

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21

SEMINARIO FINAL

**TRABAJO FINAL DE
GRADUACIÓN**

Proyecto de Investigación Aplicada

**“Análisis de la situación actual de los
principales Hubs Logísticos
Portuarios del Mercosur en
comparación con Argentina”**

Parra Davis, Marcos Hernán

Lic. Comercio Internacional

Agosto 2009

INDICE

1. Introducción.....	1
1.1. Problema de Investigación.....	2
1.2. Objetivos.....	2
1.3. Marco Teórico.....	3
1.4. Metodología.....	7
2. Situación Portuaria a Nivel Global.....	11
2.1. Manejo de la carga a nivel mundial.....	13
2.2. Necesidades de los puertos a nivel mundial.....	14
2.3. La importancia del modo de transporte marítimo.....	16
2.4. Logística y Comercio Internacional.....	15
2.5. La Logística y las Cadenas de Valor Mundial.....	17
2.6. ¿Qué sucede en otras partes del mundo?.....	20
2.7. Desarrollo de infraestructuras e inversión.	20
2.8. Desarrollo de infraestructuras e inversión.....	22
2.9. Políticas del sector.	23
2.10. Cooperación y coordinación regionales.....	23
2.11. La Compleja Cuestión Política.....	34
3. La Situación Portuaria a Nivel Mercosur.....	40
3.1. Los Costos Portuarios.....	40
3.2. Puertos de Brasil.....	45
3.3. Puerto de Santos.....	48
3.4. Puerto de Paranaguá	51
3.5. Puerto de Rio de Janeiro	52
3.6. Puerto de Recife	53
3.7. Puerto de Victoria	54
3.8. Puerto de Montevideo	56
4. La Situación Portuaria en Argentina	58
4.1. La Situación Portuaria y el Agro.....	59
4.2. Puerto de Buenos Aires.....	63
4.3 Terminal de Exolgan.....	66
5. Conclusiones.....	67
Glosario.....	71
Bibliografía.....	72
Anexos	74

Tema.

Análisis de la situación actual de los principales Hubs Logísticos Portuarios¹ existentes en el Mercosur y sus perspectivas.



1 Introducción.

A nivel mundial el tráfico de mercaderías se ha visto incrementado sustancialmente en los últimos años, es cada vez más y de mayor volumen la escala de productos que se comercializan internacionalmente. Esto conlleva obligadamente la necesidad de contar con servicios e infraestructura acordes al incremento aludido. Una carga, objeto del comercio internacional, está sujeta a diversas modalidades de transporte y serios manipuleos a lo largo de su viaje desde origen hasta llegar al consumidor final. Esto implica una coordinación logística y de gestión tales que permitan evitar las demoras innecesarias, los costos adicionales, los siniestros, etc. Con el objetivo primordial de evitar el encarecimiento de los productos en el mercado de destino.

Por este motivo se analiza la situación regional actual en materia de infraestructura portuaria para determinar si los cambios que se están produciendo a nivel global en el sector impactan de la misma manera a nivel local.

¹ Territorio equipado para el desarrollo de actividades logísticas dentro del área portuaria. Allí se ofrecen todo tipo de servicios orientados al Comercio Exterior.

1.1 Problema de Investigación.

La eficiencia en los puertos permite lograr mejoras en los costos unitarios de los productos comercializados internacionalmente, como también optimizar el tiempo de estadía de los buques. Con el presente trabajo se procura demostrar que se está perdiendo en la actualidad una oportunidad de crecimiento y desarrollo conjunto regional. Un mayor volumen (salida de mercadería de las terminales a los buques) y la mayor velocidad en la rotación de la mercadería disminuyen los costos, haciendo más competitivos los productos a nivel mundial. Esto no sucede en Argentina, la carencia de inversiones en infraestructura portuaria avocada al Comercio Exterior hace perder competitividad a los exportadores.

1.2 Objetivo general

Analizar la situación actual del Mercosur en materia de infraestructura Portuaria relacionada con el Comercio Exterior focalizando el análisis sobre los principales Hubs logísticos Portuarios de la región.

Objetivos específicos

Analizar la situación portuaria a nivel global.

Analizar la situación portuaria a nivel regional y país.

Analizar los principales HUBS logísticos existentes en el Mercosur.

Investigar sobre las facilidades de acceso, volúmenes operados, tarifas y otros indicadores de interés para cada uno de los puertos de mayor relevancia en la región.

1.3 Marco Teórico

Se presenta aquí la base teórica y conceptos que fundamentarán los resultados y conclusiones alcanzados en el presente trabajo de investigación.

A continuación se abordan los conceptos teórico-técnicos que sustentan el desarrollo del presente trabajo:

Ponce y Prida² (2004) definieron la Logística como el proceso de gestionar adecuadamente la obtención, movimiento y almacenamiento de materias primas, componentes y existencias terminadas (y los flujos de información relacionados) a través de la organización y sus canales de marketing de tal forma que la rentabilidad futura se vea maximizada a través del cumplimiento efectiva de los pedidos en relación con los costos.

Según Antonio Zuidwijk³ (2008), La logística es el gerenciamiento del flujo de mercaderías, de la información y control de los recursos, que comienza con la planificación de la compra de un insumo o un producto y continua por todas las fases de provisión, producción, distribución, y venta / post-venta.

Es una gestión global para obtener el mayor rendimiento en las cadenas de abastecimiento, de producción, comercialización y distribución para asegurar el abastecimiento de insumos o productos básicos:

- En el momento preciso.
- Con el embalaje adecuado.
- Con el manipuleo adecuado.
- El transporte más adecuado.
- Haciendo solo el almacenaje imprescindible y una buena gestión de inventario.

Todo esto para garantizar la oportuna provisión en la cadena de producción o de terceros.

2 LOGÍSTICA DEL APROVISIONAMIENTO – Eva Ponce, Bernardo Brida. (2004) - Pearson- Madrid.

3 Puertos y Transporte Intermodal – Sitio web especializado en Logística Portuaria. (2008)

La adecuada gestión logística es una fuente de ventajas competitivas, en todo ámbito.

Supone una herramienta de incremento de productividad y eficiencia y, por lo tanto, de reducción de costos unitarios. Constituye una gran oportunidad para la mejor utilización de la capacidad instalada, reducción de las existencias e integración más estrecha con los proveedores, todo lo cual supone importantes ventajas en los costos.

La logística desde el punto de vista de la distribución física comprende transporte, almacenamiento, manejo, embalaje, control de inventarios, localización y otros servicios varios. Presenta perspectivas en la reducción de costos de transporte e infraestructuras, es decir que se puede trasladar el concepto perfectamente al ámbito portuario, objeto de estudio en el presente trabajo.

En adición a esta postura, se pueden citar autores como Ledesma⁴ (2004) y Arese⁵ (2003) donde los mismos analizan la importancia de los Centros de Actividades Logísticas y su relación estrecha con los medios de transporte internacional, haciendo énfasis en la valor primordial que tienen los mismos como polos de desarrollo para una nación.

Yendo más en detalle sobre los últimos conceptos mencionados, Bloch⁶ (1996) menciona la tendencia a la modernización de los puertos, vistos como Centros de Transporte Integrado, ubicados estratégicamente y contribuyendo a expandir el Comercio Exterior del país. Estas plataformas deben servir para planificar y coordinar proyectos comerciales e industriales. Por tal motivo la tendencia es que los mismos posean muelles amplios, poderosas y modernas grúas, zonas de almacenamiento adecuadas, conexiones aptas con otros modos de transporte, amplia variedad de servicios, con el objetivo de eficientizar tiempos y disminuir costos en cada carga.

⁴ LEDESMA, Carlos (2004) “Nuevos principios y fundamentos del comercio internacional e intercultural”, Ed Osmar D. Buyatti, Argentina.

⁵ ARESE, Hector (2003). “Practica profesional de negocios internacionales”. Ed. Grupo Editorial Norma, Argentina.

