

EXPECTATIVAS

El sector logístico seguirá creciendo

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

la falta de espacios operativos, vehículos e infraestructura", señaló Carlos Musante, director técnico de la entidad.

Uno de los temas que más preocupa es la infraestructura. Así lo muestran los resultados de una encuesta encargada por la firma alemana Miebach Consulting, que dirige en Buenos Aires Fernando Balzarini. Si bien este experto y académico avizora que "empieza a haber movimiento en la construcción de centros de distribución o de cambios de red", reconoció que hoy por hoy "hay una crisis y, además, viene un crecimiento grande para los próximos años".

Balzarini destaca otro problema crucial: "el cambio de la infraestructura vial, de puertos y demás asuntos que le confieren al Gobierno; hay un plan ambicioso que mostraron en la Unión Industrial Argentina (UIA), pero cuánto se va a hacer y en qué tiempos, no se sabe".

En este sentido, advirtió que, si bien los argentinos son "un poco líderes en logística en América Latina, hay que evaluar que es el país que está más al sur de las comunicaciones comerciales del mundo". ¿Cómo insertarse en estas condiciones? El consultor estima que tiene que pasar por el agregado de valor de los

productos nacionales "y de lo que podemos ayudar en esta cadena, para lo cual es fundamental tener una logística barata, porque arrancamos perdiendo 20".

Balzarini aclaró que el replanteo abarca no sólo autopistas, vías férreas y puertos, sino también la "red secundaria" y explica por qué: "Uno puede hacer una autopista entre Córdoba y Buenos Aires, que es muy necesaria, pero ¿cómo recolecta los granos de toda una zona, por ejemplo? Tiene que contar con una red secundaria que normalmente es mixta (carreteras y vías)".

Al respecto, mencionó que para todo eso hay un proyecto, y "está en nosotros presionar para que se haga".

A la opinión de Balzarini se suma José Astolfi, director general en Argentina de la firma Gefco, que consideró que "la infraestructura es vital, no sólo para no pagar mayores costos directos, sino para brindar mayor seguridad en las operaciones".

Astolfi aportó un dato interesante, a partir de este "continuo crecimiento de la actividad: Los plazos de maduración de las inversiones hacen que éstas arriben cuando ya

son necesarias otras adicionales. Y en la Argentina, la falta de horizontes ciertos para el mediano y largo plazo hace que esas inversiones se hagan a último momento".

Tercerización

Evaluar procesos de tercerización es la tendencia y en esto se nota que hay entusiasmo. En la encuesta de Miebach—realizada entre 100 de sus clientes—sólo el 5% de los consultados no está pensando en tercerizar.

"Si hablamos de grandes proveedores, el dador de carga comienza tercerizando lo que está fuera de su ámbito, como por ejemplo el transporte. Y a medida que va relacionándose positivamente con éste u otros especialistas, empieza a tercerizar puertas hacia adentro. Argentina ya tiene tercerizado el 91% del transporte, pero solamente el 40% del almacenamiento", explicó Balzarini.

En la investigación mencionada se observaron "señales de alarma para mejorar la relación, para que haya más casos exitosos y para ir convirtiendo el sentido de pensamiento del dador de carga, de un dador de servicio logístico a un socio más para algo importante. Son puntos grandes para el futuro, que están enlazados unos con otros, porque uno va a pensar en un socio estratégico a medida que tenga buenas



En la Argentina, el 91% del transporte...

experiencias", sostuvo Balzarini.

Para el especialista, el crecimiento económico que experimenta el país "es un catalizador de esto. Como cada vez tiene que producir más, más necesitará tercerizar. El tema es cómo hacerlo bien. Hay que lograr que entre ambas partes no haya ningún tipo de dudas, porque la duda se traduce en dos cosas: sobre costo y amenaza de mala implementación, aunque para entrar y para salir hay barreras".

Al mencionar que el mercado local está demandando "terceristas más re-

Distribución de bebidas

OPTIMISMO

Mientras los directivos del sector logístico hablan de un gran crecimiento para la actividad, en un nicho específico del mercado, como es la logística y distribución de bebidas, en especial de las calificadas como premium, la empresa mendocina Expreso Luján maneja cifras aún más optimistas: un 10% de crecimiento.

Así lo expresó Oscar Pérez, gerente de la firma transportista, quien apuesta fuerte por la consolidación del subsector.

Sin embargo, según Pérez, "ascensan los vehículos, tanto de larga distancia como locales, y no es sólo un problema de cantidad, sino también de calidad. Y lo mismo ocurre con el almacenaje, los espacios físicos muchas veces resultan insuficientes".

En 2008, "fundamentalmente habrá que capacitar al personal, mejorar continuamente nuestros procesos y tercerizar otros que no agregan valor a nuestra actividad principal".

100% Logística.

Compruébalo.

Unidad de Servicios Logísticos

CONOCEREMOS 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.

- ADMINISTRACION DE STOCK
- TECNOLOGIA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACION DE CARGA
- DESPACHO A TODO EL PAIS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGISTICO DE MEDICAMENTOS
- (Distribución ANMAT 4613/04)

OPERA EN EL PAIS ENTREGA EN TODO EL PAIS
 Teléfono al 011 3350 5351 o contactanos:
 info@logistica.correoargentino.com.ar



neficios a todas las partes". En Geoco adelantan que tienen "planes fuertes de reducción y contención de costos".

