

Anexos



El desafío argentino de reducir Costos Logísticos ante el crecimiento del Comercio Exterior. Disertación ofrecida por el Dr. José Barbero, especialista de transporte del Banco Mundial

Completo análisis, con la mirada desde el exterior, de lo que ocurre hoy en la logística de la Argentina. Propuestas para mejorar y lograr acompañar el crecimiento previsto para el comercio internacional. José Barbero, especialista en transporte para América Latina y el Caribe, habló durante el VI Congreso Internacional de Transporte de Cargas organizado por la FPT, Fundación para la Formación Profesional en el Transporte, en marzo 2007 en Buenos Aires.

La logística en Argentina presenta una situación intermedia, que tiene un riesgo cierto de deteriorarse ante el crecimiento del comercio exterior. Se requieren medidas en múltiples áreas para superar algunos problemas tradicionales, y – fundamentalmente - para evitar que el crecimiento incremente los costos logísticos y reduzca la competitividad.

Las exportaciones han tenido un rol clave en la recuperación de la economía Argentina. Hay una clara política pública para expandirlas, con la meta de alcanzar los US\$ 60 mil millones en el año 2010 (US\$ 40 mil millones en 2005, y 46.5 en 2006) y se está en camino a hacerlo. Para llegar y lograr mover estos volúmenes hace falta una capacidad y una calidad de servicio logístico importante y con costos logísticos que no reduzcan la competitividad. A raíz de esto, el Banco Mundial preparó un informe cuyo objeto es identificar los obstáculos para cumplir con esa meta y las acciones necesarias para superarlos.

El contenido y organización de la presentación se divide en cuatro pilares:

- El desempeño logístico y cómo medirlo
- La situación actual de la logística en Argentina
- Tendencias y Desafíos
- Estrategia: pilares, agenda y requerimientos para implementarla.

En los últimos años ha habido un proceso de modernización en el diseño y gestión del flujo físico de bienes, que alteró la tradicional demanda de transporte de cargas. En los últimos 25 años las firmas han modificado la forma en que producen y venden bienes, tendiendo a minimizar los costos logísticos que genera el flujo físico: transporte inbound y outbound, almacenamiento y costos financieros de los inventarios, costos administrativos asociados (programación, gestión de órdenes, agenciamiento, etc.), mermas y deterioro de los bienes.

Las firmas han reconfigurado su estructura de abastecimiento, producción y distribución para minimizar estos costos logísticos: tendencia al just-in-time (JIT), ciclos de producto más cortos, incremento de productos, producción por órdenes y no por stock, tercerización.

El Dr. José Barbero habla para Webpicking

Webpicking: ¿Cómo está la Argentina en materia logística?

J. Barbero: Es difícil encontrar la palabra justa; está de una forma intermedia porque tenemos cosas buenas, como las islas de calidad muy importantes en la logística; pero todavía existen cosas muy débiles. A medida que crece el volumen del comercio crece la congestión y, con el paso del tiempo, no es que nos quedamos igual, sino que podemos estar peor, simplemente porque hay mayores volúmenes, se producen más colas de espera y los costos a nivel de calidad de desempeño podrían reducirse.

Webpicking: ¿Cuáles son las soluciones a esos problemas?

J. Barbero: En el informe que preparó el Banco Mundial identificamos varias acciones y el horizonte temporal no es largo, está previsto al año 2010. Creo que hay otros problemas de mediano plazo que nosotros todavía no hemos tocado, pero que también habría que abordarlos. Me parece que en la logística moderna para lograr un buen desempeño hay que desarrollar muchas cosas diversas; entonces, se

La reducción de costos de inventario ha sido enorme; los costos de transporte pueden incluso crecer con el JIT. La precisión es clave.

El proceso de modernización incluye a los dadores de cargas – en tanto organizadores de la cadena de abastecimiento, y a los operadores en los que tercerizan los servicios. La naturaleza de los contratos cambia: del fletamento a la asociación estratégica.

Las firmas y sus proveedores coordinan las cadenas de abastecimiento, aprovechando la tecnología de información y comunicaciones. La apertura comercial las va globalizando.

La naturaleza de la demanda de transporte de cargas se ha alterado profundamente: no se procura minimizar el costo de transporte, sino los costos logísticos

El informe se apoya en una conceptualización de los factores que condicionan el movimiento físico de las cargas: facilitación comercial; logística empresarial; e infraestructura y servicios de transporte.

La medición del desempeño logístico, que se hace a nivel macro o micro, presenta dificultades de definición y de interpretación.

La interpretación de indicadores por país no es fácil, debido al impacto de la estructura de la economía y la composición del comercio, caso países con alta participación de productos de bajo valor unitario y mayores costos de inventario probablemente no compensen los mayores costos de transporte.

Un reciente ejercicio, el Measuring Global Connections, permitió elaborar un índice de percepción integrado y otros indicadores de desempeño. De acuerdo a los resultados del LPI para Argentina, LAC y otros países, los indicadores de percepción evidencian que Argentina se encuentra relativamente bien en la región, pero rezagada respecto a los países desarrollados.

Con respecto a la situación actual de la logística en Argentina, más precisamente en el desempeño de infraestructura y servicios de transporte, el análisis realizado permitió identificar varios problemas en la infraestructura y los servicios del transporte como:

- Congestión en el Hub de productos agrícolas alrededor de Rosario
- Participación limitada del ferrocarril en el transporte de cargas;
- Demoras que enfrenta el transporte carretero internacional
- Escaso desarrollo del multimodalismo, el intermodalismo y los transbordos.

Hacer logística significa movilizar cargas en el espacio y tiempo. La cuestión es si esa logística va a ser eficiente o no. En muchos casos las combinaciones multimodales son mas eficientes que las modales, entonces, si uno no lo hace está perdiendo oportunidad. En la Argentina estamos siendo menos “multimodalistas” que lo que sería óptimo y parte de eso tienen que ver con algunas regulaciones que tienen que ser removidas. Hay un escaso desarrollo del multimodalismo en la Argentina, y lo atribuyó a algunas regulaciones legales que impiden alcanzar estándares de optimización para la actividad.

El movimiento de contenedores en la Región Metropolitana de Buenos Aires está sufriendo una creciente congestión. El 90% de los contenedores que se mueven en puertos argentinos lo hacen por las terminales del AM. El fuerte incremento de los '90 fue impulsado por las importaciones, y cayó (30%) con la recesión y la crisis. La recuperación ha estado impulsada por las

hace un poco difícil priorizar. Si tuviera que hacerlo, sería el problema urgente del circunvalar de Rosario. Los accesos de agua y tierra, el tratamiento de documentación para agilizar despachos en puerto y pasos de frontera, son problemas urgentes.

Webpicking: Desde la visión de la logística de un organismo mundial: ¿Se puede mejorar a nivel local de un país o hay que hacer un análisis regional? ¿Cuál es la tendencia política de la región en ese sentido? ¿Nota que hay suficiente conexión entre los países para desarrollar ideas logísticas por regiones o siguen siendo una cosa de cada país?

J. Barbero: En general, lo que yo he divisado claramente, es una tendencia a la integración física en infraestructura. En lo que es las normas y regulaciones ha habido avances, por ejemplo en el MERCOSUR o la circulación de camiones en el cono sur de América Latina es un caso donde no solo hubo integración física en infraestructura sino de normas y documentos. Aún así, las aduanas del MERCOSUR siguen siendo un problema. Creo que ha habido avances a medias pero me parece que todavía hay una agenda por delante con mucho por realizar. El comercio intrarregional crece más que el comercio en general. Esto pasa acá, en el norte o el centro de Sudamérica.

Webpicking: ¿Y con las mismas problemáticas?

J. Barbero: No, son distintas. En el norte de América del Sur todavía está muy cerrado: hasta están haciendo transferencias de cargas en fronteras; y en Centroamérica están muy parecidos a nosotros. Lo que no tengo una plena seguridad es que el desarrollo de las empresas sea parecido al que ha habido en el cono sur, de empresas no de un país sino de varios, que son realmente modernas.

Webpicking: Usted dijo que uno de

acercándose al límite de su capacidad operativa, de acuerdo con el espacio en las playas y la longitud de los muelles. La capacidad podría aumentar en aproximadamente 20% con la gestión documental vigente. Los accesos náuticos – a cargo de la AGP - están impidiendo el ingreso de buques de mayor porte. Los accesos carreteros están cerca de su saturación (2.4 millones de TEUs). El acceso ferroviario es tortuoso en Bs. As. y Dock Sud. A diferencia de Rosario, el problema no es claramente reconocido, no hay consenso sobre las soluciones, y deben intervenir numerosos actores.

En cuanto a la logística empresaria se divisa un buen desempeño general; la gestión documental y las inspecciones fiscales aún presentan dificultades, y la seguridad presenta problemas en las rutas.

Una encuesta a usuarios muestra que los costos logísticos medios de las exportaciones se ubican en niveles intermedios, más elevados en los productos primarios y en la región del NOA.

Según la percepción de los usuarios, los principales problemas que expresan son la baja disponibilidad de transporte terrestre y contenedores, la congestión en terminales portuarias, aspectos documentales y el cruce a Chile.