⁶ BLOCH, Roberto (1996). “Transporte Multimodal”. Ed. Ad Hoc.

Acudiendo a la bibliografía existente a la fecha, la primera percepción que se obtiene es de cierta ausencia de material específico que aborde el objeto de estudio visto desde la perspectiva logística y las ganancias de competitividad logradas mediante la infraestructura que se le brinde al Comercio Internacional. Se hallan en su mayoría, notas o artículos de tipo periodísticos brindados por las revistas del rubro y cámaras afines al sector.

HUB Logístico.

Según el LTSTM⁷, un Centro Logístico o HUB es un territorio equipado para el desarrollo de actividades logísticas, existen de diversos tipos dependiendo de los modos de transporte que involucren en su operatoria. En el presente trabajo se focalizará el análisis sobre los HUB's Portuarios del Mercosur. Siguiendo con la definición, los mismos permiten mejorar la productividad de las operaciones de transporte: capturan volúmenes importantes de carga logrando una eficiente organización de embarques consolidados. Poseen grandes plataformas de contenedores donde la gestión y organización de los TEUs⁸ es constante a raíz de eficientizar el uso del espacio.

También son un nodo de encuentro entre modos de transporte, por lo que en ciertos casos poseen la infraestructura necesaria para transferencias intermodales, permitiendo una adecuada complementación entre modos técnicos de transporte distintos. Es crucial el acceso a las principales vías carreteras a fin de evitar congestionamientos de tráfico.

En un Centro Logístico las principales actividades logísticas que permiten generar ventajas competitivas son:

- a) gestión de unidades de carga,(TEUs, FEUs)
- b) gestión de transferencias intermodales,
- c) procesamiento de pedidos y gestión de transporte de entrega,
- d) almacenamiento en depósitos especiales.

⁷ Laboratorio de Transporte y Sistemas Territoriales de la Universidad Nacional Autónoma de México.

⁸ TEU: Twenty feet Equivalent Unit. (Unidad equivalente a un contenedor de 20')

- e) operaciones de valor agregado sobre la mercancía para su adaptación a clientes finales,
- f) almacenamiento de inventarios bajo aduana,

Existen diversos tipos de Centros Logísticos, dependiendo de su orientación, sus características operativas y de infraestructura; se identifican los siguientes tipos:

- a) Zonas de Actividades Logísticas Portuarias (ZALP): Centros Logísticos que basan su desarrollo en las operaciones generadas en un nodo de transferencia intermodal en una terminal modal.
- b) Centros Integrados de Mercancías (CIM): Centros Logísticos orientados a operaciones con base en un modo técnico de transporte, orientados a la carga por autotransporte.
- c) Centros de Servicios de Transporte y Logística (CSTyL) es una Plataforma Lógica orientada al mejoramiento de la competitividad logística de un sector industrial específico, facilitando el desempeño de los Operadores Logísticos especializados.
- d) Soportes Logísticos Corporativos (SLC): Centros Logísticos generados por las necesidades logísticas específicas de una corporación.
- e) Plataformas Logísticas de Interfase Modal con Ferrocarril (INTERPUERTOS): Idem ZALP, pero para transporte por Ferrocarril.
- f) Centros Logísticos Aeroportuarios (CLA): Idem ZALP, pero para transporte Aéreo.
- g) Micro Plataformas Logísticas Urbanas (MPLU): Centros Logísticos con equipamientos específicos para la distribución física de mercancías en zonas urbanas.

1.4 Metodología

Estrategia metodológica.

En cuanto a la estrategia metodológica, se pretende analizar las características fundamentales de un fenómeno determinado utilizando criterios que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento, junto con lo cual se determinan los orígenes o las causas de tales fenómenos.

Para lograr esto se abordará el objeto de estudio mediante la realización de un análisis descriptivo - explicativo del caso basándose principalmente en una investigación documental. Las fuentes utilizadas son las denominadas “secundarias” a través de las cuales se recopilan datos ya tratados por otros autores. Esto se consigue mediante la lectura de revistas especializadas en el sector portuario, boletines informativos oficiales, informes otorgados por organismos internacionales, *papers* desarrollados por autores que han investigado la temática de interés, artículos periodísticos en los diarios locales, información obtenida de los newsletter online ofrecidos por varios sitios de internet que tratan la problemática portuaria, recopilación de información disponible on-line en los respectivos sitios web de las Administraciones Portuarias.

En fin, se acude a un sinnúmero de fuentes informativas que tratan temas logísticos y portuarios en nuestro país y en el extranjero.

Otra herramienta utilizada es la recopilación de datos primarios mediante el empleo de la entrevista telefónica con personas expertas en la materia como lo son aquellos miembros de Empresas Importantes operadoras de Comercio Exterior, los Organismos Portuarios Nacionales y Cámaras Afines al Sector. Ver modelo de entrevista incluido en el anexo del presente trabajo.

Fueron entrevistadas las siguientes personas:

Daniel Román, Miembro actual del Consejo Nacional Portuario.

Germán Casco, Gerente de Logística de Fiat – Planta Córdoba.

Marcelo Olmedo, Vicepresidente de la Cámara de Comercio Exterior de Córdoba.

Desarrollo.

El enfoque del presente trabajo está orientado a estudiar los principales HUBS portuarios existentes en el Mercosur, con el objetivo de brindarle al lector un enfoque que le permita conocer la situación actual de los mismos.

En una primera instancia, a modo introductorio, se abordarán temas logísticos a nivel global y luego se adentrarán los temas más específicos relacionados al Mercosur en materia de infraestructura relacionada con el Comercio Exterior.

Del volumen total de exportaciones del Mercosur año 2008, el 90% se realizan a través de la vía marítima. Es decir que los puertos son la principal plataforma de salida de mercancías al exterior⁹.

La notable mejora de la situación económica de Argentina y el aumento considerable del flujo de mercancías generado (Exportación, Importación y dentro de las fronteras) trae diversas complicaciones que se manifiestan a diario: problemas para transitar las principales ciudades, baja productividad en el uso del transporte, congestión de los puertos, insuficientes centros de almacenamiento, infraestructuras obsoletas, falta de energía, caminos deteriorados y la inseguridad que se ha tornado uno de los factores de costo más relevantes en la logística nacional.

Es directo en los costos de producción y distribución de todos los sectores de la economía el impacto de estos factores, llevándolos imperiosamente a la pérdida de competitividad. Por tal motivo es urgente la necesidad de planificación en inversiones, acompañada de políticas claras que sustenten el crecimiento.

Adicionalmente a la situación estructural interna, el empresario argentino se enfrenta a un contexto internacional globalizado con mayores dificultades. En el ámbito de las cadenas logísticas de Europa, Asia y Norte América se están dando los siguientes cambios¹⁰:

- Transformación de estructuras y modelos de distribución.
- Crecimiento de volúmenes y surtido de productos.
- Ampliación de oferta de servicios con mayores sinergias.
- Integración de proveedores.

⁹ Dato de la Administración General de Puertos de la República Argentina.

¹⁰ Informe de Transporte Marítimo 2007 – UNCTAD.

- Reducción de tiempos de ciclo.
- Reducción de escalones entre productor y consumidor.
- Nuevas aplicaciones de tecnologías de la información y comunicación.
- Aumento de operaciones en las últimas fases de las cadenas logísticas.
- Incremento de procesos de consolidación y desconsolidación.
- Incremento del transporte intermodal.

Bajo este contexto, el diagnóstico que se puede hacer, demuestra que los problemas coyunturales de infraestructura presentes se verán incrementados en la medida que no se realicen las inversiones necesarias y la situación económica siga en crecimiento.

En Argentina, la postergación por parte de las autoridades gubernamentales de las políticas necesarias para fomentar inversiones y dar solución a los problemas estructurales lleva varios años. Esto se ve incrementado a un orden mayor cuando a nivel regional se aprecian ejemplos de mucha significancia como Brasil y Uruguay donde las políticas relacionadas con el Comercio Exterior se toman como Políticas de Estado, tendientes a perdurar en el tiempo a pesar de los cambios de gobierno, aisladas en gran medida de la percepción ideológica y orientadas hacia el beneficio a mediano y largo plazo de toda la nación.

