

EDICIÓN ANIVERSARIO

Un panorama de la logística en la Argentina

Las falencias y asignaturas pendientes que enfrenta la actividad local van desde las deficiencias en infraestructura hasta el alza de costos, la capacitación y el avance de la tecnología

Alejo González Prandi
REDACCIÓN EXPOTRADE

La falta de planificación y ejecución de infraestructura por parte del Estado, la baja incidencia del ferrocarril en el transporte de cargas, más la falta de coordinación en la comunicación entre los operadores y sus clientes son algunos de los puntos críticos que perjudican a la actividad logística local.

“La infraestructura vial es deficiente. Los accesos a los grandes centros urbanos y las rutas de mucho tránsito tendrían que ser carriles de doble vía y son de vía simple. Las rutas están muy deficitarias. Esto también incide en los costos”, sentenció Matías van Balen Blanken, quien fue durante 21 años jefe del Departamento de Logística de Ledesma, el ingenio jujeño.

“Para una empresa que no esté en el radio de Buenos Aires –siguió Blanken– la clave es el transporte. A medida que se aleja, la incidencia del costo del transporte es mayor para llevar el producto al mercado o los puertos. El camión es casi el único medio, el ferrocarril sólo mueve 5 y 7 por ciento, y otro porcentaje más bajo por hidrovía.”

Las empresas del interior sufren la falta de infraestructura. “Las empresas del interior nacieron sobre los ferrocarriles, que era su medio de transporte natural”, dijo, tras agregar que esa situación afectó los costos, porque “después de 600 o 700 kilómetros el camión es mucho más caro. Eso hace que la Argentina esté perdiendo competitividad, especialmente en productos de bajo valor, como las *commodities*: en el NOA hay casi un millón de hectáreas menos de soja.”

También reconoció que se invirtió en renovación y arreglo de vías en líneas como el Belgrano Cargas, y se anunció la compra y fabricación de vagones y locomotoras, pero

que todavía no se ven resultados: “Hace diez años el tren tardaba 20 días desde la región norte a Buenos Aires y hoy demora lo mismo. Vamos a tardar en ver resultados”.

Para Alejandro Leiras, docente y consultor en desarrollo de proyectos de infraestructuras logísticas, el tema ferroviario es una prioridad: “La inversión es ciento por ciento estatal y hay que pensarla desde la región. La discusión la tenemos que llevar a nivel latinoamericano, en un contexto de multimodalismo: de la mano del ferrocarril tiene que estar el camión”, indicó.

Soluciones

Ante las deficiencias del servicio ferroviario y los altos costos del camión, ambos especialistas observaron la aparición de los bitrenes como una posible solución para las zonas más lejanas.

“Hay que pensar en el bitren en trayectos largos y dejar los vehículos de capacidad menor para lugares más citadinos, donde la convivencia es permanente”, explicó Leiras, mientras que van Balen Blanken argumentó que “en otros países, los transportistas usan bitrenes, porque permite que ese camión con un chofer lleve el doble de carga, con lo cual se reduce la incidencia del factor humano y la inversión en los costos finales, con lo que se amortiza más fácilmente”.

Sin embargo, no todos los inconvenientes son de infraestructura. Ambos especialistas observaron responsabilidades en los vínculos cotidianos.

“La rentabilidad está muy condicionada por los desfases que hay en la economía argentina; pero la mayoría de las operaciones logísticas todavía registran demoras y falta de coordinación entre clientes y proveedores que se traducen en tiempos improductivos. Esto afecta la rentabilidad”, dijo Blanken.



La recuperación ferroviaria es esperada por el sector

ARCHIVO

“El empresario todavía tiene un nicho para atacar el costo logístico, que es un diálogo más fluido con sus clientes. En la medida que intercambien información y que sus sistemas se integren, se van a optimizar los tiempos de transferencia de mercaderías”, agregó.

Capacitación

Respecto de los profesionales del sector, Leiras indicó que “la logística dejó de ser el galpón o el depósito” y que ahora “pasó a ser un modelo de negocio, una vía de comunicación con el cliente; no es algo delegado en personas que no son expertas”, por lo que destacó la importancia de seguir apuntando a la capacitación.

“Las empresas están teniendo un nivel de capacitación a niveles directivos, en los primeros mandos, interesantes”, celebró, pero lamentó que “todavía falta desarrollar en mandos medios y en niveles operativos”, por lo que estimó necesario “empezar a vincular la industria con la universidad”.

“LAS EMPRESAS TIENEN UN NIVEL DE CAPACITACIÓN INTERESANTE EN NIVELES DIRECTIVOS, PERO FALTA DESARROLLAR LOS MANDOS MEDIOS”, DIJO LEIRAS

Tanto Blanken como Leiras observaron los “otros desafíos” que enfrenta la logística. El ex directivo de Ledesma apuntó que “el sistema aduanero argentino aún no se ha integrado con sus vecinos del Mercosur. Las esperas en frontera son demasiado elevadas, y el tiempo es dinero”, sentenció, luego de mencionar

también el flagelo de la piratería del asfalto: “La cantidad de camiones que circulan en todo el país con custodia expresa el estado de la situación”, dijo

Por otro lado, sostuvo que las empresas deberán estar preparadas para competir: “Se compite con calidad de producto, seriedad, bajos costos y tiempos competitivos. Compiten las cadenas de suministros. Los gobiernos deberían hacer planes que permitan que los empresarios pueda llegar de una forma competitiva a todos los lugares del mundo. Pero, la Argentina adolece de un plan logístico a mediano y largo plazo”.

Diferenciación

Por otra parte, Leiras señaló que el comercio electrónico empieza a generar una demanda en bienes y servicios mucho más volátil y variable: “Si no entendemos que los principales factores de la venta del comercio electrónico son emocionales, se pierde una parte del negocio que nos va a afectar a la hora de administrar los espacios. Hay que ver la infraestructura sistémicamente: qué volumen se va a necesitar, cuál va a ser el espacio, cómo va a ser el ciclo de venta y de devolución, qué pasa con la logística inversa y todo lo relacionado con el medio ambiente”, amplió.

Otro punto es el avance en el procesamiento de datos para gestión de depósitos, aunque para el docente “falta desarrollar sistemas destinados a brindar información para empezar a relacionar niveles de consumo, productos o movimientos con tipologías de productos”, agregó, tras alertar que “la mayoría de las tiendas y cadenas están desarrollando el *e-commerce*; el que se diferencie en este aspecto va a lograr una ventaja competitiva interesante. La tecnología está jugando totalmente a favor de la logística. Pero hay que romper con el miedo”. ●

70 años
SUMANDO
VALOR AL PAÍS.



ANDREANI

www.andreani.com