Se elaboró una hipótesis de crecimiento de las exportaciones al año 2010, con el objeto de evaluar su impacto sobre las cadenas logísticas. Hay consistencia con las expectativas de crecimiento de la encuesta: 90% de las firmas prevén tasas del 10% al 12%. Más alto en el NOA. Y hay fuertes impactos sobre Cristo Redentor (cargas de NEA, NOA y Cuyo) y Puerto Buenos Aires (cargas de todo el país). Al aplicar el crecimiento de los complejos exportadores sobre los flujos de carga se puede evaluar su impacto sobre los corredores y nodos; se destacan el Cristo Redentor y puerto Buenos Aires.

Los flujos previstos ponen de manifiesto un riesgo de deterioro en el desempeño en los tres principales circuitos del comercio exterior. Estos tres principales circuitos del comercio exterior, que hoy se encuentran comprometidos, van a tener una demanda sustancial. Las exportaciones de granos y oleaginosas, tendrán un crecimiento acelerado de costos por congestión. En las exportaciones e importaciones de cargas generales (contenerizadas) en el área metropolitana de Bs As., se está acelerando la congestión, y por ende habrá mayores costos logísticos. El comercio regional, cuyos principales gateways son los cruces Paso de los Libres y del Cristo Redentor está cerca de sus límites de capacidad, y hay esperas crecientes.

los problemas de este país en cuanto a la logística, es que no hay una planificación común... ¿Qué hace falta para llegar a eso?

J. Barbero: Yo creo que la logística moderna combina cosas que están en muchas áreas, pasa en Argentina y en todos lados. Por ejemplo, sistemas de provisión de infraestructura, regulaciones de transporte, temas aduaneros, en fin, si uno dice cuales son los actores públicos que deberían participar son muchísimos. Cada uno tiene una agenda propia y está faltando combinación y coordinación; por eso proponíamos la creación de un Consejo Logístico Nacional simplemente como un ámbito de discusión, para fundamentalmente ver, hacer seguimiento y observar los números, la evolución de los costos, detectar donde están los problemas y tener más diálogo para coordinar actividades.

Webpicking: ¿Esa es una propuesta concreta del Banco Mundial hacia la Argentina?

J. Barbero: Sí, nosotros lo hemos volcado en el documento que hemos elaborado y que está en su fase de edición final. Nos parece que puede ser un avance e incluso, en nuestra propuesta, que haya un independiente que haga un relevamiento o monitoreo y que luego las autoridades de distintas áreas puedan ir teniendo una visión actualizada de cómo está evolucionando el desempeño de la logística en el país y adecuar en sus agendas respectivas lo que corresponde.

El principal reto para el año 2010 consiste en evitar que el crecimiento del comercio implique una pérdida de competitividad por mayores costos logísticos, y corregir las debilidades pre-existentes. Para cumplir esos dos objetivos se propone organizar la estrategia alrededor de cinco grandes pilares:

- Asegurar la capacidad y calidad de servicio en los nodos clave de la logística nacional
- Promover la eficiencia interna del transporte de cargas mediante la reasignación e integración modal
- Facilitar el transporte terrestre regional, los pasos de frontera y los corredores de integración
- Brindar apoyo a Pymes y operadores logísticos, en especial en el interior del país
- Agilizar los procesos de documentación e inspección del comercio exterior.

Para implementar la agenda hace falta inversión pública y privada; capacidad institucional para planificar, ejecutar y regular; y previsión y monitoreo de los beneficios esperados. Las necesidades de inversión pueden distribuirse entre el sector público y

privado. Esto requiere capacidad del Estado para planificar y ejecutar proyectos, ajustar regulaciones, mantener sistemas de información y medir impactos. Muchas de las acciones son de orden regulatorio y un tema difícil es el cumplimiento de normas del transporte automotor de cargas y capacidad de control y forzar cumplimiento.

La Argentina se vería beneficiada con la creación de un Consejo Logístico Nacional, ya que mejoraría la posibilidad de monitorear el comportamiento de la cadena de distribución, de modo de detectar los problemas y la forma de solucionarlos. Hemos desarrollado una propuesta específica de armar ese Consejo, para el monitoreo de la actividad, porque hoy está faltando un buen seguimiento de cuales están siendo los costos y otros indicadores del sistema logístico argentino.

Si tuviese que priorizar algunas tareas a encarar en la Argentina, diría que la circunvalación de Rosario es urgente; los accesos por agua y tierra al puerto de Buenos Aires son un problema urgente; y el tratamiento de la documentación para agilizar el paso de mercaderías en puertos y pasos de frontera también.

La síntesis del informe, realizada por Webpicking.com con permiso de José Barbero, puede verse en <http://www.webpicking.com/notas/bancomundial.htm>

Realizado por Webpicking.com en abril 2007

El desarrollo del sistema ferroviario y la intermodalidad necesaria. Presentación del Ing. Gastón Cossettini, especialista en transporte y planeamiento regional urbano y ex gerente de Ferrocámara Empresaria de Ferrocarriles de Carga de Argentina.

Un amplio panorama del ferrocarril al servicio del comercio exterior, la interrelación con los puertos y el modo carretero, el problema de los accesos ferroviarios a los puertos; así como la visión actualizada del transporte de graneles en puertos marítimos; la realidad del multimodalismo y las ventajas y desventajas de la utilización del Ferrocarril para el transporte de carga.

Esta presentación se realizó en el Pre-XV Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, en el marco de Expo Vial 2007, realizada del 22 al 24 de agosto 2007 en Buenos Aires.



La necesidad de ser eficientes

Para poder llegar al desafío del Gobierno Nacional de lograr una exportación de 60 mil millones de dólares, en el año 2010, es necesario disminuir los costos logísticos y mejorar la competitividad de los productos exportables, tanto de origen primario como industriales.

Un reciente estudio del Banco Mundial informó que la logística, en Argentina, puede entrar en crisis ante un crecimiento sostenido de la demanda, particularmente en nodos críticos como los de: Rosafé (se denomina así al hinterland de la ciudad de Rosario, es decir a la zona que produce y tritura granos que son exportados por unidades de embarque ubicadas en el margen derecho del río Paraná, en una franja que va desde Puerto San Martín -40 km. al norte de Rosario-, hasta Villa Constitución -40 km. al sur-; la del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y pasos de frontera con Chile y Brasil.



[ampliar gráfico](#)

La falta de infraestructura amenaza la exportación de la zafra agrícola que bate record año tras año. Esta situación se presenta en Brasil pero obviamente también en Argentina. Por lo tanto estamos ante el desafío de ser más eficientes en el transporte, la infraestructura, la eficiencia en el tratado del transporte y de la logística, ya que son los factores claves en la competitividad de los productos de exportación.

El Ferrocarril al servicio del comercio exterior

Hay dos aspectos que limitan la eficiencia de los accesos ferroviarios hacia los puertos: la infraestructura y la operación. Y hay dos tipos de tráfico: graneles y contenedores.

Graneles: de origen agroindustrial, minero y carbón residual de destilería. Los puertos involucrados son: Rosafé, La Plata, Quequén y Bahía Blanca.

Contenedores: de origen agrario y de productos industrializados. Los puertos involucrados son: Región Metropolitana, Zárate-Campana, Rosario, Bahía Blanca y San Antonio.



[ampliar gráfico](#)

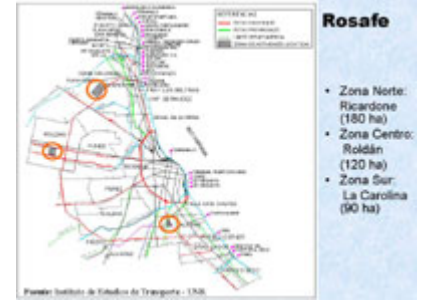
La mayoría de los puertos abarcan el 80% de las exportaciones de productos de origen agro-industrial, quedando el 20% para Bahía Blanca y Quequén, con mucho menor carga agro-industrial.

Un estudio realizado por la Universidad de La Plata, señala que cerca del 45% de la recaudación del país tiene su origen en la producción, en la cadena a nivel industrial, con más de 40 dotaciones que se hacen dentro de la cadena industrial.

Por lo tanto, para ser más eficientes, debemos mirar con detenimiento esta actividad con la mayor eficiencia posible a los efectos de disminuir el precio FOB de nuestros productos de exportación.

La zona de Rosafé es una zona altamente demandada para la exportación de la producción agropecuaria, pero en particular la agro-industrial.

En este mapa está resumido cuál es la situación de las terminales que están ubicadas en Rosafé. La densidad de establecimientos portuarios e industriales que están en el norte de Rosario es muy amplia, y en esta área conviven ganaderos, industrias, puertos de curtiembre, combustibles líquidos.



[ampliar gráfico](#)

Accesos ferroviarios a los puertos

El ferrocarril tiene como objetivo, en todos los campos y en todas las instancias, contribuir con el transporte automotor.

Actualmente existen muchas instalaciones portuarias, pero están ubicadas en zonas de alta densidad de población, lo que genera, en la actualidad y hacia el futuro, restricciones muy importantes de accesibilidad, tanto vial como ferroviaria.

Existen unas 18 terminales (desde Timbúes a Arroyo Seco, separados los extremos por una distancia del orden de los 65 km); y con desvío ferroviario hay 11 terminales (7 trocha mixta, 2 trocha ancha y 2 trocha angosta).