Sustentando esta postura, se puede mencionar un documento elaborado en Junio de 2006 por el Banco Mundial donde se plantean varias cuestiones problemáticas referentes a las plataformas logísticas:

“Hay serias restricciones de infraestructura y servicios de transporte: El 58% del volumen de exportaciones (el 31% de su valor), tienen lugar en la franja costera del Gran Rosario, constituyendo uno de los polos de producción de aceites vegetales del mundo. La congestión resultante ha tenido serios impactos sobre los costos logísticos, incluyendo una distorsión en la asignación modal en contra del ferrocarril y externalidades considerables sobre el medio urbano y la seguridad vial. En el norte de Rosario suelen conformarse colas de camiones de

más de 15km de extensión en temporada alta y el tránsito promedio diario en carreteras de acceso llega a 12.000 vehículos diarios”.

“El crecimiento reciente va poniendo en evidencia síntomas de congestión en las terminales, por falta de capacidad para almacenamiento de contenedores y de disponibilidad de sitios de atraque, lo que paulatinamente va deteriorando la calidad de servicio. Este problema no es reconocido, no hay consenso sobre las acciones a implementar, y existen muchas instituciones involucradas que deberían coordinar sus acciones”.

“El transporte carretero internacional presenta demoras de hasta el 20% del tiempo en un viaje típico, causadas por procedimientos de agencias públicas y actores privados. No se rinde cuentas por calidad de servicio”.

“Escaso desarrollo del multimodalismo y de trasbordos: por restricciones normativas, falta de infraestructura (terminales terrestres, acceso del ferrocarril al puerto), de equipos y actitud empresaria para combinar modos. Actualmente se transfieren más de 150.000 contenedores del comercio exterior en puertos de otros países”.

“Hay carencia de instalaciones de almacenamiento tanto en la logística de granos, como en la de cargas generales”.

Con todo lo expresado, se pretende evidenciar la importancia que tienen las políticas para el desarrollo de un país o región, en términos generales. Y en especial énfasis hacia el objeto de estudio, implicaría un beneficio directo en términos de crecimiento y competitividad contar políticas destinadas a estos centros logísticos regionales, destinados a ofrecer servicios para mejorar el Comercio Exterior.

De aquí nace la necesidad de investigar en forma detallada la situación actual en la que se encuentra Argentina posicionada con respecto a otros países de la región y sus perspectivas. Así mismo, se puede mencionar que los entrevistados manifestaron por unanimidad la importancia que radica en la definición de políticas acordes en materia de infraestructura como elemento esencial para el despegue del país.

2. La Situación Portuaria a Nivel Global.

Según el informe sobre Transporte Marítimo 2007 publicado por la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), el transporte marítimo internacional creció 4,3% entre el año 2006 y 2007, hasta alcanzar las 7.400 millones de toneladas de mercancías, gracias al crecimiento de la economía mundial, liderado por la creciente demanda en Asia.

Se señala que en su conjunto, el comercio mundial de mercancías también reportó un crecimiento del 8%. En el informe se explica que más de una tercera parte de las mercancías transportadas por barco fueron petróleo crudo y derivados del petróleo.

Impulsada por el crecimiento en Asia, particularmente en China, la demanda de servicios por barcos aumentó 5,5% hasta alcanzar los 30.686 millones de toneladas en ese año.

A principios de 2007, la flota mercante mundial había crecido un 8% sobre el dato de 2005, hasta alcanzar un total de 1.040 millones de toneladas de peso muerto (dwt por las siglas en inglés), una cifra que por primera vez supera los 1.000 millones de dwt¹¹.

Los países en desarrollo controlaron cerca del 31% del dwt mundial, mientras que a las economías de mercado desarrolladas les correspondieron el 66% y a las de países en transición casi el 3%. Además, el número de buques con pabellón extranjero se redujo ligeramente en el 2006, por primera vez desde 1989.

A nivel global el costo internacional de fletes representó el 5,9% del valor de las importaciones mundiales. En ese sentido, la UNCTAD advierte que se siguen aplicando fletes muy elevados en los países en desarrollo y en las economías en transición, con lo que ese año los gastos de esos países representaron, respectivamente, hasta el 7,7% y el 7,6%, del valor de las importaciones.

11 Es la medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo de una embarcación, cuyo valor se expresa en Toneladas métricas.

A comienzos de 2007, la edad media de la flota mundial se redujo marginalmente a 12 años; los portacontenedores eran la flota más nueva con un promedio de 9,1 años. El total del tráfico portuario mundial de contenedores aumentó un 13,4% y ascendió a 440 millones de unidades equivalentes a 20 pies (TEU). Los países en desarrollo manipularon el 65% de este total.

Para el año 2010 se proyecta un movimiento anual de 640 millones de TEUS. Esto implicaría un incremento cercano al 40% del volumen de 2007.

En relación a este dato no menor se explicarán a continuación los tipos de buques existentes portacontenedores y la tendencia a que cada vez sean mayores sus dimensiones considerando los mayores volúmenes operables.

Los Buques Feeder cuentan con una capacidad de carga de entre 100 – 999 TEUS.

Los Buques Sub-Panamax entre 1000 – 2999 TEUS.

Los Buques Panamax entre 3000 – 4500 TEUS.

Los Buques Post-Panamax 4000- 8500 TEUS.

Las dimensiones de referencia de un Buque Panamax son las siguientes:

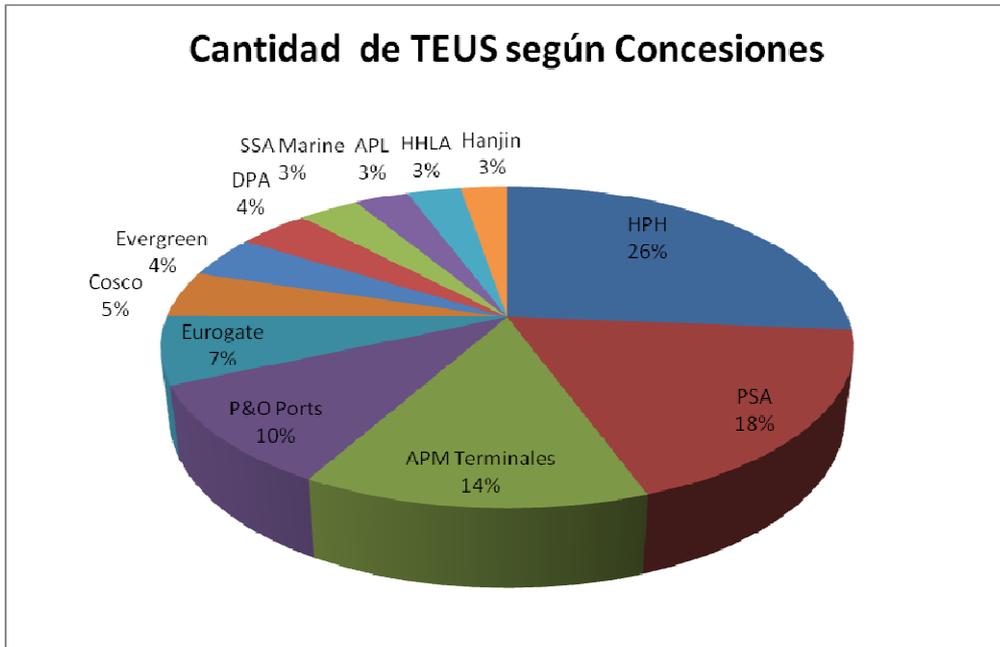
Eslora: 294 m.	Manga: 32,3m.	Calado: 12,5m.
----------------	---------------	----------------

Participación por Tipos de Buque

	Feeder	Sub Panamax	Panamax	Post Panamax
Año 1996	13%	51%	31%	5%
Año 2006	8%	37%	28%	27%
Año 2010	3%	19%	27%	51%

Fuente: *Elaboración Propia según datos del ARMT 2007. (Annual Review of Maritime Transport)*

Cuando se analiza la distribución de los TEUS por operador portuario se observa la siguiente distribución.



