

La relación entre Cadenas Logísticas, Competitividad y Políticas de Transporte.

Introducción:

No cabe duda que el país necesita un completo estudio de todas sus Cadenas Logísticas para verificar si funcionan bien o si hay lugar para reducciones de costos. 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 esta presentación se pretende dar una visión muy básica y parcial de algunos puntos que deben formar parte de tal estudio.

En nuestro Comercio Exterior el costo de transporte es generalmente el más importante de todos los costos de la logística. El 90% de las toneladas se transporta por mar y por eso nuestras cadenas logísticas del Comercio Exterior están supeditadas al sistema marítimo de la región. Con estos puntos en mente, se comienza esta “presentación de ideas” con un análisis de todos los elementos de costos que se deben tomar en cuenta para poder saber el costo total del transporte que generan los diferentes “modos” del transporte.

No es suficiente comparar simplemente las tarifas que cobran los diferentes operadores de transporte a sus clientes, desde el punto de “competitividad” de un país, se debe tomar en cuenta el “costo del transporte para la comunidad nacional”. Un análisis de la cadena de transporte de exportación se debe dividir en 3 partes: 1) Desde origen al primer puerto de embarque, 2) ese puerto mismo y 3) la eficiencia del transporte marítimo desde este primer puerto de embarque, hasta el puerto de destino final, eventualmente con trasbordos. En muchos casos de exportación se podrá conseguir la mayor reducción de costos para “la comunidad nacional” en la primera parte. El transporte de un contenedor vacío de 40 pies hasta Salta y su transporte lleno al puerto de Buenos Aires es +/- 50 % mayor que el flete de Buenos Aires a Norte Europa.

En el transporte marítimo, es muy importante el avance de la economía de escala, que produce grandes cambios en los sistemas marítimos y portuarios, que influyen en la formación de las cadenas logísticas.

Esta presentación Prezi se divide en 3 partes:

PARTE 1: PUNTOS “BÁSICOS”

PARTE 2: LAS CADENAS LOGÍSTICAS con el actual sistema “marítimo y portuario”.

PARTE 3: LAS CADENAS LOGÍSTICAS con el sistema “marítimo y portuario” que está asomando.

PARTE 1: PUNTOS “BÁSICOS” está subdividida en:

1 A: Transporte Intermodal.

1 B: Economía de Escala en el transporte marítimo.

1 C: El “entorno” en que se forman nuestras Cadenas Logísticas..

1 A: Transporte Intermodal.

En esta parte se explica cómo países “en progreso” están buscando constantemente formas para optimizar el uso de los diferentes modos de transporte en sus cadenas logísticas. (No usamos el término “progresivos”, pues su significado no está suficientemente definido para esta

presentación). Esos países estudian los costos que generan los distintos modos de transporte para la “comunidad nacional”. Con el resultado de esos estudios hacen ejercicios con las posibles combinaciones que se pueden hacer con el uso de los distintos modos de transporte para estimar cual cadena podrá ofrecer los mejores resultados desde “Origen hasta Destino”; generalmente se denomina esto como “Políticas de Transporte Intermodal”.

Se mencionan estudios, incluyendo uno de Naciones Unidas, que demuestran que los puertos deben funcionar como eficientes eslabones en la Política de Transporte Intermodal.

1 B: Economía de Escala en el transporte marítimo:

En las últimas décadas, el transporte marítimo se ha caracterizado por su constante búsqueda para bajar los costos por unidad transportada.

Desde los años noventa se han desarrollado nuevos tipos de motores, nuevos modelos de los buques y se ha avanzado constantemente en la “ECONOMÍA DE ESCALA”.

Cuando en el 2008 esta carrera para bajar los costos tropezó con una fuerte crisis económica, se creó una enorme sobreoferta de buques, que ha llevado a la actividad a una competencia tan feroz que no se ha conocido jamás. Como consecuencia de esta competencia, se comienzan a producir profundos cambios en el transporte marítimo de nuestra región, que culminarán a partir del 2014 y que serán definitivos. Se puede afirmar que en estos momentos el transporte marítimo es el más competitivo de los modos de transporte y que esto seguirá así en el futuro, cuando se hayan concretado los importantes cambios que se han iniciado.