Actualmente el ferrocarril transporta cerca de 12 mil millones de toneladas, con una participación modal del orden del 16%.

Para incrementar la participación del ferrocarril y poder bajar los costos de fletes de exportación, dependerá de cómo se resuelva la interfase ferrocarril-puerto, en un área densamente poblada, donde construir infraestructura de transporte es caro.

Hay muchos temas en los que hay que trabajar para aumentar la participación del ferrocarril. Por ejemplo: hay que mejorar la calidad de los accesos ferroviarios, para lograr una mejor rotación del parque rodante, muchas vías son de vieja data, y no sirven para soportar trenes de 60 vagones.

Otro tema es la operación de descarga en origen y en terminales. Hoy se transportan trenes con hasta 3.000 toneladas netas; por lo tanto, si la operación no es eficiente, se demora mucho más la descarga.

La operación ferroviaria, es otro tema inquietante. Actualmente muchas zonas de vías están siendo invadidas por intrusos, lo que está limitando las dimensiones del ferrocarril.

Por último, y no menos importante, son las inversiones que se realizan en las terminales, los operadores, los Municipios y el Estado Nacional. Muchas veces, esas inversiones, no son paralelas a los objetivos que tiene la Nación, por lo cual generan un adicional de inconvenientes.

Transporte de graneles en puertos marítimos

El transporte de graneles se da, fundamentalmente, en los puertos de Bahía Blanca y Quequén.

Puerto de Bahía Blanca

Es un excelente puerto. En el año 2004 operaron, en el complejo portuario, cerca de 1.000 barcos, de los cuales el 30% fueron graneleros. Además más del 40%, de éstos últimos, lo hicieron a 40 pies de profundidad. Pero es un canal que hay que mantener a esa profundidad en una extensión de 90 kilómetros.

Actualmente, está en elaboración el anteproyecto de modificación del nodo ferroviario Bahía Blanca, con una inversión del orden de los 90 millones de dólares.

Creo que el puerto de Bahía Blanca debería ser un puerto de mayor utilización y superar el orden del 10% de participación en la exportación de productos alimentarios del país.

y subproductos, ya que se producirán deseconomías en Rosafé, debido a la saturación de los accesos terrestres, la contaminación y las limitaciones de profundidad en el acceso acuático para barcos graneleros de alto porte.

Por otra parte sería deseable una mayor participación del modo ferroviario en el total de la carga transportada hacia el puerto, donde históricamente tenía mayor relevancia.

Pero, para que este objetivo se logre, es necesario: poder captar mayor carga en origen por crecimiento de centros de acopio con operación ferroviaria; y que los exportadores requieran una mayor concurrencia del ferrocarril en el abastecimiento al puerto.

Actualmente se está elaborando un proyecto, en forma conjunta con el Banco Mundial, para hacer un circunvalar y evitar así la entrada de trenes hacia la zona más poblada de la ciudad de Rosario. Pero ese circunvalar ferroviario es una condición necesaria, pero no es suficiente.

Puerto de Quequén

Éste puerto es eminentemente cerealero. Actualmente está tendiendo a superar limitaciones del acceso marítimo para determinadas condiciones de vientos desfavorables.

En materia de movimiento terrestre, el transporte automotor participa en casi el 98 % de la carga, con serias falencias en la calidad del material rodante (camiones con mucha antigüedad). Por lo tanto hay que hacer una renovación del parque para poder ser más eficientes en el transporte.

El ferrocarril tiene, solamente, una presencia del 2%, se debe a las importantes restricciones de los accesos de vías a la propia terminal y también en el hinterland portuario.

El ferrocarril y los accesos a las terminales portuarias del AMBA

En base a la correlación con el Producto Bruto Interno (PBI), se predice para Buenos Aires, Dock Sud, Zárate y La Plata, un volumen de 3,5 millones de Teu's para el año 2022.

Esto significa que estamos frente a un desafío muy serio en cuanto a hacer un plan estratégico portuario para éstas terminales portuarias.

Esta proyección determina que se debe elaborar, a la brevedad, un plan maestro que contemple una oferta tal que pueda absorber la demanda proyectada.

En las terminales portuarias de Buenos Aires-Dock Sud se movilizan cerca de 1,5 millones de Teu's (el 90% de todo el país).

Si bien hubo una baja pronunciada del volumen en la crisis 2001-2002, en el período 2003-2006 se ha recuperado el crecimiento.

Actualmente, la participación del ferrocarril, en el tráfico portuario, es baja (5%). Creo que una nueva vía paralela a la Ruta Provincial 6, que conecte Campana con La Plata haría más eficiente el uso del ferrocarril.

Existen restricciones a la circulación de trenes de cargas, por las “ventanas” que otorgan los trenes de pasajeros. Esta limitación está hoy agravada por dos factores: el crecimiento en la cantidad de trenes de carga; y el constante deterioro del estado de vías del sector no electrificado.

La terminal Zárate

El desvío ferroviario fue una inversión compartida entre Nuevo Central Argentino (NCA) y la terminal portuaria. Lamentablemente, el impedimento del puerto para recibir barcos de mayor eslora hizo disminuir sensiblemente esta actividad.

Cuando la terminal aún conservaba los contratos con las navieras de línea, se llegaron a mover por ferrocarril alrededor de 20.000 Teu's por año, con diversidad de productos y origen.



Mapa del Puerto de Buenos Aires
[ampliar gráfico](#)

De operarse nuevamente con buques más largos, el puerto de Zárate significaría una oferta de muelle que le restaría contenedores a Buenos Aires y con operación ferroviaria más eficiente.

El Ferrocarril y el multimodalismo

Aproximadamente el 17% de la carga que mueve el ferrocarril es en contenedores. Los de exportación, en su mayoría, vienen a los puertos de Buenos Aires-Dock Sud.

La ausencia del ferrocarril Belgrano Cargas genera falencias de transporte tanto en el NOA (región del noroeste argentino, integrada por las provincias de Salta, Jujuy, Catamarca, Tucumán y Santiago del Estero), como en el NEA (región del noreste argentino, integrada por las provincias de Corrientes, Chaco, Misiones y Formosa). Además, es la única línea que tiene acceso directo a las terminales de Puerto Nuevo.

Para citar algunos ejemplos: las toneladas transportadas por las empresas, en contenedores, en el año 2006 fueron:

- NCA (Nuevo Central Argentino): área Centro 451 mil toneladas (maní, aceites, autopartes, Arcor, lácteos)
- NOA: 124 mil toneladas (industria cítrica, porotos, tabaco, azúcar)
- ALL Central: 118 mil toneladas
- Ferrosur Roca: 99 mil toneladas
- FEPSA (Ferro Expreso Pampeano): 27 mil toneladas

Ventajas y desventajas

Una de las principales ventajas de operar con ferrocarril, frente al camión, es el menor costo de transporte, que es del 10% al 15% menos; diferencia que se amplía si el camión contrata custodia.

Por otra parte se realiza una sola operación por tren, ante una demanda de varios contenedores de un solo cliente.

Pero también hay desventajas. El transit-time es más elevado, ante el escaso tiempo de disponibilidad del contenedor que las navieras otorgan al cargador.

Conclusión

La calidad de un puerto se mide también por la calidad de sus accesos terrestres.

La eficiencia de la interfase accesos terrestres-puerto no debe limitarse solamente al recinto portuario, sino que se extiende a su área de influencia, para lo cual se deben analizar aspectos de infraestructura, ambientales y de operaciones logísticas.

Es manifiesta la oposición de intereses entre los servicios ferroviarios de pasajeros y los de cargas en la región metropolitana. Si se quiere alentar el transporte masivo de personas, esto perjudica al ferrocarril de cargas en la actual configuración de la red.

La conformación de entes autónomos que integren legítimos intereses públicos y privados puede ser un mecanismo apto para resolver conflictos y proponer soluciones específicas a los problemas potenciales, que se puedan derivar del crecimiento previsible del comercio exterior argentino.

La forma de resolver esta situación es mediante una fuerte inversión en infraestructura ferroviaria en la región, triplicando o cuadruplicando vías para posibilitar el crecimiento del tráfico de pasajeros y que la sola limitación al ingreso de los trenes de carga a la región sea la hora pico.

Esto debería lograrse mediante una racionalización de la inversión, priorizando muy bien el destino de los recursos, destinados a proyectos ferroviarios.



Ing. Gastón Cossettini

El Ing. Civil Gastón Cossettini está especializado en Transporte y Planeamiento Regional y Urbano.

En sus tareas de consultor independiente ha cumplido misiones de asesoramiento para la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Naciones Unidas, sociedades consultoras (Louis Berger Int.), instituciones públicas y empresas privadas.

Ha sido Gerente General de CONARSUD (empresa consultora especializada en transporte, 1974-80), Secretario de Transporte de la Nación y Presidente de Ferrocarriles Argentinos (1982-83) y Gerente de FERROCAMARA Empresaria de Ferrocarriles de Carga (1997-2001).

Webpicking.com, Agosto 2007



Logística en Internet

¡ Hola, !

Miércoles 06 de Agosto de 2008

buscar

Ferrocarriles aliviarían alza de los combustibles en Perú

(Piura) El aumento del precio del petróleo causaría racionamiento de la oferta y esto afectará al Perú que depende de las carreteras para el transporte de su producción, que debería sustentarse en los ferrocarriles, afirmó el presidente del directorio de Ferrocarril Central Andino, Juan de Dios Olaechea.