Fuente: Elaboración Propia según datos del ARMT 2007. HPH: Hutchinson Ports Holding; *Hanjin* Shipping Global Logistics; HHLA Hamburger Hafen und Logistik AG; APL Terminals; SSA Marine- Carrix Enterprise; DPA Dubai Ports Authority; Evergreen Terminals; Cosco Group; Eurogate; P&O Ports ahora pertenece a DPA; APM Terminales - Port and Terminal Services; PSA International.

Lo que se aprecia es una distribución con la marcada participación de ciertos operadores en las primeras posiciones y luego una distribución uniforme entre los participantes del volumen restante.

2.1 Manejo de la carga a nivel mundial.

En 1998, el 40% de los TEUS del mundo pasó a través de terminales propiedad del estado mientras que en 2008 esta cifra se vio reducida al 19%¹².

Si bien los volúmenes globales de terminales de propiedad estatal desde 1998 a 2008 se han mantenido constantes, el sector privado es el que muestra una evolución muy marcada.

¹² ARMT 2007. (*Annual Review of Maritime Transport*)

El porcentaje de participación estatal varía notoriamente por región:

Europa del Norte el 6 %.

Europa oriental el 24 %.

Sudeste de Asia el 42 %.

África el 68 %.

África:

Limitada participación de los operadores privados de terminales internacionales en África.

AMPT tiene presencia en Angola, Camerún, Côte d'Ivoire, Egipto y Nigeria.

DP World tiene participación en Djibouti, Egipto y Mozambique,

HPH tiene presencia en Egipto y la República Unida de Tanzania.

La productividad promedio de los puertos de 2002 a 2006, (medida en Movimientos de TEU por hora por grúa)

Djibouti y Douala (Camerún) de 15 a 35 movimientos por hora (MPH).

Apapa (Nigeria) hasta 6 a 18 MPH.

Abidján (Côte d'Ivoire) hasta 15 a 40 MPH.

Asia:

Los puertos de Asia han adquirido una destacada participación que los posiciona dominando la industria en términos de mayor eficiencia y mayor productividad.

El Puerto Oeste de Malasia informó en 2006 sobre la manipulación de 452 TEUS MPH, un récord mundial. En promedio mueve > 60 MPH.

Jebel Ali Port (Emiratos Árabes Unidos)

En junio de 2006 el puerto marcó un registro de 8571 movimientos hechos en 41 horas.

En promedio se mueven > 60 MPH.

2.2 Necesidades de los puertos a nivel mundial.

De la lectura del Informe Marítimo 2007, se obtienen los lineamientos básicos en materia de necesidades que afectan el desempeño de los puertos. Por tal motivo resulta de interés reflejarlas en el siguiente listado:

- Playas para contenedores de mayor tamaño.
- Mayor profundidad en los canales de acceso a los puertos.
- Equipo especializado en los puertos.
- Sofisticados flujos de trabajo apoyados en software de gestión.
- Un entorno que sea propicio a la creación de servicios y valor añadido dentro y en las adyacencias de los puertos.

Haciendo una leve anticipación a las páginas siguientes, se puede decir que en cierta forma los problemas locales no se alejan tanto de los problemas acontecidos en otras partes del mundo.

Otra necesidad se relaciona con la manera de salvaguardar los ingresos, la seguridad, el medio ambiente nacional y los sistemas de transporte terrestre, así como la forma de financiar los proyectos.

La manera de avanzar hacia el futuro tiene que ver con el ofrecimiento de las concesiones para operar los puertos a las terminales internacionales.

Por otra parte, los puertos o los operadores de las terminales a la vez deben considerar la integración vertical en la cadena de suministro nacional de transporte. Esto se logra uniendo diversos modos de transporte de manera tal que todos contribuyan para proporcionar un servicio integrado entre el puerto marítimo y el puerto seco.

Una situación donde todos ganan es aquella en la cual los concesionarios del puerto pueden satisfacer necesidades de inversión futura mientras que los clientes acceden a costos operativos bajos y garantía de disponibilidad y continuidad en los servicios.

2.3 La importancia del modo de transporte marítimo.

A nivel global se manifiesta que "el transporte marítimo mueve el 90 por ciento del comercio mundial".

Sobre la base de datos de GlobalInsight ¹³ y no incluidos los volúmenes intra-Unión Europea, en 2006 ***el comercio marítimo representó el 89,6 por ciento del comercio***

¹³ <http://www.globalinsight.com/>

mundial en términos de volumen (toneladas) y 70,1 por ciento en términos de valor (USD).

Durante el mismo año, el volumen de carga aérea representó una cuota de sólo 0,27 por ciento del volumen de comercio y el 14,1 por ciento del valor comercial, mientras que por tierra y otros modos de transporte (incluidos los oleoductos) representaban el restante 10,2 por ciento del volumen de comercio y 15,8 por ciento del valor comercial.

2.4 La Logística y el Comercio Internacional.

A nivel mundial se desarrollan foros bajo el marco de las Naciones Unidas donde se discuten, analizan y estudian las problemáticas relacionadas con el Comercio Internacional y el Desarrollo. En la mayoría de los casos se hace mención a la necesidad de una mayor participación del sector privado para mejorar la infraestructura de servicios y de la capacidad productiva, basados en la promoción del desarrollo de las PYME a través de los vínculos comerciales y programas de mejoramiento de los conocimientos, la adopción del multilateralismo, los enfoques regionales y subregionales en el comercio y la facilitación del transporte.

Al examinar los documentos que tratan sobre el impacto de la logística, así como el transporte e infraestructura en las cadenas mundiales de valor, se pone de relieve cómo una estrategia coherente y global de la política enfocada en la logística y la infraestructura ayudan al desarrollo e integración de las PYMEs en el Comercio Internacional.

Tanto la infraestructura del país, la eficiencia de su comercio y los servicios relacionados con el transporte desempeñan un papel crucial en la mejora de su competitividad internacional, estos elementos también se han convertido en un punto crítico para atraer inversiones extranjeras. Por lo tanto, un entorno propicio, políticas e incentivos para desarrollar asociaciones público-privadas para construir la tan necesaria infraestructura y aumento en los niveles de servicios pueden ayudar a disminuir los problemas encontrados por las PYMES y las cadenas mundiales de valor por igual.

También se destaca en repetidas ocasiones que, dentro de los patrones que afectan a los países en desarrollo y la creación de un entorno viable se encuentran, diversos aspectos tecnológicos, operativos, políticos, jurídicos e institucionales.

La Primera Reunión Latinoamericana de Terminales de Contenedores mundiales tuvo lugar en Montevideo, Uruguay, el 27 de noviembre de 2007. Esta reunión fue convocada por la CEPAL y un grupo de propietarios y operadores de los principales puertos de la región.

Durante el foro se desarrollaron los siguientes temas de análisis:

- (a) El crecimiento económico sostenible de la región durante los últimos cinco años;
- (b) El dinamismo del comercio en las subregiones;
- (c) El desarrollo de América Latina, y el posicionamiento global de los operadores;
- (d) La importancia del sector portuario y su destacado papel en la facilitación del comercio y la interrelación entre los sectores público y privado;
- (e) La ampliación del Canal de Panamá y otros fenómenos de alcance mundial y su impacto en los países de América Latina;
- (f) La adopción de nuevas tecnologías;
- (g) Normas de seguridad y protección del medio ambiente de conformidad con los requisitos mundiales;
- (h) El transporte multimodal.

