

Gasoil, pesadilla del transporte

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

completamente el problema", insistió esta semana un funcionario del Ministerio de Economía. Desde principios de septiembre, los transportistas escucharon por lo menos cuatro veces la misma promesa. Pero el problema, o mejor dicho, la crisis, continúa.

En el transporte, el faltante de gasoil se traduce en mayores *transit times* —tiempos de tránsito de la carga— porque los vehículos deben parar en la ruta para abastecerse del combustible. "La situación es grave porque una unidad, cuyo tráfico promedio es de 1000 kilómetros, se ve obligada a parar para cargar combustible entre seis y ocho veces, cuando lo habitual para ese trayecto es que lo haga una o dos veces. Esto, además, es gravísimo porque todos los servicios de nuestra logística registran demoras de 6 a 12 horas por cada viaje. El transporte no tiene otro combustible alternativo que no sea el gasoil, por lo que esta situación nos lleva a que el camión se tenga que parar si no tiene la correspondiente provisión de ese vital elemento", afirmó Luis Morales, presidente de la Federación de Entidades Empresariales del Autotransporte de Cargas (Fadecac).

Allí explicaron que este hecho afecta directamente la economía de las empresas transportistas, porque además de

tener que parar a cargar un mayor número de veces, las retaradas maniobras de arranque, de frenado y la pérdida de tiempo (que implica que un camión que tenga previsto llegar en 18 horas de viaje, finalmente lo haga en 30 o en 48 horas) significa un alto costo para el empresario que no puede trasladarlo a sus precios finales. En conclusión, son los transportistas los que asumen buena parte de las pérdidas.

En el sector dicen que, si continúa la escasez, no convendrá sacar un camión a la ruta y se verá resentido el aprovisionamiento

Pero, en el caso de un insumo tan elemental como la energía, los sobrecostos siempre llegan al conjunto de la sociedad. "El impacto de esta restricción genera incertidumbre en la cadena de valor del sector agropecuario, produce discontinuidades en el transporte afectando la calidad de los servicios públicos", resumió Eduardo Fracchia, director del área Economía del IAE, la escuela de dirección y negocios de la Universidad Austral.

Los costos son absorbidos por los usuarios porque el Estado sale a importar el combustible por medio de la empresa oficial Enarsa a precio internacional, y por las plantas refinadoras que para complementar lo que no producen internamente por la restricción de capacidad instalada tienen que importar unos 600.000 m³ de gasoil, lo que significa el 5% de la demanda total del sistema, según datos del IAE. Además, surgen mercados informales en los que el fluido se consigue a precios superiores al oficial.

"En la frontera, del lado brasileño, donde el litro de gasoil está a 2,06 reales, prácticamente no quedan estaciones de servicio en pie, están todas quebradas y se usan como estacionamiento. En suelo argentino, en Paso de los Libres, están cobrando 1,85 pesos promedio. La conveniencia por cargar en la Argentina es evidente, pero la mayoría de las estaciones se aprovechan y a los choferes brasileños les cobran 2,92 pesos el litro", relató Ganchi.

Desabastecimiento

En un momento, las principales cámaras empresariales del transporte temieron que el agravamiento de la escasez del combustible se terminara traduciendo en el desabastecimiento de productos de consumo y materias primas en las industrias. En los últimos meses, el campo ya acopló gran



parte de los cerca de 1000 millones de litros que requiere para las actividades del último trimestre del año. Sin embargo, el fantasma del desabastecimiento sigue rondando.

Para Fadecac, la gravedad del faltante es responsabilidad de las petroleras, "porque cumplir con el abastecimiento de gasoil es una responsabilidad social que no pueden eludir. Deben garantizar que con el gasoil que se produce en la Argentina o con la importación

de combustible pueden abastecer plenamente al transporte, el agro y a la industria. No hay otra alternativa ni solución para que el país siga avanzando", opinó Morales.

Para otros dirigentes, en cambio, la escasez se debe a la falta de previsión del gobierno nacional porque en los últimos tres años se registraron faltantes similares, aunque no tan graves como el actual, y no se tomaron las medidas necesarias para paliarlos.

100% Logística.

Compruébalo.

USL
Unidad de Servicios Logísticos

**CONOCEMOS EL PAÍS COMO NADIE
Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR
SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS...
Y HACER QUE SU MERCADERÍA LLEGUE
ADONDE TENGA QUE LLEGAR
Y DE LA MEJOR MANERA.**

- ADMINISTRACIÓN DE STOCK
- TECNOLOGÍA DE WAREHOUSING
- OPTIMIZACIÓN DE CARGAS
- DETRACHO A TODO EL PAÍS
- FLEETE Y PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPTIMIZADOR LOGÍSTICO DE MEDICAMENTOS (Distribución ANMAT 461304)

TEL: 011 7099 5211 | e-mail: logistica@correoargentino.com.ar



Según el coordinador del Programa de Posgrado en Logística y Solución de Casos de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (UBA), Esteban Liberman, "es importante que el Gobierno explique a la población que esto se produce porque la Argentina, que es el país de América el Sur que menos participación espacial tiene en energía, está creciendo cosas muy importantes que no fueron previstas".