“El problema que hay que enfrentar es la escasez de petróleo para siempre. El Perú tiene que cambiar su matriz de transporte, pues no puede seguir basándolo en carros y camiones”, comentó Olaechea durante el segundo día del Encuentro Económico - Región Piura organizado por Banco Central de Reserva (BCR).

Otro problema que debe considerarse es que el crecimiento de la población y de la producción nacional podría saturar el sistema de carreteras y los trenes permitirían anticiparse, si se considera que ahora mueven un millón de toneladas por kilómetro.

Según el Ministerio de Transporte (MTC) el déficit de infraestructura ferroviaria es de US\$ 4,500 millones.

23/05/08

Fuente: AFP



Logística en Internet

¡ Hola, !

Miércoles 06 de Agosto de 2008

 buscar

Precios récord del petróleo fuerzan a repensar el transporte

(Chicago) Los precios récord del petróleo están forzando a muchas compañías de transporte de Estados Unidos a repensar cómo compran y usan el combustible que cada vez más se vuelve una parte mayor de su costo base.

Entre las empresas más afectadas por los crecientes precios del petróleo se encuentran las compañías de camiones. Algunos ejecutivos dicen que una vez que el diésel toca los 3 dólares por galón se vuelve su costo simple más grande.

Los precios ahora están cerca de 4 dólares y los operadores de camiones se ven perjudicados.

"No muchos años atrás, si uno le preguntaba a un ejecutivo de una compañía de transporte cual era su estrategia de manejo del combustible, la respuesta hubiera sido 'No sé,'" dijo Rich Cilento, presidente ejecutivo de FuelQuest, que opera un sistema para administrar las compras de combustible de compañías de transporte, logística e inventarios.

"Ahora el combustible tiene tal influencia en un negocio, que analistas y accionistas exigen una sofisticada estrategia de combustibles," sostuvo.

Los clientes de FuelQuest -incluyendo la compañía de entregas de envases United Parcel Service Inc, los ferrocarriles Burlington Northern Santa Fe Corp (BNSF), el operador de tiendas mayoristas Costco Wholesale Corp, la compañía de camiones YRC Worldwide Inc y Aerolíneas de Arabia Saudita - lo usan para abastecerse de más de 13.000 millones de galones de combustible por año.

"Las compañías de transporte están creando equipos de manejo del combustible, centralizados en la obtención y compras a mayoristas," dijo Cilento.

Esto refleja el hecho que ha sido un año muy particular para el petróleo.

El precio del barril de crudo en Estados Unidos tocó el lunes un récord de 111,80 dólares antes de retroceder, después de una escalada que agregó más del 25 por ciento a la etiqueta del valor en poco más de un mes.

Los precios han subido alrededor del 90 por ciento desde mediados de marzo del 2007, una fuerte carga en la billetera de los consumidores, navieros y en sus clientes también.

La mayoría de las compañías de transporte se administran para transferir un poco o la mayor parte de sus costos de combustibles a sus clientes mediante recargas.

Estas tienen consecuencias después de cierto tiempo, así que las compañías de transporte que operan públicamente tienden a ver perjudicadas sus ganancias cuando los precios suben rápidamente, con aumentos de los beneficios cuando los precios bajan.

"De hecho, esperamos que los altos precios del diésel junto con las licencias para tractor y los pagos por anticipado (para ítems como pólizas de seguro y peajes) sean un catalizador para la capacidad de los camiones de salir al mercado durante la primera mitad del 2008," escribió el analista de Wachovia, Justin Yagerman, en una nota de investigación del 11 de marzo.

20/03/08

Fuente: Reuters

Estrategias para el desarrollo del transporte de cargas de valor agregado en la Hidrovía Paraná – Paraguay

Martín García Otero, director de Pluscargo Litoral, plantea que los costos del Comercio Exterior para productos de valor agregado en Bolivia, Paraguay, norte Argentino y sur del Brasil, son incrementados por el flete hasta los puertos oceánicos y que el uso eficiente de la hidrovía tendría un impacto directo en la competitividad de la región.

Durante el II Encuentro Argentino de Transporte Fluvial desarrollado en Rosario en julio 2005, se expusieron diversas estrategias para un uso eficiente y racional de la hidrovía. Pluscargo ofreció una visión respecto de la situación y tráfico de las cargas de valor agregado. S.A.B.B presentó su proyecto ferronavál para la producción seriada de barcazas y remolcadores de empuje.



Los costos de quienes importan insumos o exportan productos de valor agregado desde mercados como Matto Grosso do Sul; Oeste de Paraná; Oriente y centro Boliviano, Paraguay, Norte, Litoral, Centro Argentino son incrementados por el valor del flete que implica el tramo hasta el puerto oceánico más próximo como Buenos Aires o Montevideo. Por ello, el uso eficiente o racional de la hidrovía para este tipo de cargas tendría un impacto directo importante en la competitividad de los productores e importadores de la región. En la actualidad, los puertos que están activos y operan con carga de valor agregado son: Puerto Cáceres, Aguirre, los cinco puertos de Paraguay, y en la Argentina: Corrientes, Rosario, Las Palmas, Zárate y Buenos Aires. Asunción, en Paraguay, fue el primer puerto que operó con dichas cargas.



Evolución de la prestación de servicios para desarrollar cargas de valor agregado

En primer lugar, existen los puertos FIOS con carriage por cuenta de la carga. La estiba y desestiba y el transporte desde el puerto oceánico hasta cualquier puerto de la hidrovía o viceversa corre por cuenta de la carga. "Hay un punto que es clave para el desarrollo de un puerto nuevo: en cualquier alternativa logística siempre es la carga la que paga los costos y tiene que generar las condiciones para que esto se pueda desarrollar", enfatiza, el director de Pluscargo. Puerto Aguirre y Corrientes son puertos que operan desde esta perspectiva.

En segundo lugar están los puertos FIOS con carriage por

Pluscargo Litoral



Martín García Otero es director de Pluscargo Litoral: "Estamos trabajando junto con nuestros agentes en cada región para potenciar cada vez más el uso racional de la hidrovía y las vías terrestres (rutas y ferrocarriles)"

cuenta del armador fluvial. “Comienzan a operar los armadores fluviales para coordinar logísticamente las operaciones. La diferencia radica en que ya no es la `carga` quién debe realizar la coordinación desde Buenos Aires, sino que dicho armador fluvial ofrece un servicio de entrega para llegar hasta el puerto. Un punto para destacar es que este armador fluvial se hace responsable de los costos y de toda responsabilidad inherente a la operación”, explica Otero. Puertos como Las Palmas y Zárate operan con algunos armadores fluviales que entregan las cargas a destino.

En tercer lugar, puertos FIOS con carriage por cuenta del armador oceánico. Es aquí dónde los armadores oceánicos, entienden que existe un mercado del cual les interesa participar. Y finalmente los puertos LINER. “La estiba o desestiba, o quien negocia con la actividad portuaria en costos ya no es ni la `carga` ni el armador fluvial sino el armador marítimo. En la actualidad los puertos LINER donde el armador negocie con la terminal los costos de estiba y desestiba, y sea él quién le cobre al cliente son: Asunción, Buenos Aires, Montevideo”.

“Desde nuestra perspectiva no somos ni operadores logísticos ni armadores fluviales ni oceánicos. Somos quienes contratan servicios de ambos para llevar la carga”, explica Otero. Cada uno de los actores (armadores fluviales, oceánicos, operadores logísticos) intervienen en un momento distinto del desarrollo de un puerto para carga. Normalmente la mercadería es la que establece una demanda, alguien identifica una posibilidad de servicio y tiene que haber quién coordine. La tendencia indica que cuanto más desarrollado está un mercado y puerto, los armadores oceánicos empiezan a intervenir directamente. Sin embargo en este caso la cadena está invertida: “Primero intervienen los operadores logísticos, después los armadores fluviales como gestores del negocio y eventualmente los armadores oceánicos. Por supuesto, los puertos son la voz más importante. En la medida que no hay un puerto operativo o eficiente es imposible que todos los demás puedan poner a funcionar un servicio de carga de valor agregado”, entiende Otero.

Por otra parte, las diferentes opciones que tienen los armadores fluviales o los operadores logísticos están muchas veces limitadas. Uno de los factores para las cargas de valor agregado es que no alcanza que haya un operador fluvial o un puerto eficiente, se requieren contendedores. Uno de los puntos más débiles de todo el desarrollo de este tipo de cargas es el manejo de la flota de contenedores. Los puertos que son desarrollados por operadores logísticos o armadores fluviales no tienen contenedores propios. “Entonces tienen que ser tomados de un armador oceánico que los entregue para llevarlos hasta el puerto donde se va a cargar la mercadería, lo que deriva en problemas sobre costo de transporte, responsabilidad sobre integridad de la carga y demoras. Para realizar un tráfico eficiente de este tipo de

correspondientes para poder cambiar la matriz logística ineficiente y anacrónica que tiene Argentina con la disposición actual en forma de estrella donde Buenos Aires es el centro. Creemos firmemente en una estructura donde los polos de producción o demanda de insumos se conecten en forma horizontal con los puertos más cercanos y hagan el circuito vertical por la hidrovía, con los buques oceánicos en el lugar que sea más conveniente, eficiente y eficaz.”