Con el fin de continuar con el esfuerzo conjunto en el plano institucional, se trataron temas referentes a la creación de una Terminal Sudamericana de Contenedores, cuyos principales objetivos son:

- (a) Colaborar con el sector público, de manera técnica como órgano consultivo;
- (b) Prestar asesoramiento técnico a sus miembros, así como a las peticiones de otras instituciones o gobiernos;
- (c) Llevar a cabo análisis técnicos sobre temas con un impacto regional en las actividades de los puertos, tales como la accesibilidad, la congestión del puerto, la seguridad portuaria y transporte multimodal;
- (d) Organizar reuniones, simposios y otras actividades de interés para los operadores de terminales de contenedores que puedan facilitar el intercambio de información;
- (e) El análisis y el desarrollo de posibles corredores para facilitar la cadena logística y la integración de las diferentes subregiones para el comercio mundial.

El proyecto por ahora es solamente una idea que carece de definiciones fundamentales como la ubicación del mismo, como se imprimirá y quien la financiará.

2.5 La Logística y las Cadenas de Valor Mundial. CVM

Las CVM abarcan toda la gama de actividades interrelacionadas de producción que realizan las empresas en distintos puntos del planeta, desde la concepción del producto hasta su producción y entrega al usuario¹⁴. Las CVM han prosperado en respuesta a una reducción de los costos del transporte, algunos cambios orgánicos y la rápida difusión de las tecnologías de la comunicación que han permitido a las empresas trasladar

¹⁴ UNCTAD, La función de las cadenas de valor mundiales en el fomento de la capacidad productiva nacional. TD/B/COM.3/79, 2006.

determinadas actividades hacia filiales y socios en el extranjero y gestionar esas actividades. Esos cambios en las redes productivas han traído consigo nuevas oportunidades para que las empresas de los países en desarrollo se integren en las CVM.

Sin embargo, muchas empresas de países en desarrollo, especialmente las PYMES, no pueden aprovechar las oportunidades que ofrecen las CVM debido a su mala conectividad con las redes mundiales de transporte y a la debilidad de su capacidad productiva. La falta de acceso a infraestructuras de transporte en algunos países en desarrollo perjudica a las empresas al incrementar los costos de los negocios y del transporte internacional¹⁵. De forma similar, la creación de capacidad productiva depende en última instancia de la inversión nacional y extranjera de las empresas y su capacidad y voluntad de invertir guardan relación, en gran medida, con el clima de negocio e inversión en el que se desenvuelven. *Un clima empresarial general poco desarrollado con unos servicios insuficientes de transporte y comercio y una infraestructura de servicios que deje que desear pueden mermar la capacidad de un país para atraer inversiones y participar con éxito en el comercio internacional.*

En la actualidad, las CVM incluyen plenamente las etapas de adquisición e inventario de la producción mundial, así como los procesos de distribución. En ese contexto, los obstáculos de carácter físico, institucional, tecnológico y reglamentario que afectan a la rentabilidad de las transacciones comerciales deben abordarse de una forma global. Las inversiones en soluciones "tangibles" como el equipo y la infraestructura de transporte, deben contar con el apoyo de las correspondientes medidas "intangibles", como la racionalización de los sistemas administrativos y de gestión, así como el de un marco institucional, jurídico y reglamentario apropiado.

En el presente trabajo se abordan todas esas cuestiones. En la sección que sigue a continuación se examinan los elementos esenciales de la competitividad, a saber: los vinculados con la logística comercial, la inversión y la infraestructura y se presenta un breve resumen de los principales obstáculos relacionados con el comercio que dificultan la integración de las PYMES en las CVM.

¹⁵ Véanse en varios números de la publicación de la UNCTAD Informe sobre el transporte marítimo diversas comparaciones de los costos del transporte internacional. Véase también el artículo titulado "Ports and international transport costs" en el Nº 31 del boletín TransportNewsletter, UNCTAD, 2006.

2.6 ¿Qué sucede en otras partes del mundo?

Logística Comercial, Inversión e Infraestructura.

Con la aparición de las estrategias de crecimiento orientadas a la exportación y un nuevo sistema de producción mundial dentro de unas CVM geográficamente dispersas, la logística comercial ha adquirido una importancia fundamental. La mayoría de las cadenas de valor necesitan una cadena física de transporte que traslade el producto de una instalación de producción, procesamiento o distribución a la siguiente. Las CVM imponen fuertes demandas a la infraestructura de los servicios y el transporte que ha de sostener ese complejo sistema de oferta, y cualquier perturbación equivale automáticamente al debilitamiento o agarrotamiento de un eslabón de esa cadena.

Son varios los estudios en los que se han ilustrado los problemas con que tropiezan las PYMES deseadas de participar en las CVM en países en desarrollo. A continuación se presentan ejemplos extremos pero que en muchos casos no se alejan tanto de la realidad que se vive en Argentina.

En el África subsahariana, por ejemplo, los exportadores se encuentran con un retraso promedio de 50 días para cada embarque y necesitan no menos de 20 firmas en ocho o nueve formularios de aduanas¹⁶.

Son condiciones difíciles para las PYMES, que simplemente no cuentan con la capacidad ni con los medios financieros necesarios para superarlas. También los asociados en las CVM tienen que recurrir a agentes u otros intermediarios para resolver toda la complejidad de trámites burocráticos. Del mismo modo, los exportadores de Angola y Kazajstán necesitan 74 y 93 días respectivamente para concluir todos los procedimientos y documentos obligatorios, mientras que los exportadores de Estonia sólo necesitan tres días para satisfacer los requisitos administrativos.

En muchos países, las autoridades aduaneras todavía abren la mayoría de los contenedores, lo que supone, entre otras cosas, un retraso y un aumento de los costos. Esos obstáculos hacen que la integración de las PYMES en los sistemas de oferta mundiales, en los que la producción a tiempo y el cumplimiento de los plazos son condición indispensable, sea una ilusión.

La mala conectividad con las redes de transporte mundiales, directamente o a través de puertos de transbordo, sigue siendo un importante obstáculo al comercio en muchos países en desarrollo. Especialmente aquellos que carecen de litoral, se encuentran entre los peor conectados con las redes internacionales de transporte marítimo. Como

¹⁶ Banco Mundial. Doing Business Report, 2006.

consecuencia, sus costos de transporte, medidos como porcentaje del valor de las importaciones, son también especialmente altos¹⁷.

Por otra parte, muchos países o economías de Asia están entre los mejor conectados del mundo¹⁸. Entre los 20 primeros de un total de 162 países encabeza la lista China, seguida de Hong Kong (China), Singapur, Malasia, la República de Corea, Sri Lanka y la India, que ocupan lugares. De forma similar, los costos estimados de flete internacional medidos como porcentaje del valor de las importaciones se han reducido de forma constante a lo largo de un período de 15 años (desde más del 9% hasta algo menos del 6%)¹⁹. Eso demuestra que la integración eficaz en las redes mundiales de transporte ofrece posibilidades para el desarrollo y la integración en las CVM.

La gestión de la cadena de oferta dentro de las CVM ofrece formas de hacer negocio para empresas grandes y pequeñas que pertenecen a una cadena completa de proveedores, fabricantes, distribuidores y detallistas. Las CVM pueden estar integradas horizontal y verticalmente por grandes corporaciones, las empresas líderes, que aplican modelos comerciales optimizados y apoyan la inversión en nuevos sistemas y prácticas comerciales. La firma líder, habitualmente una empresa transnacional (ETN), puede subcontratar la realización de ciertas actividades y confiarla a las empresas nacionales mejor cualificadas.

