

BALANCE

Sin margen para el azar

La coyuntura internacional y la incertidumbre local ponen al sector logístico frente al desafío de ser competitivos en un escenario de menor crecimiento

Texto Andrés Asato Para LA NACION | Ilustración Alejandro Álvarez

La logística funciona como un ciclo donde el productor, distribuidor y cliente final conforman un engranaje indestructible. Si alguno falta, el flujo logístico se rompe. Esto es lo que debemos evitar.”

La reflexión es de Fernando Barilari, director regional de Infor en el Cono Sur, quien señaló que en los últimos años los procesos logísticos han crecido enormemente en la región en general. Pero como bien lo admite “existe una problemática con la infraestructura que nunca acompaña el ritmo de crecimiento de la operación. Tampoco el transporte se actualiza con la velocidad que hace falta”.

En una misma dirección también coincidió Jorge Motje, CEO de Miebach Consulting: “Hay una casi total descoordinación regional

de obras de infraestructuras globales. Cada país hace lo que quiere o puede y además, falta un plan de unificación de trocha en las líneas de ferrocarril internacionales”.

Sobre los países emergentes que pueden mejorar, destacó a Uruguay (que apuesta con mayor fuerza a ser el puerto *hub* para el cono sur) y Paraguay (que avanza en un plan de modernización financiado por el BID). En relación a la Argentina, opinó que “la inflación y la escasez de productos hace que sea muy difícil de aplicar las mejores prácticas internacionales de cadena de suministro. Los consumidores compran ni bien disponen del dinero y las compañías utilizan los bienes duraderos como moneda refugio”.

De esta forma, según el CEO de Miebach, tener un sobrestock de productos es una prác-

tica habitual ante las dificultades de importar ciertos bienes, la inflación y la dificultad de refugiarse en otras monedas: “Las mejores prácticas en cuanto a cadenas de suministro *Lean*, donde los stocks se reducen al máximo para reducir el capital invertido y aumentar la agilidad y reacción ante los cambios del mercado, dejan de tener sentido en un entorno con una política de gestión de stocks especulativa o de simple supervivencia”.

Adalberto Navarro Olivares, de Business Solutions Consultant, Infor México, hizo hincapié también en lo necesario de acelerar los procesos administrativos logísticos: “Será de vital importancia tener respaldo de los respectivos gobiernos para poder modernizar y reducir los trámites administrativos apoyándose en el uso de tecnologías de información,

para lograr los niveles de excelencia que han alcanzado los países más desarrollados”.

Con relación al rol de los gobiernos –opinó Marco Espejo González, de la Asociación Peruana de Profesionales en Logística– cada año “se mencionan las tareas aún pendientes en el desarrollo de infraestructura para el transporte multimodal, pero la rentabilidad de las pymes de nuestra región debería considerarse como punto de partida para fomentar programas de desarrollo por parte de las asociaciones logísticas”.

Además, apuntó al diseño de herramientas de gestión “para afrontar problemáticas comunes en la gestión de stocks y la formalización como respuesta a las ingratas experiencias en los diversos sectores industriales de nuestra región. Se dejaron expuestas las necesidades de legislación para garantizar el registro y la administración responsable de información de los materiales, favoreciéndose así la sostenibilidad de los sectores económicos de la región”, destacó.

Uso de tecnologías

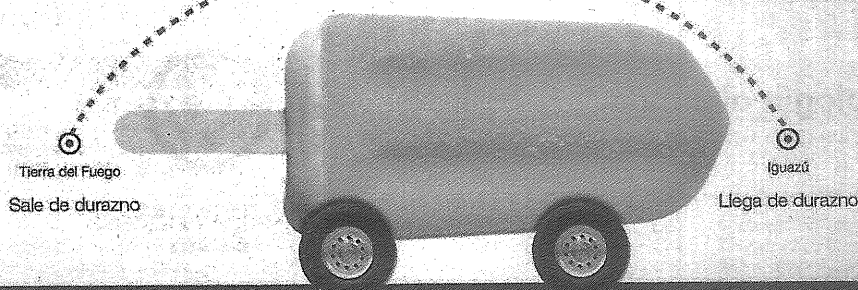
En un escenario complejo –advierte Barilari– la tecnología se ha vuelto indispensable: “Lo último en tecnología es el SCE, un software para la ejecución de la cadena de suministro que combina la gestión del transporte, de almacenes, de la mano de obra y la facturación de los 3PL en una sola aplicación con una base de datos unificada”, apuntó.

