

CHINA



Los trenes bala, otra evidencia del fuerte crecimiento chino

El socio más reciente del club del tren bala

Por Andrés Asato

Para LA NACION

Los Juegos Olímpicos de Pekín marcarán un antes y un después en la República Popular China. Y no es que la muerte de Mao, ocurrida hace ya más de tres décadas, no lo haya determinado en su momento. Esta vez, los ojos del mundo estarán depositados en miles de esperanzas deportivas.

La reciente inauguración de un tren de alta velocidad que unirá las ciudades olímpicas de Pekín y Tianjin es apenas una señal de lo que podrá verse—siendo testigos o a la distancia—fuera de los campos de juego. El presidente de China, Hu Jintao (que visitó la Argentina en noviembre de 2004), mostraba su satisfacción por el recorrido de unos 120 km a casi 400 km por hora y en media hora, del tren realizado con tecnología alemana y fabricado íntegramente en China.

Se estima que su velocidad promedio alcance los 350 km/h, lo que lo pone en la punta de los trenes convencionales—por encima del TGV francés, que viaja a 320 km/h, y del Shinkansen 700 japonés, que llega a los 300 km/h—. La intención de los chinos es que en el corto plazo se generen nuevos tramos que conecten los centros industriales cercanos a estas dos ciudades, como Shanghai con Nanjing o Guangzhou con Shenzhen.

El ferrocarril ocupa una posición destacada en la economía social china y el transporte multimodal desempeña un papel im-

portante en el transporte regular de cargas y de pasajeros. En 2006, la longitud de las líneas ferroviarias en operación a escala nacional ascendió a 77.000 kilómetros y ocupó el tercer puesto en el mundo con 25.000 km de vía doble y 27.000 km de líneas electrificadas. Ese año, la red ferroviaria de China transportó 2870 millones de toneladas de carga y 1260 millones de pasajeros. En China, el transporte de cargas y de pasajeros ferroviarios comparte las mismas líneas.

Expectativas

Las expectativas proyectadas desde 2006 y hasta 2010 (según estimaciones de la Shanghai Golden Source), el sistema ferroviario chino alcanzará la construcción de 17.000 kilómetros de líneas nuevas (de las cuales 7000 se destinarían para transporte de pasajeros). En 2020, la longitud de líneas ferroviarias en operación llegaría a los 100.000 km (con las líneas de pasajeros y de cargas separadas). La red de transporte de pasajeros de alta velocidad alcanzará los 20.000 km y la capacidad anual de corredores de carbón a 1800 millones de toneladas.

Aunque en materia ferroviaria China quiere más y su gran aspiración es alcanzar los 581 km/h que desarrolla el Maglev, el tren de levitación magnética japonés. Primero habrá que esperar a que los relojes olímpicos den la señal exacta que pondrá ante los ojos del mundo los logros—no sólo deportivos—que los chinos han alcanzado, después de Mao.

SEGUN LOS EXPERTOS

Modelo logístico de exportación

Empresarios extranjeros destacaron las condiciones del sector en la Argentina, pero se quejaron de la falta de previsibilidad

La logística argentina se ha ganado su lugar en el mundo. Pero la falta de previsibilidad para las inversiones es la deuda pendiente, en opinión de empresarios regionales y europeos que estuvieron en Buenos Aires, en la última Expologisti-K.

La posición argentina en materia logística en América latina ha sido reconocida no sólo por actores regionales, sino también de otras latitudes. El consultor Tobias Rinza, de la alemana Miebach Consulting, evaluó: "Comparativamente, la Argentina está más avanzada que Brasil; hay una red mejor montada en Buenos Aires y alrededores que, por ejemplo, en San Pablo, donde hay problemas serios que superar. También Chile tiene inconvenientes, por lo que se puede considerar que la Argentina es líder en la región. Aquí, la revolución en logística se inició 10 años antes que en el resto de los países".