La cadena de oferta puede optimizarse rompiendo las fronteras que tradicionalmente han mantenido separados los diferentes segmentos de la cadena y movilizándolo y facilitando las asociaciones mediante una aplicación estratégica de la tecnología. Puede recurrirse también a la formación de conglomerados mediante los que se establece una vinculación entre la ubicación geográfica y el rendimiento económico, creando una red de empresas. De esa forma, esos conglomerados quedan en mejores condiciones para hacer frente a los volúmenes que requiere la firma líder. Las CVM destacan la importancia de lograr la entrega justo a tiempo, poniendo mayor hincapié en la función de logística y control de inventario para reducir los costos inherentes y diseñando nuevas estrategias de distribución para mejorar el enlace entre el conjunto total de la red y el cliente. Eso significa que las CVM precisan un entorno propicio especialmente sólido y fiable que facilite la circulación de bienes y servicios tanto en el plan interno como en el transfronterizo.

¹⁷ UNCTAD. Informe sobre el transporte marítimo, 2007

¹⁸ UNCTAD. Liner Shipping Connectivity Index, 2007.

¹⁹ UNCTAD. Transport Newsletter, Nº 3, 2007.

2.7 Desarrollo de infraestructuras e inversión.

Se han documentado trabajos donde se reflejan los efectos nocivos de una mala infraestructura de transportes en la inversión, las exportaciones, la mitigación de la pobreza y, de forma más general, en el desarrollo²⁰.

En un estudio reciente se calcula que el comercio entre los países del África occidental podría crecer hasta un 400% en promedio si se pavimentaran las carreteras.

Una inversión similar podría hacer aumentar el comercio en el África meridional en un 300%²¹.

Se ha observado que una infraestructura de calidad desempeña un papel esencial en la inversión extranjera directa (IED) y en las decisiones de las empresas en cuanto a las exportaciones. Los inversores, especialmente en los sectores orientados a la exportación, eligen para sus proyectos lugares que ofrezcan unos canales de oferta y de distribución fiables y eficaces.

El Foro Económico Mundial elaboró un índice que sirve para evaluar las brechas en la calidad de las infraestructuras²². Mediante ese índice se compara la infraestructura destinada al transporte por carretera y por vía marítima y aérea y la infraestructura destinada al abastecimiento de electricidad de un país determinado con las de Alemania, país elegido como referencia por contar con una infraestructura de primera clase. *Con arreglo a ese índice, Chile, por ejemplo, muestra la menor brecha en la calidad de la infraestructura (es decir, una mejor infraestructura en términos relativos), así como los mejores datos de inversión en el sector privado de América Latina. Eso ha ayudado a Chile a superar a los demás países de la región en lo que se refiere a la atracción de inversiones*²³.

Una de las formas de cerrar la brecha en lo que se refiere a la calidad de la infraestructura es lograr la participación o la inversión del sector privado en infraestructuras mediante la privatización y el establecimiento de asociaciones entre los sectores público y privado. Para que eso suceda, puede que sea necesario en primer lugar mejorar el marco reglamentario.

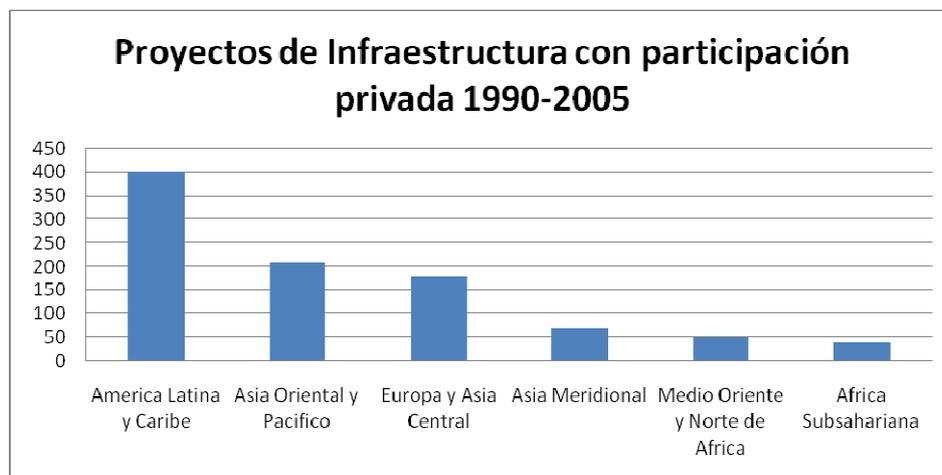
Actualmente, la participación del sector privado en proyectos de infraestructura sigue siendo baja y varía mucho de una región a otra (véase la figura a continuación).

²⁰ Private participation in infrastructure in developing countries: trends, impacts, and policy lessons. 2003.

²¹ Banco Mundial. Doing Business Report, 2007.

²² Foro Económico Mundial. Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure, 2007.

²³ Chile ocupa uno de los primeros puestos en el Índice de salidas efectivas de IED y en el Índice de potencial de atracción de IED (World Investment Report, 2007).



Fuente: Banco Mundial. *Indicadores del Desarrollo Mundial, 2007*; hoja de datos regional: América Latina y el Caribe.

Acceso a la financiación y la tecnología.

Cada etapa de un proyecto de infraestructura, de la planificación al mantenimiento, supone la evaluación y utilización de una amplia gama de servicios, tecnologías y técnicas de gestión.

Sin embargo, muchos países en desarrollo carecen de servicios tan diversificados y de la capacidad reglamentaria que se precisa. Eso se debe, entre otras cosas, a la debilidad del marco reglamentario, la escasez de conocimientos específicos, el desarrollo insuficiente de las redes de distribución, la escasa penetración de las tecnologías de la información y, de una forma más general, una falta de sensibilización del público. Además, para fomentar el desarrollo de la competitividad empresarial se necesita también una infraestructura intangible de carácter tecnológico e institucional. En esa infraestructura se incluyen los centros de generación de actividades comerciales, los parques industriales, científicos y tecnológicos, los centros de productividad, los servicios de desarrollo empresarial y las instituciones de fomento de la inversión. La zona industrial de Richards Bay en Sudáfrica, por ejemplo, es un núcleo en el que, en el decenio de 1990, importantes nuevos proyectos de inversión de las ETN recibieron apoyo gubernamental para subcontratar actividades a las PYMES locales. A pesar de algunas dificultades iniciales, merced a esa zona industrial se consiguió establecer vínculos entre las grandes empresas y las PYMES acreditadas por el Gobierno y se ofreció a éstas últimas apoyo para que pudieran participar en los programas de adquisiciones. También se estableció un foro en el que las PYMES podían establecer contacto con posibles socios.

2.8 Obstáculos relacionados con el transporte que dificultan la integración en las CVM.

La eficiencia de los servicios de transporte y la disponibilidad de una infraestructura y una tecnología fiables, así como los tiempos de tránsito y transbordo, son elementos esenciales de una cadena de transporte y pueden influir en las decisiones relativas a la ubicación, la inversión y la elección de socios. Los estrangulamientos que dificultan la productividad hacen aumentar los costos logísticos y, en última instancia, complican la integración de las PYMES en las CVM por motivos como los siguientes:

- a) La escasez o la utilización poco eficaz de los servicios disponibles debido a problemas de capacidad;
- b) La excesiva regulación y la segmentación de los servicios de transporte y los monopolios de servicios;
- c) La ineficacia institucional y los problemas de procedimiento;
- d) La mala gestión interna de los organismos y el sector privado;
- e) La falta de un marco jurídico apropiado basado en reglas y normas uniformes internacionalmente acordadas;
- f) Los procedimientos aduaneros y fronterizos no armonizados y no alineados;
- g) Las malas condiciones o de la infraestructura física o su inexistencia;
- h) La falta de acceso a las redes mundiales de transporte;
- i) La falta de acceso a la financiación en forma de inversión pública o privada;
- j) La falta de acceso a la infraestructura de información y comunicaciones y su incompatibilidad con los requisitos internacionales.

De esta manera, los costos de comercio y transporte, el acceso a las redes mundiales de transporte y un entorno favorecedor apropiado, con un marco jurídico y reglamentario estable, son factores esenciales para el desarrollo de las capacidades de oferta y determinan la competitividad de un país a la hora de atraer la IED y participar en el comercio mundial.