A nivel local, según Jorge Tesler, director ejecutivo TGI Argentina, las actividades logísticas en 2014 van a seguir soportando una constante presión sobre resultados que los diferentes factores económicos van a ejercer en la mayoría de los actores: “Con este contexto, es previsible que nos encontremos con muy escasas inversiones para actualización de flota, mejoramiento o incremento de parques logísticos”.

El consultor sostuvo además que las presiones van a seguir obligando a las pymes a seguir consumiendo la amortización de su flota o, en el mejor de los casos, seguir pagando la cuota de una renovación anterior. “El parque de transportes de cargas seguirá envejeciendo, incrementando los costos de mantenimiento de las unidades.”

CEVA Logistics es una de las empresas multinacionales que en 2013 más creció en términos de rentabilidad. Para su presidente local, Juan Ignacio Blanco, la clave para el año próximo será lo que pueda pasar con Brasil: “Sus variables de competitividad no son las mejores. Costos inflacionarios y devaluación del real terminarán influyendo fuertemen-

Inventamos el aire acondicionado y lo echamos a rodar.



Carrier Transicold es el líder en la industria de control de temperatura uniforme garantizada durante todo el camino recorrido.

- Trayectoria y solidez de la marca.
- Cobertura y respaldo mundial.
- Distribución nacional garantizada.
- Mayor servicio y confiabilidad.

www.carrier-transicold.com.ar [54 11] 4014-5000



Buenos Aires - HK Refrigeración - Tel. (011) 4918 9270
Mar del Plata - Transfrío - Tel. (0223) 469 0673
Rosario - Bunker Transportes - Tel. (0341) 431 0049
Córdoba - Tecnofrío - Tel. (0351) 453 1793

Río Cuarto - Pú Cal Ven - Tel. (0333) 465 0120
Concepción del Uruguay - Alaska II - Tel. (03442) 441 613
Mendoza - El Pasaje Carrocarril - Tel. (0261) 491 0435
Osaka - ContactSA Ingeniería - Tel. (03756) 420 050



Equipos adaptables a todo tipo y tamaño de vehículos

te en la producción de muchas empresas, principalmente las automotrices que tienen un porcentaje muy alto de exportación con Brasil”.

Marcelo Lancelotti, gerente general de TASA Logística, remarcó como hecho adverso para 2014 “la imposibilidad de importación de tecnología por parte de nuestros proveedores. Para minimizar el impacto, debemos trabajar en conjunto con ellos para anticiparnos a las necesidades de crecimiento y contar con todos los elementos necesarios para las próximas implementaciones”.

En la industria de pallets y embalajes, Marcelo Sánchez, director comercial de Tomol, destacó que, exceptuando al sector automotriz del indicador, se ha notado una baja en los clientes que será difícil de superar: “Las previsiones que hacemos con nuestros clientes es la de un consumo masivo, que se mantiene, pero con una pelea cada vez más fuerte por los costos, lo que obliga a negociaciones permanentes de precios con un desgaste en la relación”.

El impacto de los costos logísticos, según apunta Mauro Sperperato, socio fundador Sinapsys y ex presidente Arlog, obliga a no realizar procesos de manera improvisada: “Algunos comportamientos están dentro de las estacionalidades esperadas, pero otros provienen de cambios de reglas que afectan nuestro comportamiento, inclusive el crecimiento de feriados o las implicancias que generan protestas o cortes de ruta, u otras restricciones de mayor impacto como las trabas a las importaciones. Si podemos colocar dentro de una banda razonable esos altos y bajos, estaremos colaborando en eficiencia, reducción de costos y mejora del nivel de servicio”.

