

PUNTO DE VISTA

UN DESAFÍO PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD

El transporte terrestre es la clave logística



Esta modalidad brinda grandes posibilidades para bajar significativamente los costos de los usuarios directos

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

En los artículos anteriores se explicó por qué los productores deben seguir con atención todos los costos que se producirán en la cadena logística desde origen a destino. En el caso de productos primarios, el valor de base en la cadena de compraventa es el valor del producto en el mercado de destino. De aquel valor de base, cada intermediario va restando los gastos que él estima que va a tener desde el lugar y momento de su compra, hasta la entrega al próximo intermediario. Finalmente lo que se ofrece al productor, es aquel valor de base en el mercado de destino, menos todos los gastos que han estimado todos los intermediarios en toda la cadena y, lógicamente, sus ganancias. Por eso no es suficiente que los productores analicen solamente la parte que ellos

mismos pagan. Deben hacerlo con los gastos desde la tranquera hasta el puerto de destino. También se debe tomar en cuenta que nuestras cadenas logísticas para contenedores están totalmente supeditadas al sistema de líneas marítimas y el resultante sistema portuario de la región, que se extiende desde el puerto de Santos hasta el Río de la Plata. A partir de los años 70 la historia del mundo muestra el vertiginoso cambio de los sistemas del transporte marítimo y las consecuencias que tuvo para los sistemas portuarios. Desde la posición dominante de New York en los años 70, se pasó al puerto de Rotterdam de los años 80, para terminar ahora en el absoluto dominio de los puertos chinos y de Singapur.

En el esquema de la operación de comercio y transporte internacional, se pueden distinguir tres tramos importantes de la cadena.

El primero es el transporte terrestre desde la tranquera o fábrica hasta el primer puerto de embarque. Luego siguen los gastos del puerto mismo, y finalmente el transporte marítimo, donde se puede incluir un

puerto de trasbordo, y se deben calcular todos los gastos desde el primer puerto de embarque hasta la llegada al puerto de destino final. De los tres tramos, el que merece la mayor atención, es el terrestre. Asimismo, en el análisis del primer puerto de carga no se deben tomar en cuenta solamente los gastos que se generan en aquel puerto, sino su funcionamiento como eslabón que debe unir eficientemente la parte terrestre con la marítima. Debemos estudiar cómo es la competitividad actual de cada tramo y qué posibilidades de mejoras ofrece cada parte de la cadena.

Con escala

El transporte marítimo de las últimas décadas se ha caracterizado por una constante búsqueda para bajar los costos por unidad transportada. La economía de escala ya ha llegado a la Costa Este de Sudamérica. Es entonces el tramo terrestre, donde predomina el transporte por carretera en prácticamente todo el continente sudamericano, el que brinda grandes posibilidades para bajar significativamente los costos, no solamente para los usuarios directos del

transporte, sino para todas las comunidades nacionales.

Los productores no deben esperar a que los gobiernos empien a implementar políticas en el futuro y ya deben comenzar a hacer sus propios análisis de cómo pueden bajar sus costos, empezando con el sistema portuario donde están insertadas nuestras cadenas logísticas ahora y siguiendo con las perspectivas del sistema que pronto va a venir y que vamos a describir aquí. Lamentablemente ahora hay escasas opciones; prácticamente todas las líneas marítimas ofrecen ahora servicios directos hasta el puerto de Buenos Aires, que es el puerto dominante con más del 85% de los movimientos totales del país. Los armadores todavía ofrecen pocos puertos alternativos, pero aún así, no cabe duda que es muy posible que muchos productores ya pueden bajar sus costos, seleccionando mejor el transporte terrestre y el puerto que más le conviene. Este ejercicio se debe hacer ahora para tener el correcto panorama de lo que será conveniente en el futuro. Los productores deben formar una base comprobada, para poder ejercer sus influencias en el momento que ellos mismos deben luchar para conseguir las mejoras que el sistema requiere. Por la gran demanda de bodega de Brasil, en el tráfico con Buenos Aires hay buques mucho más grandes que los que requiere nuestro comercio exterior, y a partir de 2014, el salto será aún mayor. Entonces se va a repetir la historia que ya vimos en todo el mundo. Vamos muy pronto de

un sistema de líneas directas exclusivamente, a un sistema de puertos hubs regionales, que estarán entre Santos e Itapoá en Brasil, con líneas feeder a puertos secundarios, donde se podrán bajar significativamente los costos del transporte terrestre, que podrán ser mucho mayores que los costos adicionales que tendrán los armadores para ofrecer sus servicios con nuevos puertos alternativos.

En tiempos normales de oferta de espacio en los buques y demanda de parte de cargadores, los buques muy grandes van a un reducido número de puertos. Pero en este tiempo de crisis, con su enorme sobre oferta de bodegas, optan a menudo para navegar en grandes tramos con sus buques parcialmente cargados, porque su única alternativa es dejarlos amarrados sin operar. Por esta razón y por falta de puertos de trasbordo en Brasil, siguen viniendo buques de mucho mayor tamaño a nuestras costas. Pero ¿será así el próximo año cuando comiencen a operar las grandes terminales portuarias nuevas, que se están construyendo en Brasil?



(*) Especialista en transporte multimodal

Mejora de calidad

El Departamento de Carreteras (Departamento de Estradas de Rodagem - DER), el Sindicato de la Industria de la Construcción Pesada de San Pablo (Sinicesp) y el Sindicato de Arquitectura e Ingeniería (Sinaenco) suscribieron los términos de la Cooperación Técnica del Programa Buenas Rutas (Boas Vias), asociación creada para promover la mejora de la calidad de las rutas en el Estado.



El Programa establece nuevas directivas en la relación entre DER y sus prestadores de servicio, buscando que las empresas contratadas, ganadoras de licitaciones públicas, sigan las normas de calidad establecidas para ejecutar sus servicios, tanto en lo que hace a seguridad vial como en el cumplimiento de plazos. Con 12 meses de vigencia, Boas Vias puede ser prorrogado otro año más. Al final del programa será divulgado un informe con el diagnóstico sobre la integración de las áreas, desarrollo e implementación de puntos de control, indicadores de calidad y de sustentabilidad desarrollados durante el período.