En todo esto hay una palabra clave: capacitación. "Apuntaremos al uso eficiente de la flota de camiones -acotó Astolfi- reduciendo las demoras en la carga y descarga, y ampliaremos el horario de trabajo de los equipos. Para lograrlo hace falta capacitar más choferes, que hoy son escasos en el mercado, de forma que los vehículos trabajen en dos o tres turnos".

En la región en general y puntualmente en la Argentina, existe una cantidad importante de oportunidades para capacitarse en logística, como remarco Fernando Balzarini, al referirse a los posgrados universitarios y cursos de instituciones y asociaciones, donde en general "ha evolucionado mucho el nivel, desde lo técnico y pedagógico hasta en los contenidos. Creo que hay en los posgrados un portafolio de gustos diversos como para poder hacer uno y capacitarse bien".

Personalmente, comentó que está intentando "empujar a todo el potencial regional para intercambiar metodologías, contenidos, desde la Asociación Latinoamericana de Logística. Estamos bien, pero tenemos que mejorar y regionalizar conceptos".

Redacción Expotrade

OPINION

El gran desafío es acompañar la expansión

Por Ezequiel García Corado
Para La Nación

Este año mostró una evolución positiva en casi todas las industrias, lo que redundó en un incremento consecutivo en las operaciones de importación y exportación y en el transporte y distribución de mercaderías. Dado que, según datos de diversas consultoras, el crecimiento del FBI para 2008 se prevé será de 7%, y que la correlación de éste con el comercio exterior es directa, podemos decir que nos espera otro año de crecimiento en el área de la logística, basado en un aumento en mayor medida de las importaciones que de las exportaciones.

Por su parte, el año que termina muestra como dato saliente un importante aumento en la tarifa de los fletes, que llegaron a subir entre el 30 y el 40 por ciento respecto del mismo período del año anterior, y una notoria falta de espacios en los diferentes medios de transporte.

En materia de logística internacional, hay varios temas a los que habrá que prestarle atención en el año que está por comenzar, para que el crecimiento que trae aparejado el aumento de las operaciones pueda ser acompañado por un marco favorable.

Uno de ellos es la incapacidad actual de los depósitos fiscales para proveer facilidades que permitan un control eficiente por parte del servicio aduanero y atender el aumento de las operaciones de comercio exterior. En ese sentido, hay que destacar que está prohibida la habilitación de depósitos fiscales desde hace casi 10 años y que la inversión durante este período fue muy baja o casi nula en relación con el incremento de las operaciones.

Capacidad

Por su parte, la capacidad de las bodegas aéreas, tanto en lo que se refiere a operaciones de exportación como de importación, será muy limitada durante 2008, siguiendo la tendencia de 2007, donde se produjo una importante suba del tráfico por este medio.

En cuanto a las operaciones de importación, entendemos que la situación será aún más apremiante que durante este año, con la provisión de un considerable aumento de las tarifas en algunos tráficos particulares (hasta el momento, no hay inversiones que permitan vislumbrar un cambio en ese sentido).

La capacidad de los buques entendemos que seguirá siendo muy limitada, tal como ocurrió durante 2007. El tráfico más complicado, por esa

razón, seguirá siendo el de Oriente, y también seguirá siendo escaso el espacio para las cargas pesadas.

Entre los vientos que soplan a favor (más allá del crecimiento de las operaciones) se puede mencionar el desarrollo de tráficos alternativos, que permitirán en algunos casos reducir el congestionamiento de algunos centros neutrálgicos, que hoy en día hacen más lento y costoso el servicio.

A su vez, entendemos que se intensificará el uso de contenedores NOR (Non Operative Reefer) y la carga LCL (Less than Container Load). En el mismo sentido, para el caso de Oriente se prevé el ingreso de un nuevo armador marítimo y la utilización de buques de mayor porte, lo que, de todas maneras, no resolverá sustancialmente los problemas de espacios para el año entrante.

En síntesis, el 2008 traerá un significativo crecimiento en las operaciones, lo que dará como resultado una marcada escasez de espacios y el consiguiente aumento en los costos de flete. Tal vez, con una mayor inversión en infraestructura, se podría acompañar el crecimiento para que éste sea mayor y menos traumático.

El autor es gerente general de la empresa Outland Logistics.

males", asegura que de cualquier manera "la tendencia del aumento la tercerización no la para nadie, es una cuestión local".

capacitación

El panorama de 2008 se presenta prometedor, pero a la vez exigirá a toma de decisiones adecuadas para afrontarlo. El director técnico Cedol anticipó: "ya elaboramos planes y contamos con buenos recursos para seguir adelante y que logística continúe brindando be-

NUEVO
IVECO STRALIS
NADA LO DETIENE.



EL CAMIÓN PESADO DE MENOR CONSUMO.*

- + NUEVO EXTERIOR
- + MÁS AERODINÁMICO
- + CABINA CONFORTABLE

- + MOTOR IVECO CURSOR 11
- + IVECO TURBO BRAKE
- + COMPUTADORA DE ABOARDO



IVECO

LLEGÁ MAS LEJOS

*Según Test Bed