CLAVES

Una nueva oportunidad

A pocas semanas de la asunción de un nuevo gobierno, se está ante una nueva oportunidad de repensar el ineficiente esquema de transporte que caracteriza a nuestro país, tanto en el movimiento de personas como en el de cargas. Nada muy ambicioso, apenas el cumplimiento de las normas vigentes. Que los colectivos y trenes cumplan sus frecuencias, que en el subte funcionen las escaleras mecánicas y ascensores, que se verifiquen al menos las mínimas condiciones de seguridad e higiene. ¿Será mucho?

A 380

Finalmente, será el Grupo Marsans, dueño de Aerolíneas Argentinas, el primer operador aéreo que contará con modelos Airbus A 380 en rutas España-América latina. Entre otros aparatos, Marsans incorporará cuatro A 380, dos de los cuales se sumarían a la flota de Aerolíneas.

Cosecha en problemas

Cosecha nueva y nuevo conflicto. Transportistas Rurales Argentinos (TRA), que agrupa a pequeños empresarios de santafecinos, advirtió que podría no transportar la cosecha de trigo, que ya comenzó en el norte del país, si no se acelera la entrega de los certificados necesarios para efectuar los traslados. En marzo último, la Confederación Argentina de Transporte Automotor de Cargas (Catac) lideró un *lock out* que paralizó la cosecha gruesa.

| OPINION |

Por Roberto Liatis

Impacto de la suba del combustible en la logística

Un análisis del contexto actual de las cargas indica que el cambio más importante de la situación reside en una nueva visión para evaluar el costo del servicio de transporte de cargas, al considerarlo como una actividad destacada dentro del ensamble de la cadena logística. Asimismo, otros conceptos vinculados al abastecimiento y al consumo (asistir a la demanda en tiempo y forma, en cantidades óptimas), señalan también un enfoque novedoso al analizar el costo del transporte y convertirlo, posiblemente, en la verdadera realidad del cambio.

Inmersas en este panorama, las cargas agropecuarias registraron significativas modificaciones en la modalidad del transporte tendientes a disminuir los costos de transferencia entre modos y minimizar el manipuleo, por lo que se generalizó el uso del transporte a granel y de contenedores. En efecto, la competencia del libre mercado obliga a propuestas de nuevas opciones de transporte que se condicionen a las necesidades del movimiento de la carga: la ecuación del costo beneficio no sólo se resume al precio del flete, sino que otros componentes (como el stock) participan del resultado.

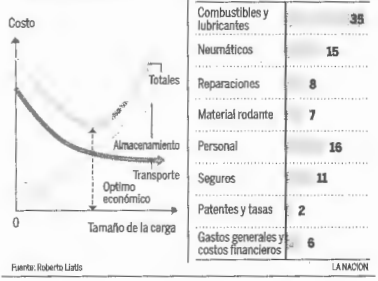
Por su parte, en cuanto a las que podríamos denominar cargas industriales, es necesaria una rápida respuesta a cada requerimiento en tiempo y forma, con fiabilidad y flexibilidad, cumpliendo horarios y frecuencias, con una tendencia de lotes de cargas cada vez más reducidos, a los efectos de minimizar costos de stock.

Ahora bien, al considerar todos estos factores y el aumento de las distancias y dimensiones de las cargas, vemos que el ferrocarril se sitúa como el medio más competente y económico (para ciertas cargas) por sus mejores costos de flete; aunque, proporcionalmente, genera mayor volumen de stock y por eso, mayor costo de almacenamiento.

De esta forma, la ecuación costo-beneficio entre dos tendencias opuestas (costo de flete–costo de almacenamiento), marcará un punto óptimo económico que será la clara señal del modo de transporte más conveniente a utilizar. Y además, analizando diferentes variables y estadísticas, se puede establecer la relación entre el costo del flete y el tamaño del envío de la carga (ver infográfico).

Siguiendo el análisis del escenario antes descripto, vemos que la demanda está agrupada en dos polos bien definidos. Uno corresponde a la demanda agropecuaria (productos primarios de gran volumen y poco valor), con un flujo mayoritario de origen a puertos que ocupa el porcentaje más alto de bodega disponible. Y el otro, que comprende productos industrializados (de alto valor o complejidad) destinados a consumo interno y, en menor medida, a la exportación. Estas características, en definitiva, son las que definen el costo del servicio.

Relación costo-volumen



Fuente: Roberto Liatis — LA NACION

El combustible

Ultimamente se escuchan muchos pronósticos sobre futuras crisis por falta de energía así como sobre la gravedad a corto plazo por la escasez de gasoil y gas (abastecen el 90% de la necesidad del transporte). Siguiendo estas hipótesis, seguramente, una medida directa se focalizará en el uso racional de esos combustibles, lo que estimulará el uso de transportes masivos, combinados y en contenedores; pero que, a la vez, lira en contra de la flexibilidad, mayor frecuencia, menores tamaños de envíos y mínimos tiempos en la entrega de la carga, requeridos por la demanda.

De esta realidad marcada por cambios en la modalidad de transporte, y considerando al combustible como el principal insumo en el precio del flete, observamos claramente su impacto directo en el costo del transporte si se produjesen los pronósticos de escasez. Pero también debemos considerar su repercusión en el análisis del costo logístico cuando se contempla la ecuación entre el valor financiero del stock y la opción de elegir un medio de transporte adecuado para el alto nivel de servicio requerido por la demanda.

Por lo tanto, la falta de combustibles impactará fuertemente en las decisiones logísticas ya que llevará a un cambio en los sistemas de almacenamiento, fraccionamiento y distribución de las cargas; aunque es probable que no influya de la misma forma a los distintos operadores logísticos ni afecte de igual manera a todos los productos. Lo concreto es que quedará librado a la imaginación de cada uno cuáles serán las consecuencias directas en la actividad logística si se producen los pronósticos de crisis del combustible a corto plazo.

El autor es asesor en Logística, adscripto a la dirección general de Andreani y docente del Posgrado en Logística de la Universidad de Belgrano (UB)-Fundación Andreani.

DEPOSITO DE ALMACENAJE LOGISTICO
20.000 M2 Raquetizados
Consolidación y Desconsolidación de Carga
Cámara de Congelados
Cámara de Refrigerados
Ambas opciones Raquetizadas con acceso a 2 puertas Docks de carga y descarga
CONTAMOS CON:
Red de Incendio
Grupo Electrógeno
Seguridad Privada las 24Hs.-
GP DELIVERY SRL
Otto Krausse 4550 - (B1667GVY)
Tortuguitas - Buenos Aires
Tel. / Fax: (03327) 455-855
gpdelivery@gpdelivery.com

PLP
Autoelevadores - Accesorios
Calle 9 e/ 8 y 10 R.P.I. Taller 1
1629 Parque Industrial Pilar
info@plpautoelevadores.com.ar
www.plpautoelevadores.com.ar
011-15-5248-0568

LTM
Logistics Total Mercosur
Transporte Terrestre Internacional (cargas completas y fraccionadas)
Manejo de cargas de alta criticidad
Logística Aplicada al Transporte
www.ltmtransportes.com.ar
Contacto: Tel/Fax 4307-1419/0960
sganchi@ltmtransportes.com.br

TRONADOR
NUEVA DIRECCION: Colombia 1841 - Talar (1618)
Linea rotativos: 4726-3131 E-Mail: expreso@tronador.com