Del anuncio público del secretario de Comercio Interior, Guillermo Moreno, respecto de la aplicación de la ley de abastecimiento —una norma que estaba en desuso y que contempla penas de cárcel para quienes no aseguran el abastecimiento— ya pasaron varias semanas. A aquella amenaza le siguieron varias promesas más.

Pero, aun cuando se percibe mayor oferta de combustible en algunas áreas urbanas, los empresarios del sector podrían realizar algún tipo de medida de fuerza. Así lo anunció la semana pasada el presidente de la Federación Argentina de Transporte Automotor de Cargas (Fatac), Vicente Bouvier: "No hay gasoil a 1,60 pesos y menos a 1,40. Algo se consigue a 2 pesos, pero para asegurarse hay que prever el litro a 2,20. Eso cambia sustancialmente la ecuación económica del fleteo", señaló.

Y Morales, de Padecac, coincidió: "Si el transportista continúa padeciendo la falta de gasoil, no conseguirá sacar un camión a la ruta y se verá resentido, afectado y demorado el aprovisionamiento de mercadería, por lo que la consecuencia más clara y directa será el desabastecimiento de productos en caso de que persista esta situación".

El presidente de la Confederación Argentina de Transporte Automotor de Cargas (Catac) afirmó: "Estuvimos reunidos con el secretario de Comercio Interior, Guillermo Moreno, y dijo que iba a hacer *flotar* gasoil, pero hasta ahora no vemos que pase eso".

Lo cierto es que los empresarios del transporte y los del agro siguen esperando que el pronóstico del tiempo cumpla las promesas del funcionario.

El fantasma de la ausencia de mercadería en góndola

Para la cadena de *retail* el negocio está en la rotación de los productos, quién no lo sabe. Por eso, cuando en las góndolas falta mercadería, el comercio resigna rentabilidad. De allí que este tema sea de seguimiento directo para los responsables del abastecimiento en grandes y pequeñas superficies comerciales. Y por lo mismo, desde hace unos años, GSI Argentina viene realizando su *Estudio sobre el faltante de mercadería en góndola*.

"El objetivo del estudio es facilitar a las empresas del sector que conozcan el impacto que producen los faltantes en el negocio, que conozcan en detalle los principales motivos que los ocasionan y que tengan una guía de recomendaciones acerca de las prácticas que pueden ser utilizadas para reducirlos", señala el trabajo.

Las principales conclusiones de la investigación son las siguientes:

- En primer lugar, se registra un leve aumento del porcentaje de faltante sobre el total de mediciones, que saltó del 6,09% en 2005 al 7,52% este año.

- La responsabilidad de que ese 7,52% de mercadería falte está repartida: el 61,88% corresponde a la cadena y el 38,12%, al proveedor.

Faltante

Porcentaje de faltantes de mercadería en góndola



Actitud del consumidor frente al faltante de mercadería



Fuente: GSI Argentina LA NACION

- Por sector operativo, el faltante se reparte de la manera siguiente: 40,38%, en el local de ventas; 38,12%, en el proveedor; 20,45%, en el centro de distribución, y 1,05% en el área de compras.

- Las principales causas de los faltantes en el local de ventas son las siguientes: en el 45,45% de los casos la mercadería no fue repuesta en góndola; en el 16,41%, el lo-

cal no realizó el correspondiente ajuste de inventario; en el 15,24%, el local no hizo el pedido correspondiente, y en el 9,63%, el encargado del sector no detectó la falta del producto.

- Otro dato clave que se desprende del trabajo de GSI es el que refleja la actitud del consumidor: en el 46,08% de los casos compra otra marca; en el 28,63%, va a otro negocio a comprar, y en el 25,29%, no compra ese día.

- Los índices de faltantes más altos se registran en Bahía Blanca, Córdoba, Rosario y Mendoza, cuyos porcentajes están por encima del promedio. Capital, Gran Buenos Aires y Neuquén, las otras zonas evaluadas, son las que equilibran la balanza.

En esta edición, la medición incorporó los casi quiebres, que refiere a todo producto que siendo de rotación alta presente sólo tres unidades o menos en la góndola de un hiper o supermercado. No obstante, el relevamiento sólo mostró un 0,48% de casi quiebres, que —por su incidencia en el negocio— podrían sumarse al 6,72% de faltante en el género de productos de alta rotación.

La versión completa del trabajo está disponible en http://www.gsi.org.ar/Descargas/FMG_2006.pdf



Sprinter. La mejor opción para tu negocio.



Mercedes-Benz

COMERCIO GERADO S.A.
 Para más información: 0800-200000

Una empresa de Mercedes-Benz Argentina S.A. - 0800-200000