1 C: El entorno.

En esta parte se explica porqué nuestras cadenas logísticas están supeditadas a lo que hace Brasil. 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. Brasil quiere aprovechar los beneficios de la Economía de Escala en el transporte marítimo y a partir del 2008 se comenzaron a aplicar nuevas políticas, que ahora están dando sus frutos. 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 de la región y afectará nuestras Cadenas Logísticas.

PARTE 2. LAS CADENAS LOGÍSTICAS con el actual sistema “marítimo y portuario”.

¿Cómo podemos mejorar nuestras cadenas logísticas con la aplicación de programas de fomento del Transporte Intermodal ?

Se describe el presente sistema de transporte marítimo, donde casi todas las líneas marítimas llegan directamente al puerto de Buenos Aires. En realidad ya se usan buques de gran tamaño, que en otras regiones hubieran usado puertos pivotes o concentradores. Eso no es posible ahora, porque los puertos de Brasil no cumplen con las exigencias para servir como puertos pivotes. Por eso casi todas las líneas marítimas vienen directamente a Buenos Aires con buques que son mayores de lo que requiere nuestro volumen de cargas. Con el sistema actual, el “Puerto de Buenos Aires y Dock Sud” es el puerto predominante con más del 85% del total de contenedores movidos. No obstante las grandes distancias desde las zonas de producción, se hace más del 90% del transporte al puerto por camión. Es innegable que este puerto tiene problemas en todos sus accesos, por agua, por rutas y por ferrocarriles. Este último sistema tiene 3 trochas: de 1 metro, 1435 mm (estándar) y 1676 mm (trocha ancha). La trocha estándar no tiene acceso al puerto. El

sistema de 1 m (el Ferrocarril Belgrano), que todavía está en deplorables condiciones y tiene pocos movimientos de carga, tiene su entrada al puerto desde el norte. Todas las líneas de ferrocarriles de carga de trocha ancha, incluyendo el NCA y ALL que son las que más cargas mueven, tienen su acceso desde el sur. Sus vagones deben cruzar 3 importantes avenidas en la zona de Retiro, que causan graves complicaciones de tránsito y solo se puede hacer en horarios muy restringidos. Ya en los años 70 había planes para hacer entrar sobre el trazado del ferrocarril Belgrano, también los ferrocarriles de trocha ancha desde el norte, desde donde vienen la gran mayoría de las cargas de exportación. Pero por diversas razones, estos planes de los años 70 no se han podido concretar, a pesar de grandes inversiones que ya se han hecho. Desde hace varios años, especialistas en ferrocarriles han hablado de la necesidad de hacer un profundo estudio del tema, que está muy relacionado con el transporte de pasajeros por ferrocarril en la zona Metropolitana.

PARTE 3: LAS CADENAS LOGÍSTICAS con el sistema “marítimo y portuario” que está asomando.

En esta parte se describe qué factores hay que considerar para poder hacer un pronóstico de cómo será el nuevo sistema marítimo en la región de la Costa Este de Sudamérica (C.E.S.A.) a partir del 2014. SIN DUDA SE FORMARÁN PUERTOS PIVOTES EN LA REGIÓN ENTRE SANTOS Y ITAPOÁ, DONDE BUQUES DE 10.000 TEU Y MAS, DARÁN VUELTA. El futuro sistema marítimo de la Costa Este de Sudamérica, será con puertos “pivotes” o “primarios” y puertos “feeder” o secundarios.

Además se refiere a los cambios que se han generado en otras regiones donde avanzó el Transporte Multimodal, donde Armadores y Freightforwarders contratan los transportes del interior de un país hasta el interior de otro, bajo un solo documento de transporte. Lamentablemente este tema no recibe ningún interés en nuestra región, aunque se ha comprobado en el mundo entero que ese sistema ha bajado considerablemente los costos de las cadenas logísticas. Pero no cabe duda que pronto también este tema recibirá más atención. (Ver REGLAS DE ROTTERDAM EN ESTE MISMO SITIO).

La historia del mundo muestra muchos ejemplos de países que se han beneficiado con el avance de la Economía de Escala, pero también otros tantos que se han perjudicado y terminaron pagando costos adicionales para los trasbordos.