Hace más de 11 años, la empresa abrió sus oficinas en Asunción. A través de ella desarrollaron servicios hasta llegar a que Asunción sea un destino LINER para los armadores oceánicos. Desde hace dos años opera en Rosario con servicios de cargas para todo el litoral, región centro, Cuyo y Noroeste de Argentina. También tienen oficinas en Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y La Paz, Bolivia. Desde la oficina regional de Rosario se maneja el desarrollo de toda la logística a lo largo de la hidrovía. Además ofrecen la opción de salida por Rosario, vía Montevideo o vía Buenos Aires. Cuentan con un servicio semanal de cargas completas y consolidadas hacia todos los destinos. Por otra parte, desarrollaron Zona Logística de Rosario con el objetivo de proveer al puerto un polo capaz de ofrecer servicios de valor agregado post importación y previo a la exportación.



Un proyecto Ferronaval que apuesta a la producción de barcazas para la Hidrovía Paraná – Paraguay

Siguiendo con los lineamientos para mejorar el desarrollo del transporte fluvial en la hidrovía y a partir del incremento de las cargas que de 700.000 t. iniciales

contenedores”, afirma Martín García Otero. Y agrega que “El desarrollo y el papel que tiene que jugar Argentina es un muy importante. Apenas un 2% de la carga circula por la hidrovía. Además, una poca cantidad de esa carga es operada por empresas Argentinas. Un dato clave es que un 95% de la carga que circula por la hidrovía hasta Asunción o Bolivia es movida por armadores Paraguayos”.

Puertos HUBS y sistemas LOOPS para reducir tiempo de tránsito de cargas

La tendencia del transporte mundial se orienta hacia barcos más grandes (PANAMAX). Esto implica que las embarcaciones de 6.000 y 8.000 teus escogen unos pocos puertos por región, se generan los puertos hubs y se distribuyen en puertos menores. En la hidrovía Paraná-Paraguay debería suceder lo mismo.

En aras de generar la eficiencia en el transporte de la hidrovía, se deberán desarrollar puertos HUBS sobre las costas del Paraná, es decir, concentrar cargas de valor agregado que no estén en contenedores. Y en esos puertos colocarlas en contenedores para que puedan derivarse a puertos oceánicos. “Entendemos que los dos puertos que tienen condiciones para ser HUBS son Asunción y Rosario”, señaló Otero. En la actualidad, el único servicio que hay a Bolivia y a Cáceres para cargas de valor agregado al norte de la hidrovía es manejado por Asunción.

Uno de los aspectos a tomar en cuenta en el transporte de carga de valor agregado sobre la hidrovía es el tiempo de tránsito. Los esquemas actuales de servicios directos hacia el oeste boliviano, brasilero o Asunción tienen demasiado tiempo de tránsito. “Pensamos que estos puertos HUBS y mediante el establecimiento de sistemas de Loops, es decir, viajes Montevideo - Buenos Aires; Montevideo – Buenos Aires hasta Rosario o Santa Fé y a partir de ahí, una segunda vuelta, generaría una mayor eficiencia en cuanto al tiempo de tránsito. Así resultaría realmente atractivo el transporte de la carga de valor agregado en la hidrovía.

Según explica Martín García Otero, la ventaja que tendría, desde el punto de vista de los puertos de la hidrovía, que estas cargas se realizaran con trasbordos en Argentina es la amortización de costo de inversión. “Al ser puertos de trasbordos, la cargas que no son propias de la región permitirían amortizar los costos de inversiones. Si las inversiones se plantean también en función de dichas cargas y a otros destinos de la hidrovía los costos son muchos menores”.

“El proceso de regularidad de las escalas y que un armador oceánico acepte que sus controles y riesgos sean por cuenta propia se relaciona con cuánta carga tiene ese puerto. Es difícil que un armador oceánico llegue a un puerto que solo

metalúrgica producirá barcazas y remolcadores. “En los últimos 6 años se incorporaron 75 barcazas por año”, asegura Roberto Lugo, representante de la firma.

En la actualidad las barcazas que operan en la hidrovía fueron importadas de Estados Unidos en condición de usadas y reparadas. “Este el primer proyecto para un esquema de producción seriada de barcazas cuya inversión rondará en los 3 millones de dólares”, afirma, Lugo.

En la planta que S.A.B.B tiene en María Juana, Santa Fe, se fabricarán los bloques que partirán mediante una logística de camiones o trenes al astillero que construyen en la zona portuaria de Rosario sobre un terreno de 6 hectáreas con más de 150 metros de ribera sobre el río Paraná. La idea es que en el astillero se termine con el armado final de las embarcaciones: ensamble, alistamiento, y botadura. Además está previsto que en etapas sucesivas se puedan producir remolcadores de empuje.

Han cerrado una primera operación de producción y venta de barcazas nuevas. Se trata de una serie de 12 barcazas ordenadas por New Harbour de Panamá que las destinará al transporte de mineral de hierro para Siderar. Cada una de las barcazas podrá transportar 2.600 t. nominales y tendrá las siguientes características: 61,50 m de eslora; 16, 60 m de manga; 3,36 m de puntal; 3.05 de calado. Cada barcaza pesará vacía aproximadamente 340t. puesto que en su construcción se usa casi exclusivamente chapa de acero.

S.A.B.B

SA.B.B. Sociedad Anónima (continuadora de S. A. BAUTISTA BURIASCO e HIJOS Ltda.) inició en el año 1951 la fabricación de vagones ferroviarios en la Argentina, convirtiéndose en la empresa pionera y líder del país en su rubro y una de las principales proveedoras de material

cinco puertos al norte que se trasbordan permitirían que los puertos se transformen en terminales o Liner”, finaliza el director de Plus Cargo Litoral.

Hasta el presente, se han fabricado cerca de 10.000 vagones de carga de distintas características y trochas, que se construyeron sobre la base de un desarrollo de ingeniería propia cumpliendo las normas de Ferrocarriles Argentinos y AAR (Association of American Railroads). Adicionalmente se han reparado, reconstruido o modificado a nuevo 4.000 vagones y fabricado miles de bogies de chapa soldada, de acuerdo a normas AAR.

S.A.B.B. S. A. cuenta con una planta



fabril de 30.000 m² cubiertos, sita en la localidad de María Juana,

Provincia de Santa Fe, con el equipamiento y la infraestructura de una metalúrgica pesada, capacitada además para desarrollar producciones seriadas en óptimas condiciones operativas.

Roberto Lugo y Daniel Corvalán de S.A.A.B.

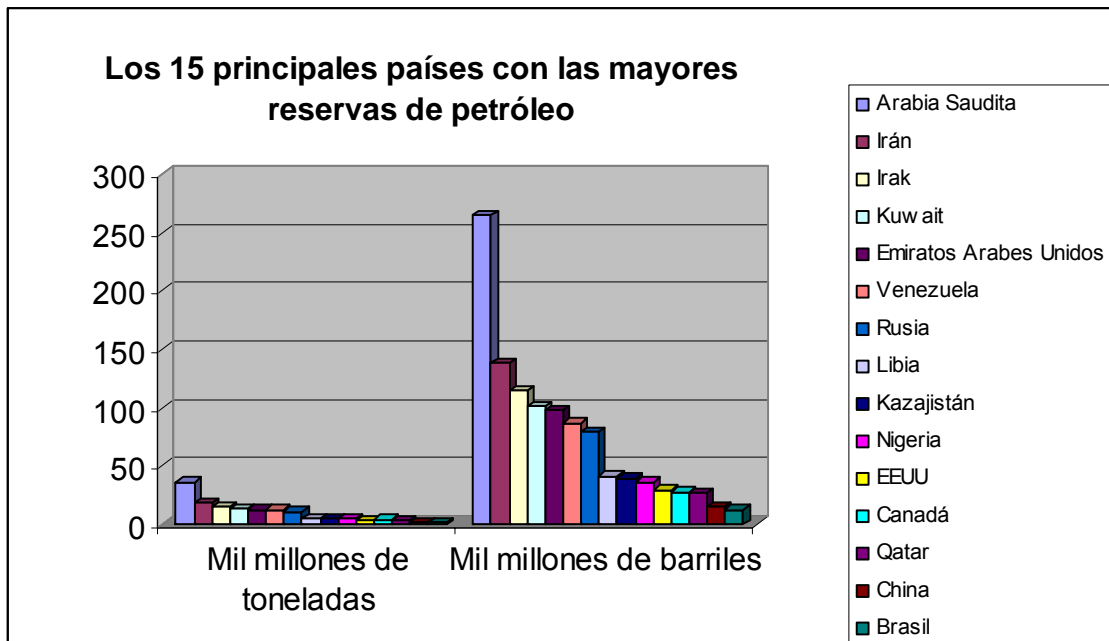
Fuente: Webpicking.com - Septiembre 2005

Países y compañías que poseen las mayores reservas petroleras del mundo

Las cifras provienen de la Agencia de Información de Administración de Energía (AIE) (estadística publicada en junio del 2008, incluyendo datos de fines del 2007, y otros datos recolectados por periodistas de Reuters).

