

Los costos logísticos aumentaron 1,91% en enero 2013 en la Argentina. Así lo evidenció el Índice de Costos Logísticos Nacionales, elaborado para la Cámara Empresaria de operadores Logísticos (Cedol) y fue dado a conocer por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN,) a través de su Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial (C3T).

En la variante que incluye el Costo con Transporte, la variación del mes fue del 1,91%. En tanto que para la modalidad Sin Costo de Transporte, la variación fue del 1,22%.

La variación del mes de enero, en ambas modalidades, se debe fundamentalmente al incremento en los costos del gasoil que comenzaron a regir a fin de diciembre (en este mes sólo se había aplicado una parte del incremento) y también por el incremento en los costos de los peajes, las patentes y las tasas. Asimismo, se registraron otras variaciones menores en el resto de los componentes, salvo en mano de obra, donde el incremento ha sido nulo. No obstante, se esperan incrementos en los costos de mano de obra a partir del mes de febrero.

De todas formas, el indicador de la UTN/CEDOL fue menor al calculado por la Fadeec que, para enero 2013, arrojó un incremento del 2,35%.

ta evolución y una buena lectura de la historia de la globalización probará sin duda que fue Asia que lo supo aprovechar mejor y entre todos los países emergentes fue China quien se llevó los laureles. Pocos estudian cómo hubiera sido la historia mundial y cuantas fábricas se hubieran radicado en Sudamérica en vez de China, si en nuestro continente se hubiera dado la misma atención a estos acontecimientos. Ahora es China que enseña a todo el mundo cómo se debe implementar el transporte intermodal, con desarrollos en ferrocarriles y puertos que son casi increíbles. Poco se lee en nuestros círculos sobre los enormes avances que se han hecho con el transporte por agua y cómo han surgido enormes puertos interiores sobre los grandes ríos chinos. Últimamente también en los Estados Unidos se ha comenzado a estudiar nuevamente el rol de los puertos "tierra- adentro" que habían sido relegados a un segundo plano. En este sentido Europa tiene su propia historia con los puertos de Amberes y Hamburgo. Rotterdam es el gran hub en tierras ganadas al mar con muy grandes profundidades.

Todos estos puntos deben ser parte de lo que deben estudiar nuestros productores, si quieren ser competitivos en el futuro. Y lo primero que se debe hacer en esos estudios, es fijar prioridades. Nadie puede esperar que del día a la noche se pueda cambiar todo. El primer paso que debemos tomar, es estudiar en se-

rio de qué manera se puede sacar provecho de lo que ya está disponible y comenzar con un firme fomento del transporte intermodal. Hay mucha infraestructura de trocha ancha, (la herencia de la Argentina cuando teníamos uno de los más eficientes sistemas "ferro-portuarios" del mundo), que está en aceptables condiciones de uso. Poca atención se da a este tema y mucho se habla del Ferrocarril Belgrano (trocha de un metro), con sus enormes problemas de difícil solución. Para ambos sistemas se debe comenzar con un estudio de cómo ya se puede hacer un mejor uso de la infraestructura disponible y los tramos que merecen prioridad en las reparaciones, con proyectos realizables en el corto plazo. También hay que analizar lo que se necesita para las soluciones totales, que sin duda van a demorar años, aún si se dispone de las grandes sumas que hacen falta. Entre las prioridades que el país debe fijar, está la decisión sobre cuales son las actividades que merecen la primera atención y de qué forma se sirve más al interés general.



(*) Especialista en transporte multimodal

Puerto Quequén

profundamente operativo

Av. Juan de Garay 850 (7631) // Puerto Quequén // Buenos Aires // Argentina // Phone/Fax: 54-2262-450006 // E-mail: coordinacion@puertoquequen.com