2.9 Políticas del sector.

En la sección desarrollada a continuación se esbozan posibles respuestas en materia de políticas necesarias para la creación de un entorno propicio y el establecimiento los incentivos necesarios para el desarrollo de la capacidad comercial y la infraestructura con el fin de atraer la inversión privada y promover las asociaciones entre los sectores público y privado. También se describen brevemente algunas formas de cooperación con el sector privado que ayudarían a profundizar en ese proceso y se hace hincapié en la importancia

de intensificar la coordinación y la cooperación regionales para conseguir efectos sinérgicos y encontrar soluciones para problemas comunes en beneficio de todos.

Ya no es posible separar las cuestiones relacionadas con el transporte y la infraestructura de los objetivos generales de desarrollo. Muchos de los inconvenientes relacionados con la capacidad insuficiente en materia de transporte marítimo, manipulación de la carga, tránsito y cruces fronterizos son el resultado de unos procedimientos administrativos tediosos y complejos, la mala coordinación de los controles, unas tasas elevadas, la no observancia de los convenios y las normas internacionales vigentes y la falta de una aplicación efectiva a nivel nacional. Los encargados de la formulación de políticas deberían abordar esos inconvenientes y los costos asociados de una forma global con miras a suprimir los obstáculos físicos, tecnológicos y de procedimiento mediante la introducción de reformas apoyadas por la correspondiente simplificación de los sistemas administrativos y de gestión. Así pues, las respuestas de política a los problemas descritos anteriormente deben formar parte de un marco de políticas más amplio y requieren un firme respaldo político para que se puedan impulsar, aplicar y mantener los cambios. Las vías de tránsito, por ejemplo, podrían diseñarse de nuevo de manera que se conviertan en auténticos caminos de desarrollo que combinen elementos sostenibles de las políticas comercial, industrial y de transporte. El enfoque del desarrollo espacial puede tener con el tiempo la capacidad de incrementar eficazmente la competitividad de un país y facilitar la participación de las PYMES en las CVM.

Los países en desarrollo deben hacer que el entorno sea aún más propicio (desde los puntos de vista institucional, jurídico y administrativo), crear capacidades, aumentar la transparencia y coordinar los servicios. Comerciantes e inversores desean encontrar predecibilidad, responsabilidad y fiabilidad. Si no se les ofrecen esas condiciones básicas, las corrientes de comercio e inversión se desvían fácilmente. Los gobiernos han de ser la fuerza impulsora, dirigiendo el proceso hacia la eliminación de los principales estrangulamientos. Es mucho lo que se puede hacer en cuanto a la dirección de las políticas, la motivación y la asignación de recursos para mejorar la visión estratégica, la transparencia y la rendición de cuentas.

Logística comercial

La facilitación del comercio y el transporte, esencial para el mejoramiento de la logística comercial, tiene por objeto velar por que las autoridades nacionales puedan mejorar su eficacia en el comercio internacional. La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas estima que las medidas de facilitación del comercio podrían conllevar un ahorro

directo de entre el 2 y el 3% del valor total del comercio mundial²⁴. Esas medidas podrían contribuir a mejorar la competitividad internacional de los sectores público y privado en los países en desarrollo. Entre los principales beneficiarios estaría también el gran número de empresas, predominantemente pequeñas, de los países en desarrollo cuyos costos de transacción son desproporcionadamente altos. Es necesario que las PYMES puedan cumplir los requisitos administrativos y reglamentarios fácilmente y a un costo razonable, para lo que deberían eliminarse muchas etapas intermedias, por ejemplo mediante la introducción de la ventanilla única, que podría ser provechosa en ese contexto.

Para aprovechar posibles economías de escala, parece correcto agrupar a las PYMES y los servicios que necesitan, por ejemplo mediante la creación de núcleos de comercio y transporte. En un entorno de ese tipo, las empresas encuentran ventajas al encontrarse más cerca de los proveedores, los agentes o los servicios de logística. No obstante, puede que no sea siempre posible reducir la distancia geográfica de las PYMES capaces de integrarse en las CVM. En Sudáfrica, por ejemplo, los mayores volúmenes de exportación se originan en zonas que distan menos de 100 km de un puerto, incluidos los puertos secos²⁵.

La mejora del acceso de las PYMES a las zonas cercanas a los puertos o aeropuertos, o la construcción de puertos, aeropuertos o puertos secos más cerca de las zonas en las que se hayan establecido las PYMES capaces de participar en las CVM, ayudaría especialmente para la integración en cadenas de valor

La cooperación entre la India, el Brasil y Sudáfrica ha demostrado que un diálogo continuo sobre cuestiones como los servicios de transporte marítimo y logística se ha convertido en parte esencial de la nueva geografía del comercio, y puede revestir especial interés en el caso de posibles proyectos comunes que entrañen asociaciones entre los sectores público y privado.

A ese respecto, y con el fin de fomentar aún más las soluciones eficientes en materia de logística para las PYMES, el transporte multimodal puede desempeñar un papel importante, especialmente cuando tiene lugar dentro de unos acuerdos marco.

El transporte multimodal puede ayudar a facilitar el tránsito y el transporte transfronterizo y tiene el potencial de aumentar la participación de las PYMES y los países sin litoral en los sistemas mundiales de comercio. En cualquier caso, sólo con una eficaz infraestructura de servicios con mejores prestaciones en materia de información y comunicaciones, junto

²⁴ CEPE. Trade facilitation in a global environment. ECE/TRADE/2002/21, 2002.

²⁵ W. Naudé y M. Matthee. The significance of transport costs in Africa. Policy Briefs, 5, 2007.

con una infraestructura física viable, se podrá dar respuesta a las sofisticadas exigencias de las CVM y sus cadenas de transporte. Eso, a su vez, podría desencadenar efectos secundarios de alto valor para las PYMES, ayudar a mejorar el entorno comercial de todo un país y, en última instancia, generar crecimiento.

Un puerto que funcione bien, por ejemplo, puede atraer más negocio, tanto en el plano regional como en el internacional, de otros países costeros y de países sin litoral, una situación en la que todos, usuarios y operadores, salen ganando.

Una condición indispensable para una logística comercial eficiente es la existencia de un marco jurídico transparente basado en normas internacionales uniformes y que ofrezca certidumbre y predecibilidad, teniendo en cuenta las prácticas comerciales modernas y los avances tecnológicos. Por contra, un marco jurídico fragmentario y complejo crea incertidumbre, que a su vez incrementa los costos de transacción puesto que conduce a actividades de investigación de hechos, litigios onerosos y unos mayores costos de los seguros.

Considerando esta postura, puede afirmarse que constituye un grave obstáculo para el desarrollo del comercio internacional que dificulta especialmente la capacidad de las PYMES para integrarse y competir eficazmente en las CVM.

El derecho internacional uniforme sirve para facilitar la contratación y la interacción más allá de las fronteras nacionales. También puede ayudar a resolver cuestiones de política pública cuando se relacionan partes con distinto poder de negociación, incluso en la esfera del transporte.

Entre los temas más importantes en la esfera del derecho del transporte cabe citar el continuo reto que supone disponer de un régimen de responsabilidad transparente y fácil de utilizar en relación con el transporte multimodal internacional, procurar la simplificación de los documentos de transporte y promover el desarrollo de alternativas electrónicas a los documentos tradicionales en papel. Otras importantes cuestiones incipientes, como la seguridad de la cadena de la oferta y el transporte marítimo y, más recientemente, los problemas y preocupaciones ambientales relacionados con el cambio climático, adquieren cada vez más importancia y van a afectar a los países desarrollados y en desarrollo de muchas formas, incluso en relación con los marcos reglamentarios internacionalmente acordados que es necesario aplicar en los planos nacional y regional.

En el caso de los países en desarrollo, resulta esencial la participación efectiva en los procesos internacionales de creación de consenso, así como la consideración de las necesidades conexas en materia de fomento de la capacidad para velar por la observancia y la aplicación a nivel nacional.