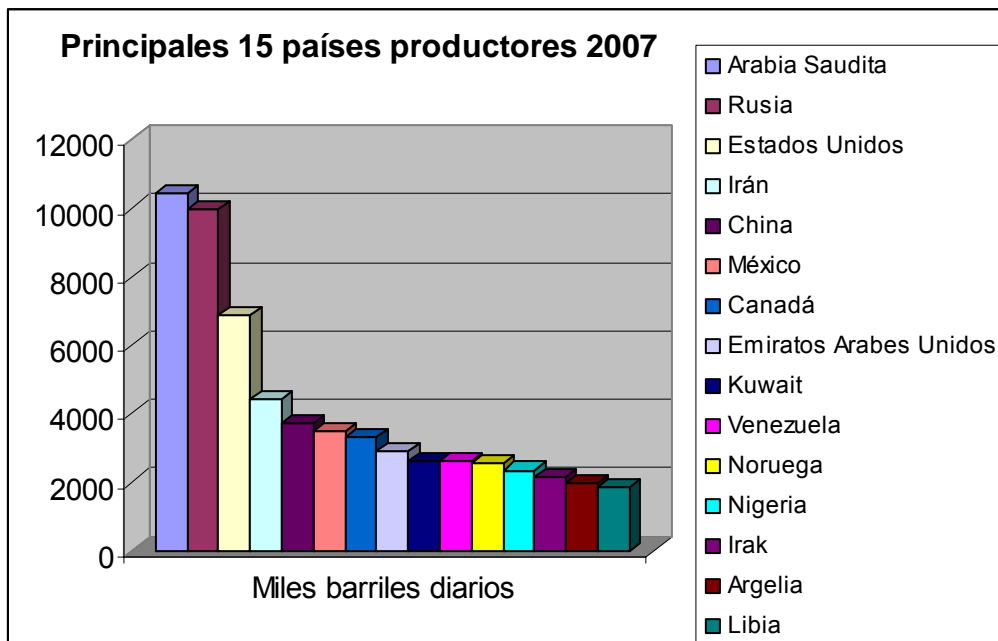
Los 15 principales países con las mayores reservas de petróleo

Países	Mil millones de toneladas	Mil millones de barriles
Arabia Saudita	36.3	264.3
Irán	19	138.4
Irak	15.5	115
Kuwait	14	101.5
Emiratos Arabes Unidos	13	97.8
Venezuela	12.5	87
Rusia	10.9	79.4
Libia	5.4	41.5
Kazajistán	5.3	39.8
Nigeria	4.9	36.2
EEUU	3.6	29.4
Canadá	4.2	27.7
Qatar	3.6	27.4
China	2.1	15.5
Brasil	1.7	12.6



Principales 15 países productores 2007 (miles barriles diarios)*

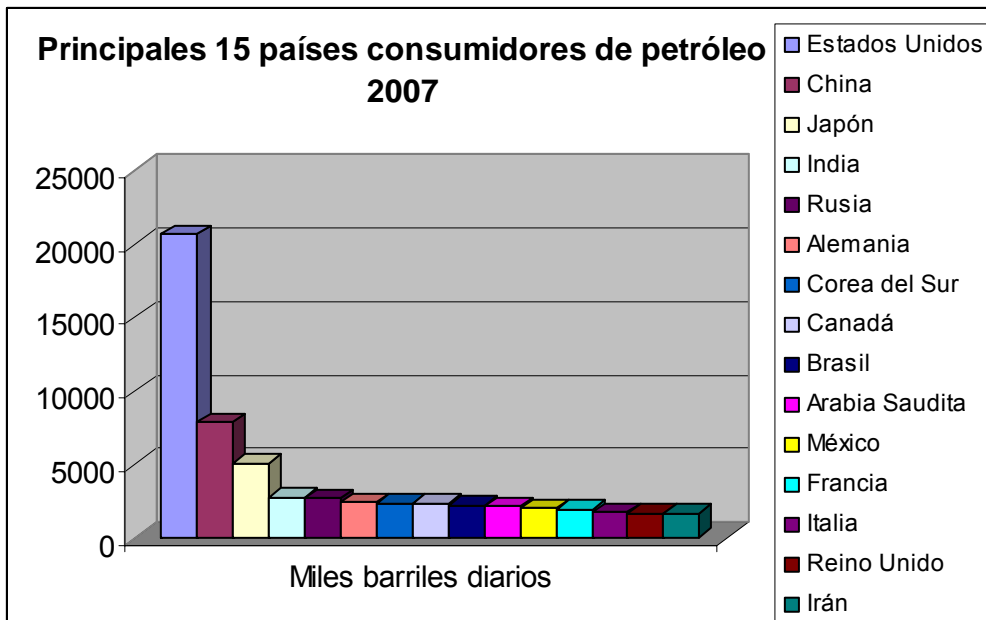
Países	Miles barriles diarios
Arabia Saudita	10.413
Rusia	9.978
Estados Unidos	6.879
Irán	4.401
China	3.743
México	3.477
Canadá	3.309
Emiratos Arabes	
Unidos	2.915
Kuwait	2.626
Venezuela	2.613
Noruega	2.556
Nigeria	2.356
Irak	2.145
Argelia	2.001
Libia	1.848



Principales 15 países consumidores de petróleo en 2007 (miles de barriles diarios)*

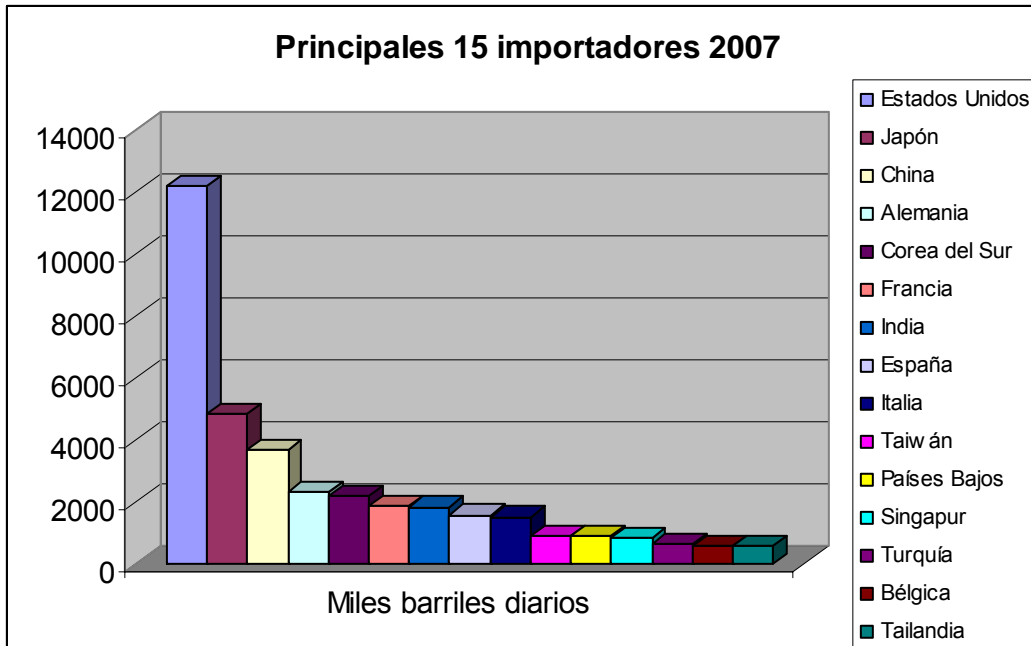
Países	Miles barriles diarios
Estados Unidos	20.698
China	7.855
Japón	5.051
India	2.748
Rusia	2.699
Alemania	2.393

Corea del Sur	2.371
Canadá	2.303
Brasil	2.192
Arabia Saudita	2.154
México	2.024
Francia	1.919
Italia	1.745
Reino Unido	1.696
Irán	1.621



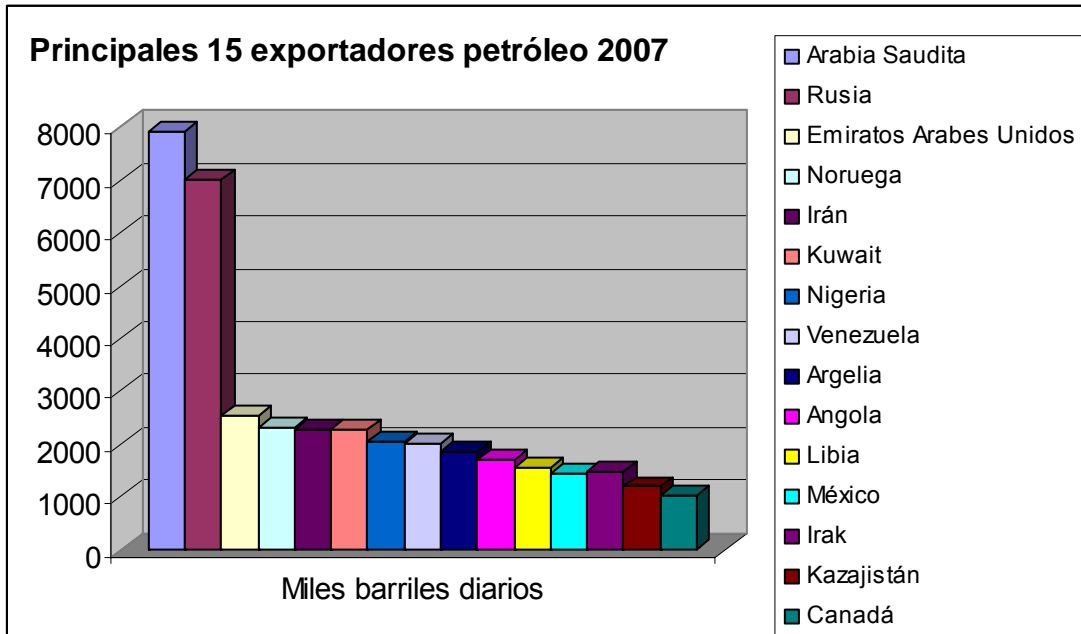
Principales 15 importadores 2007 (miles barriles diarios)**