Tesler se refirió a las dos acepciones de la visión china sobre el significado de toda crisis: la de pensarla como un peligro o una oportunidad. “El peligro es seguir operando como en la época de las vacas gordas y pensar que el incremento de volúmenes va a tapar ineficiencias del país y por lo tanto de las empresas”, subrayó. Y al verla como oportunidad dijo que “pasa por prepararse para competir en la salida de la actual fase, logrando más eficiencia y participación de mercado”.

Para ello, frente a un 2014 que seguirá soportando costos que afectan la competitividad, una actividad exportadora decreciente, fuerte presión sindical, tarifas deterioradas y un menor consumo interno, consideró clave capacitarse y eliminar ineficiencias: “Hay que prepararse y analizar cómo es la brecha de productividad a mejorar para aprovechar la recuperación de la actividad”, concluyó. ●



La logística necesita una aceitada operación entre los distintos modos; la recuperación del tren es clave

ARCHIVO

Cómo jugará la irrupción de otro puerto

Gustavo Figuerola
PARA LA NACION

La irrupción del puerto de La Plata como jugador en el tablero de las terminales del *hinterland* del puerto de Buenos Aires planteará la competencia entre terminales y entre puertos. Este nivel de competencia, entendido como cantidad de jurisdicciones y número de terminales jugando en el mismo mercado, es único en el mundo. Entonces la competencia se dará —fundamentalmente— por la conectividad y por los costos de la cadena logística de cada puerto. Cada cargador podrá estudiar qué combinación le resulta más eficiente. La sinergia entre Estado, trabajadores y privados de cada puerto será la clave. El puerto que lo logre y lo haga sustentable será elegido por las cargas y por los buques. ●

El autor es gerente general de Terminales Río de la Plata (TRP) del puerto de Buenos Aires.

Una nueva generación de ferroviarios

Pablo Martorelli
PARA LA NACION

El mismo sector empresario durante años fue mezquino en el usufructo de los bienes dados en concesión, sectores políticos-confrontativos y sectores sindicales intra y extra ferroviarios pueden llegar a ser generadores de situaciones complejas que conspiran contra la recuperación del ferrocarril. Pero la necesidad de mejorar los costos del país, la reducción de la siniestralidad vial y la congestión en puertos y áreas urbanas colocan nuevamente al ferrocarril en el lugar que nunca debió perder. Pero por esa pérdida de años, su recuperación demanda crear una nueva generación de ferroviarios para los próximos 20 años y un gran esfuerzo económico, social y político. ●

El autor es presidente del Instituto Argentino de Ferrocarriles y fue gerente técnico de Femesa

El mercado de los parques, expectante

Santiago Diz
PARA LA NACION

Los costos de la construcción están en alza y eso preocupa a los inversores, ya que impactan en la rentabilidad del negocio y fuerzan a desarrollar productos más distantes para no perder rentabilidad. Las nuevas zonas de radicación de centros logísticos son una consecuencia de esto (Escobar, Campana, Zárate, Moreno y La Reja, por ejemplo). Hay menos desarrollos a riesgo y mucha cautela, y como contrapartida hay más desarrollos llave en mano, lo que muestra, por un lado, que el mercado va madurando y, por el otro, que los desarrolladores arrancan a construir un centro logístico cuando cuentan con los inquilinos previamente. El mercado sigue expectante y las decisiones se dilatan. ●

El autor integra el Área de Industrias de Colliers International.

OCA. Logística en una nueva dimensión.

ALMACENAMIENTO
DISTRIBUCIÓN
TRACKING
ENTREGA
PICKING/PACKING
TRANSPORTE
CAMARA DE FRIO
INSPECCION DE PRODUCTOS

OCA

0800-999-7700 - www.oca.com.ar EL PAÍS TE QUEDA CERCA.