Rinza apuntó a la importancia del *know how* que puede transferirse desde Europa. "[Especialmente en] lo que hace al transporte; sobre todo de llegada, lo que es movimiento de proveedores autopartistas a la planta. Es uno de los sectores en los que se puede hacer reingeniería y utilizar conceptos tanto de Estados Unidos



Buenos Aires, con mejores accesos que San Pablo o Santiago

como de Europa. Una vez que ingresamos a fábrica, otras oportunidades están en lo que es automatismo de asistencia para el ensamble, que en Latinoamérica no es tan grande como en Europa. El otro desafío es todo el soporte informático que asiste a la operación", puntualizó.

El directivo de la consultora que dirige en Buenos Aires Fernando Balzarini, destacó que existe "un lazo muy fuerte entre la Argentina y Europa que es bidireccional. Lo que la Argentina puede aportar hacia Europa es qué necesita el mercado, no tan de primer nivel, no tan automatizado. Por ejemplo, desarrollar productos intermedios que puedan servir para otros mercados, como puede ser la India, países no europeos".

Acerca de la situación sociopolítica argentina actual, advirtió: "El principal problema originado por esos vaivenes es la falta de previsibilidad. Eso hace que nuestro cliente promedio no sepa 100 por ciento cómo va a crecer. Ante la duda, no toma todo el riesgo y se genera un espiral negativo: invierto menos, soy menos eficiente, entonces vendo menos; o sea, todo menos".

"En países estables, normalmente no se utilizan criterios que contemplan la situación política. Aquí sí se utiliza. Ese criterio nos hace plantear ciertos escenarios de «qué pasa si...», mientras que en otros lugares se puede poner toda la energía en los temas técnicos y de marketing", comparó.

Redacción Expotrade

Los elogios de empresarios extranjeros

La Argentina picó en punta a la hora de posicionarse en el sector logístico de la región, a fuerza de calidad y años de trabajo. Así lo ven empresarios de la región, como Raúl Oviedo, de la multinacional exportadora de cereales y oleaginosas Louis Dreyfus Commodities, de Paraguay: "La Argentina creció en el tema logístico, considerando que aún esto es nuevo para algunos países de Sudamérica, salvo Brasil, que tiene gran experiencia". Andrés Cisneros Cadena, de Plásticos Industrial, empresa ecuatoriana dedicada al diseño, fabricación y comercialización de calzado para el mercado latinoamericano, estimó: "Por la dimensión del mercado argentino y su ubicación geográfi-

ca, el nivel de desarrollo en los aspectos logísticos de almacenamiento, transporte, planificación e ingeniería logística es de primer nivel".

Las soluciones también estuvieron a disposición de la firma venezolana Febeca CA. Representando al Departamento de Logística, viajó a Buenos Aires José Pineda, con el propósito de revisar herramientas, equipos y tecnología que los ayudara a manejar su centro de distribución. En tanto, Alexei Matus Bustamante, de la chilena Mindugar SA, opinó que "la Argentina tiene un potencial enorme en el campo logístico, basado principalmente en la experiencia acumulada". La experiencia de Marisa Telfeyan, de la

firma uruguaya Administradora Casuarina SA, fue más que satisfactoria en su paso por Expologisti-K: "Todo lo que vi en Buenos Aires fue interesante, desde los centros de Expologisti y Andreani, hasta la participación en los grupos de afinidad, y contactos dentro de la muestra. Además, concretamos la importación de un equipo".

El chileno Matus Bustamante comentó sobre el balance de sus visitas: "Es siempre positivo, dado que el desarrollo logístico en la Argentina es evidentemente mayor que el de nuestro país. Aquí pude generar vínculos y visitar un par de centros de distribución en Buenos Aires relacionados con clientes nuestros".

OPINIONES



EXPO COMEX

Business Beyond Borders

SOLUCIONES PARA SU NEGOCIO DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

6ta Exposición Internacional de Productos y Servicios para el Comercio Exterior y la Logística Internacional

24 al 26 Septiembre 2008 La Rural - Buenos Aires

Sponsors




Patrocinan






En paralelo



Organiza



info: exposcomex@expotrade.com.ar | 4773 5300 - www.expotrade.com.ar