Brasil, que cambió radicalmente sus políticas portuarias y de transporte a partir del 2008 y está completando su primer programa de “puertos y transporte relacionado con puertos”, que se cumple en el 2014, va a ser sin duda “un país ganador”. Esto queda reforzado por haberse ya aprobado planes de la segunda fase de 2014 al 2017 con enormes inversiones anunciadas de US\$ 26.000.000.000 (dólares estadounidenses).

Pero nuestro país podrá resultar “perdedor” y no cabe duda que se deben realizar serios estudios de lo que debemos hacer para evitar que los cambios nos perjudiquen.

COMO SE EXPLICA EN LA PRESENTACIÓN, SE DEBE SEPARAR EL ANÁLISIS DE UNA CADENA DE LOGÍSTICA DE EXPORTACIÓN EN 3 PARTES:

- 1) EL TRANSPORTE TERRESTRE HASTA EL PRIMER PUERTO DE CARGA,
- 2) ESE PUERTO MISMO,
- 3) LA CADENA DE TRANSPORTE POR AGUA HASTA EL PUERTO DE DESCARGA FINAL.

EN EL FUTURO, LA COMPETENCIA EN LA PARTE MARÍTIMA VA A SER ENTRE BUQUES DE GRAN TAMAÑO, QUE VAN A POCOS PUERTOS DE LA COSTA ESTE DE SUDAMERICA Y QUE DEBEN DAR VUELTA EN BRASIL, Y BUQUES DE TAMAÑOS MENORES QUE MANTIENEN ESCALAS DIRECTAS EN ARGENTINA.

los buques del mayor tamaño que no podrán venir al rio de la plata, bajarán el costo del transporte en los trayectos largos, pero agregan gastos de trasbordo.

lo que argentina debe estudiar, es la posibilidad de crear un sistema donde también habrá competencia entre los buques de menor tamaño que mantienen escalas directas en argentina.

Ciertos tipos de buques que hacen escalas directas en argentina, podrán acercarse más al origen y destino de las cargas, que están al norte de Buenos Aires. De esta forma tendrán un costo mayor en el trayecto "marítimo", pero bajarán significativamente los costos del transporte terrestre. La reducción de costo en la parte terrestre, podrá ser mucho mayor que el gasto adicional en la parte "marítima".(En los estudios para fijar nuestra "política de transporte", los costos deben incluir los de infraestructura y "externalidades").

Es en el interés de nuestro comercio exterior que se haga un profundo estudio, de cómo se podrá desarrollar un sistema portuario, que garantice que se podrán formar diferentes cadenas logísticas, que ofrecerán las mejores posibilidades para obtener el menor costo total desde origen a destino.

Argentina también podrá aprovechar los beneficios de la Economía de Escala. Para eso debe aplicar las lecciones que hay en el mundo, donde muchas regiones ya pasaron por las mismas experiencias.

Opinamos que se debe crear un sistema portuario que debe brindar 3 tipos de servicios:

1) **Puertos Primarios** que pueden recibir líneas directas con los mayores buques que nuestro volumen de cargas requiere y justifica.(Para eso se deben hacer cálculos de "Costos y Beneficios")

2) **Puertos Secundarios** sobre los puertos fluviales para buques "feeder" que conectan con Puertos Principales de la región y alimentan los mayores buques que hacen los trayectos largos.

3) Puertos que son tanto **Primarios para algunos servicios de líneas directas, como Secundarios para otros, que operan con trasbordos en Brasil:**

3.1. Primarios, para atender ciertos tipos de buques con tamaños algo menores, pero que igualmente ofrecen líneas directas, en competencia con los buques de mayor tamaño que tocan otros principales puertos primarios en Argentina.(por ejemplo Buenos Aires y Exolgán y el futuro puerto de La Plata)

3.2.Secundarios para servir a buques "feeder, pero de mayor tamaño, con conexión en Brasil. De esta forma se ofrece un sistema con la mayor competencia posible, donde se podrán formar diferentes cadenas logística y se puede elegir la cadena que da el menor costo total de origen a destino. A esto se debe agregar las ventajas que el avance de la aplicación de Contratos de Transporte Multimodal podrán brindar. No hay que olvidar que el sistema marítimo es el más competitivo y que muchas veces el mayor costo está en la parte de transporte hasta el puerto. Para ilustrar esto se da algunos ejemplos de la "Política de Transporte y Puertos" que aplica Europa, especialmente en su parte norte, donde se analiza cómo cumplen sus puertos su función en las cadenas logísticas.