Países	Miles barriles diarios
Estados Unidos	12210
Japón	4842
China	3677
Alemania	2319
Corea del Sur	2185
Francia	1867
India	1841
España	1579
Italia	1511
Taiwán	920
Países Bajos	899
Singapur	825
Turquía	633
Bélgica	585
Tailandia	580



Principales 15 exportadores petróleo 2007 (miles de barriles diarios)**

Países	Miles barriles diarios
Arabia Saudita	7925
Rusia	7018
Emiratos Arabes Unidos	2548
Noruega	2321
Irán	2288
Kuwait	2268
Nigeria	2040
Venezuela	2024
Argelia	1862
Angola	1707
Libia	1552
México	1455
Irak	1484
Kazajistán	1193
Canadá	1016



*Datos de Revisión Estadísticas de Energía Mundial BP junio 2008

** Datos de Administración de Información de Energía EEUU

*** Cifras de reporte anual Exxon Mobil abril 2008

**** Cifras basadas en guías de Sociedad de Ingenieros del Petróleo.

Países necesitan mejor logística comercial para competir, dice nuevo estudio del Banco Mundial

Disponible en: [中文](#), [Français](#), [русский](#), [العربية](#), [English](#)

Comunicado de prensa Nº:2008/110/PREM

Enlace con la prensa:

En Washington: Alejandra Viveros (202) 473-4306

Aviveros@worldbank.org

WASHINGTON, 5 de noviembre de 2007. La logística del comercio internacional, o la capacidad de conectarse con mercados internacionales para transportar bienes, es crucial para que los países en desarrollo aumenten su competitividad, se beneficien de la globalización y logren reducir la pobreza en un mundo cada vez más integrado, dice un nuevo estudio del Grupo del Banco Mundial dado a conocer hoy aquí.

El estudio, titulado **Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy** (Vincularse para competir: la logística del comercio internacional en la economía mundial), se basa en una encuesta mundial de agentes de carga internacional y compañías de transporte expreso. En el documento se indica que, en un mundo en el que la previsibilidad y la confiabilidad cobran aún más importancia que los costos, es crucial facilitar la capacidad de vincular empresas, proveedores y consumidores.

“La posibilidad de vincularse con los mercados del mundo está convirtiéndose rápidamente en un aspecto clave de la capacidad de los países de competir, crecer, atraer inversiones, crear empleos y reducir la pobreza”, dijo **Danny Leipziger, vicepresidente del sector de Reducción de la Pobreza y Gestión Económica del Banco Mundial.** “Pero para aquéllos que no pueden conectarse, los costos de la exclusión son cada vez mayores”.

De acuerdo con el estudio —que incluye un índice de desempeño logístico¹—, Singapur, un gran centro mundial de transporte y logística, está a la cabeza de la lista. En el otro extremo están los países de ingreso bajo, en especial aquéllos sin salida al mar en África y Asia central.

Todos los países desarrollados resultaron los de mejor desempeño: de las siete naciones más industrializadas, Alemania obtuvo el tercer lugar; Japón, el sexto; el Reino Unido, el noveno; Canadá, el décimo; Estados Unidos, el decimocuarto; Francia, el decimoctavo, e Italia, el vigésimo segundo, de un total de 150 países. También existen diferencias importantes entre los países en desarrollo de ingreso similar. China y Chile, por ejemplo, obtuvieron el trigésimo y el trigésimo segundo puesto respectivamente, mientras que los países de ingreso más alto, como los productores de petróleo, tuvieron en general un desempeño inferior a su potencial.

“Puesto que es un factor importante para la competitividad, en el mundo globalizado de hoy, la logística puede hacer triunfar o fracasar a los países”, dijo **Uri Dadush, director del Departamento de Comercio del Banco Mundial.** “Uno puede tener una aduana muy buena, pero un desempeño deficiente en apenas una o dos áreas de la cadena de distribución tiene repercusiones graves en el desempeño económico del país, ya que genera una percepción de falta de confiabilidad”.

En el estudio titulado **Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy**, dirigido por los **economistas del Banco Mundial Jean François Arvis y Monica Alina Mustra**, se brindan ejemplos concretos. Un país distante como Chile puede vender pescado fresco y fruta perecedera a consumidores en Asia, Europa y América del Norte gracias al buen funcionamiento de sus cadenas de distribución. En el otro extremo, para importar un contenedor de seis metros de Shanghai a Nyamena, la capital del Chad, un país sin salida al mar, se necesitan unas diez semanas con un costo de US\$6.500, mientras que, para hacer el mismo envío desde un país sin salida al mar de Europa oriental o central, hacen falta cuatro semanas y menos de US\$3.000.

Otra conclusión del estudio es que los países en desarrollo en cuyas economías el comercio internacional ocupa una posición central tienen un mejor desempeño que otras naciones de ingreso similar. Algunos ejemplos son los de Sudáfrica (24) (el país africano de mejor desempeño), Malasia (27), Chile (32) y Turquía (34) entre los países de ingreso mediano alto; China (30) y Tailandia (31) entre los países de ingreso mediano bajo, e India (39) y Viet Nam (53) entre los países de ingreso más bajo.

En cuanto al desempeño **por región** de los **países en desarrollo**, Corea (25) ocupa la mejor posición en Asia oriental; Chile (32) es el mejor de América Latina, seguido por Argentina (45) y México (56); India (39) es el de Asia meridional; Omán (48) es el de Oriente Medio, y Turquía (34), el de Europa oriental.

Según el documento **Connecting to Compete**, la mejora del desempeño logístico dependerá también de la gestión de gobierno y del contexto institucional en general. Aunque la solicitud de pagos informales (por ejemplo, sobornos) es inusual en los 30 primeros países del índice de desempeño logístico, resultó frecuente entre los de desempeño más bajo (aproximadamente el 50% de los encuestados).

Asimismo, en el estudio se señala la necesidad de combinar reformas individuales, como la modernización de la aduana, con mejoras en todos los aspectos de la cadena de distribución. “Los países deben coordinar más sus procedimientos de frontera con otros organismos, mejorar las telecomunicaciones, la tecnología de información, la infraestructura física, y facilitar el funcionamiento de servicios privados competitivos, como el transporte por carretera, los servicios de agentes aduaneros y los de almacén aduanero”, dijo **Arvis**.

“Es esencial una reforma exhaustiva de la facilitación del comercio internacional y la logística para cerrar la brecha en esta área”, añadió **Musta**. “Deben efectuarse mejoras en los mercados de servicios logísticos a fin de reducir las fallas en la coordinación, en especial las que se atribuyen a los organismos públicos que actúan en las fronteras, y de generar un fuerte apoyo para los cambios futuros y el desarrollo económico”.

El informe y el material relacionado están disponibles para el público en: www.worldbank.org/lpi

El índice de desempeño logístico es la primera evaluación transnacional exhaustiva del desempeño en esta esfera que abarca 150 países y se basa en una encuesta mundial completada por más de 800 profesionales de la logística. El índice refleja el desempeño en siete áreas, desde las tradicionales (como los procedimientos de aduana, los costos de logística —incluido el flete— y la calidad de la infraestructura) hasta áreas nuevas (como la capacidad de identificar y realizar el seguimiento de los envíos, la puntualidad para llegar a destino y la idoneidad del sector logístico local). La encuesta contó con el apoyo y la participación de la International Association of Freight Forwarders, la Global Express Association, la Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el Comercio y la Facultad de Economía de Turku

Universidad de Buenos Aires- Facultad de Ingeniería – Curso: Logística y Solución de Casos –
Trabajo Monográfico: ARGENTINA, SIN ENERGIA PARA EL TRANSPORTE?- 2008

Table 1 The first Logistics Performance Index								
Country	Logistics Performance Index		Country	Logistics Performance Index		Country	Logistics Performance Index	
	Rank	Score		Rank	Score		Rank	Score
Singapore	1	4.19	Romania	51	2.91	Senegal	101	2.37
Netherlands	2	4.18	Jordan	52	2.89	Côte d'Ivoire	102	2.36
Germany	3	4.10	Vietnam	53	2.89	Kyrgyz Republic	103	2.35
Sweden	4	4.08	Panama	54	2.89	Ethiopia	104	2.33
Austria	5	4.06	Bulgaria	55	2.87	Liberia	105	2.31
Japan	6	4.02	Mexico	56	2.87	Moldova	106	2.31
Switzerland	7	4.02	São Tomé and Príncipe	57	2.86	Bolivia	107	2.31
Hong Kong, China	8	4.00	Lithuania	58	2.78	Lesotho	108	2.30
United Kingdom	9	3.99	Peru	59	2.77	Mali	109	2.29
Canada	10	3.92	Tunisia	60	2.76	Mozambique	110	2.29
Ireland	11	3.91	Brazil	61	2.75	Azerbaijan	111	2.29
Belgium	12	3.89	Guinea	62	2.71	Yemen, Rep.	112	2.29
Denmark	13	3.86	Croatia	63	2.71	Burundi	113	2.29
United States	14	3.84	Sudan	64	2.71	Zimbabwe	114	2.29
Finland	15	3.82	Philippines	65	2.69	Serbia and Montenegro	115	2.28
Norway	16	3.81	El Salvador	66	2.66	Guinea-Bissau	116	2.28
Australia	17	3.79	Mauritania	67	2.63	Lao PDR	117	2.25
France	18	3.76	Pakistan	68	2.62	Jamaica	118	2.25
New Zealand	19	3.75	Venezuela, RB	69	2.62	Togo	119	2.25
United Arab Emirates	20	3.73	Ecuador	70	2.60	Madagascar	120	2.24
Taiwan, China	21	3.64	Paraguay	71	2.57	Burkina Faso	121	2.24
Italy	22	3.58	Costa Rica	72	2.55	Nicaragua	122	2.21
Luxembourg	23	3.54	Ukraine	73	2.55	Haiti	123	2.21
South Africa	24	3.53	Belarus	74	2.53	Eritrea	124	2.19
Korea, Rep.	25	3.52	Guatemala	75	2.53	Ghana	125	2.16
Spain	26	3.52	Kenya	76	2.52	Namibia	126	2.16
Malaysia	27	3.48	Gambia, The	77	2.52	Somalia	127	2.16
Portugal	28	3.38	Iran, Islamic Rep.	78	2.51	Bhutan	128	2.16
Greece	29	3.36	Uruguay	79	2.51	Uzbekistan	129	2.16
China	30	3.32	Honduras	80	2.50	Nepal	130	2.14
Thailand	31	3.31	Cambodia	81	2.50	Armenia	131	2.14
Chile	32	3.26	Colombia	82	2.50	Mauritius	132	2.13
Israel	33	3.21	Uganda	83	2.49	Kazakhstan	133	2.12
Turkey	34	3.15	Cameroon	84	2.49	Gabon	134	2.10
Hungary	35	3.15	Comoros	85	2.48	Syrian Arab Republic	135	2.09
Bahrain	36	3.15	Angola	86	2.48	Mongolia	136	2.08
Slovenia	37	3.14	Bangladesh	87	2.47	Tanzania	137	2.08
Czech Republic	38	3.13	Bosnia and Herzegovina	88	2.46	Solomon Islands	138	2.08
India	39	3.07	Benin	89	2.45	Albania	139	2.08
Poland	40	3.04	Macedonia, FYR	90	2.43	Algeria	140	2.06
Saudi Arabia	41	3.02	Malawi	91	2.42	Guyana	141	2.05
Latvia	42	3.02	Sri Lanka	92	2.40	Chad	142	1.98
Indonesia	43	3.01	Nigeria	93	2.40	Niger	143	1.97
Kuwait	44	2.99	Morocco	94	2.38	Sierra Leone	144	1.95
Argentina	45	2.98	Papua New Guinea	95	2.38	Djibouti	145	1.94
Qatar	46	2.98	Dominican Republic	96	2.38	Tajikistan	146	1.93
Estonia	47	2.95	Egypt, Arab Rep.	97	2.37	Myanmar	147	1.86
Oman	48	2.92	Lebanon	98	2.37	Rwanda	148	1.77
Cyprus	49	2.92	Russian Federation	99	2.37	Timor-Leste	149	1.71
Slovak Republic	50	2.92	Zambia	100	2.37	Afghanistan	150	1.21

Permanent URL for this page: <http://go.worldbank.org/96F0W4SVB0>

05 de marzo de 2008

IPE Instituto Peruano de Economía Comentario Diario

www.ipe.org.pe

Esta publicación electrónica es gratuita y pública. Está autorizada su reproducción. Para recibirla o enviar comentarios escriba a IPEopinion@ipe.org.pe. Las opiniones vertidas en el Comentario Diario no representan necesariamente la posición de los asociados al IPE ni la de los miembros del directorio. El IPE no se responsabiliza por la interpretación o utilización comercial y/o financiera de sus publicaciones.

Inversión en infraestructura en el mundo crece “extraordinariamente”, ¿y en Perú?

Las inversiones mundiales que se destinan a proyectos de infraestructura, desde carreteras, puentes, túneles, hasta escuelas y hospitales, han crecido “extraordinariamente”, en los últimos años y se espera que esta tendencia se mantenga, según un informe de la consultora McKinsey. (América Economía, 04/03/2008)

Según la consultora internacional, Latino América no está sabiendo aprovechar esta tendencia mundial, pues destina apenas un 2% de su PBI a la inversión en infraestructura. Para poder recuperar el tiempo perdido, estima que la región tendrá que triplicar su inversión en infraestructura. Solamente así podrá mantener su actual nivel de crecimiento económico. El estudio además resalta la importante función que están cumpliendo los fondos privados para poder cubrir esta necesidad.

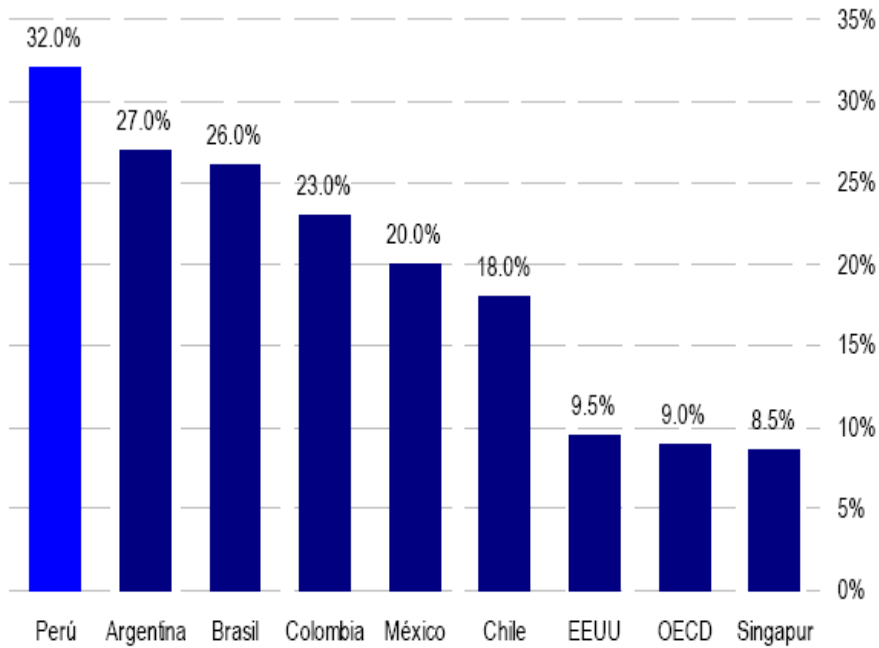
La literatura económica concuerda en que el crecimiento económico está limitado por la calidad de la infraestructura. Que Perú tiene una brecha grande en la inversión en infraestructura tampoco es noticia.

Por ejemplo, Gonzalez, Guasch & Serebrisky 2007 calculan que si Perú, que está en el percentil 25 de la región, hubiese tenido los niveles de inversión en infraestructura de Chile, que está en el percentil 75, entre los años 1996 y 2000, nuestro crecimiento habría sido superior en 1.7 puntos porcentuales. Después de todo, una infraestructura de mala calidad incrementa los costos logísticos de las empresas (aumentando los costos de transporte y los niveles de inventario requeridos), lo que a su vez les reduce competitividad. Por su lado, Straub 2008 del Banco Mundial comenta la importancia de elegir correctamente en donde se invertirá y de incorporar criterios técnicos, geográficos y económicos al proceso de decisión, lo cual sorprendentemente no siempre sucede. Por ejemplo, cuando se firmó el contrato original de la Interoceánica Sur durante el gobierno anterior aparentemente sólo se habría realizado un estudio de preinversión, el cual no contaba con un estudio detallado de ingeniería.

Teniendo en cuenta que tenemos que acelerar nuestra inversión en infraestructura, es una buena decisión la de ProInversión de tercerizar los procesos de concesión (CD 20/02/2008). De esta manera podremos volver a aplicar el modelo que con tanto éxito funcionó en la época de los Comités Especiales de Privatización (CEPRI), cuando tanto el número de transacciones como el monto de dichas transacciones eran considerablemente mayores que bajo el modelo que ProInversión ha estado aplicando hasta ahora.

También es positivo que el Gobierno Central y los Gobiernos Regionales se hayan podido poner de acuerdo con respecto a la necesidad de la inversión en infraestructura vial (CD 07/01/2008). No obstante, en ambos casos aún falta ver resultados concretos.

Mundo: Costos logísticos como porcentaje del PBI (En porcentaje)



Latino América tiene los más altos costos logísticos; siendo el Perú uno de los países con peores resultados en este rubro. Hasta ahora es poco lo que se ha hecho para revertir tal situación. Por eso se requieren reformas de manera inmediata, que nos garanticen mayor competitividad en el futuro.

Fuente: Guasch & Kogan 2006 / Elaboración: Instituto Peruano de Economía