Desarrollo de la infraestructura e inversión

Los países en desarrollo han dependido generalmente de un gran sector público para estimular el desarrollo económico, a menudo debido a la muy grave falta de capacidad de las empresas privadas nacionales durante la etapa inmediatamente posterior a la independencia.

En los últimos años, los países han puesto en marcha políticas encaminadas a promover la participación del sector privado en la financiación y en la prestación de servicios de infraestructura para mejorar su eficiencia y facilitar el acceso. Aunque la inversión en infraestructura de transporte con participación del sector privado descendió después de 1997, en 2005 y 2006 se produjo un rápido aumento²⁶. Del aumento de las concesiones existentes y de los proyectos de inversión totalmente nuevos parece desprenderse que los inversores eligen los proyectos con menor riesgo de interferencia política. Asimismo, el resto de las empresas públicas quizá no sean tan atractivos para los operadores privados como las que ya se han privatizado.

No obstante, la inversión privada en proyectos de infraestructura sigue siendo un desafío tanto para los países en desarrollo como para los países desarrollados²⁷. No es fácil de alcanzar el equilibrio entre el interés público en disponer de mejores servicios a un costo razonable y el interés del sector privado en obtener una rentabilidad adecuada por sus inversiones.

En el sector del transporte, la inversión en nuevas carreteras, por ejemplo, podría suponer una reducción del tráfico en las carreteras existentes, lo que a su vez podría entrañar una disminución de los ingresos de los operadores privados. De forma similar, las medidas adoptadas por los operadores para mejorar la eficiencia, la productividad y la rentabilidad podrían conducir al aumento de las tarifas y a la pérdida de puestos de trabajo. En muchos países latinoamericanos ha habido numerosas huelgas en protesta por la anunciada privatización de las empresas estatales porque los sindicatos temen que se pierdan puestos de trabajo o se reduzcan las prestaciones salariales. Según la Comisión Económica para Latino América de las Naciones Unidas, para evitar esos conflictos "es esencial vincular los programas de privatización con unas estrategias más amplias de desarrollo y fomento del sector privado y promover el debate público para alcanzar el consenso".

²⁶ Banco Mundial. Private activity in transport shows strong growth in 2007.

²⁷ F. Sader. Attracting foreign direct investment into infrastructure: why is it so difficult? Corporación Financiera Internacional y Banco Mundial FIAS Occasional Paper 12, 2000

Las CVM necesitan unas instalaciones de logística bastante complejas, especialmente en el sector de los artículos perecederos, como las frutas, las verduras y los productos hortícolas.

No sólo son complejos los sistemas de oferta, sino que las instalaciones y sistemas necesarios para mantenerlos también tienen que ser cada vez más sofisticados. La inversión en esas instalaciones puede ser vital para entrar en las CVM y mantenerse en ellas. Kenya, por ejemplo, recibió una importante corriente de IED para desarrollar la exportación de productos hortícolas, y hoy se considera que ese país es uno de los que se incorporaron a esas cadenas pronto y con un buen estado de preparación y uno de los que ayudaron a establecer las condiciones a las que los demás deben adaptarse en lo tocante al desarrollo de las cualificaciones laborales, las instalaciones y los servicios necesarios para incorporarse con éxito a las CVM.

Asociaciones con el sector privado

La inversión pública ha desempeñado siempre una importante función en el desarrollo de la infraestructura. No obstante, los recortes presupuestarios, el déficit fiscal y los altos costos de la energía han dificultado la asignación de suficientes recursos públicos para la ejecución de proyectos de infraestructura física y de servicios. Ha sido aún más difícil garantizar la eficacia de los servicios públicos en zonas afectadas por conflictos y propensas a los desastres naturales.

Además de la inversión pública, los países en desarrollo necesitan atraer IED y otras formas de financiación para alcanzar sus objetivos en materia de desarrollo de infraestructuras.

En muchos países en desarrollo, la participación privada mediante la colaboración entre los sectores público y privado (PPP) ha demostrado ser una buena solución que libera a los gobiernos de las limitaciones financieras e institucionales para el desarrollo de la capacidad en materia de infraestructura del transporte. Las PPP han ayudado también a facilitar el acceso a modernos servicios de infraestructura, junto con mejoras importantes en la cobertura.

No obstante, algunos analistas han expresado su decepción porque las mejoras previstas no siempre se han materializado por diversas razones, como diferencias entre la percepción de los sectores público y privado, problemas de mantenimiento o dificultades para cumplir las condiciones establecidas en los contratos. Además, de la experiencia adquirida a lo largo de más de dos decenios de PPP se desprende que algunos proyectos de infraestructura no son viables o rentables a menos que se cobre una tarifa por su utilización, lo que impide el acceso universal.

En lo tocante al desarrollo de la infraestructura del transporte se puede dar a los inversores extranjeros varias alternativas, como los contratos de alquiler y gestión y las concesiones.

Las concesiones satisfacen la necesidad de los países en desarrollo de construir y mantener infraestructuras como carreteras, puertos o aeropuertos.

Para la explotación de sus puertos algunos países han unido fuerzas con grandes empresas dedicadas a la prestación de servicios de ámbito internacional. De esa forma han conseguido alcanzar un alto nivel de rendimiento y sofisticación, especialmente en el desarrollo y la gestión de terminales portuarias y de contenedores. A nivel mundial, gran parte del crecimiento de las terminales portuarias de contenedores se debe a la inversión privada.

En el año 2006, el 75% de las operaciones mundiales de manipulación de contenedores en los puertos fue realizado por operadores privados²⁸.

En África, sin embargo, la inversión en operaciones portuarias sigue siendo relativamente baja y la participación de la inversión privada en la explotación de las terminales portuarias de contenedores es muy inferior al promedio mundial. Esa participación se ha estimado en el 20%. Cuando han sido la inversión y la gestión de carácter privado las que han impulsado la modernización de los puertos, como es el caso de Djibouti, el Camerún, Nigeria y Côte d'Ivoire, los puertos han conseguido, en general, obtener mejoras importantes de la productividad.

Así pues, el promedio de la productividad de los muelles en esos puertos más que se duplicó (en Djibouti y Duala-Camerún pasó de 15 a 35 movimientos por hora (mph)) o casi se triplicó (en Abidjan-Côte d'Ivoire pasó de 15 a 40 mph y en Apapa-Nigeria de 6 a 18 mph) entre 2002 y 2006.

En general, la experiencia ha demostrado que aunque la participación privada puede liberar a los gobiernos de realizar importantes aportaciones de capital, también impone exigencias crecientes a su capacidad institucional para regular el sector, supervisar el cumplimiento por sus socios privados de sus compromisos contractuales y establecer una autoridad eficaz en materia de competencia para luchar contra el comportamiento monopolístico y garantizar una mayor coherencia en las esferas jurídica y reglamentaria (incluidas las concesiones, y los acuerdos de construcción, explotación y retrocesión o de otro tipo).

²⁸ Drewry. Annual Review of Global Container Terminal Operators, 2006

En el Análisis de las Políticas de Inversiones del Perú (UNCTAD/ITE/IIP/MISC.19) se consideró un éxito la aplicación de un programa reglamentario eficaz para supervisar y aplicar el proceso de privatización. El país ha aprovechado esa experiencia en el desarrollo de las concesiones de carreteras o los contratos de construcción, explotación y retrocesión. Ejemplos como éste demuestran que es importante combinar la privatización con una política eficaz en materia de competencia para velar por que reinen las prácticas competitivas entre los operadores y se consigan mejoras con arreglo a las normas exigidas y que la promulgación de leyes sobre la competencia debe ir seguida de su aplicación eficaz.

Se precisan otras políticas complementarias que se ocupen de la pérdida de puestos de trabajo asociada con la racionalización o el cierre de las empresas que no son viables. A causa de esos inconvenientes, algunos países han abordado la privatización con mayor cautela. Otros, a menudo los países menos adelantados y los países sin litoral, se enfrentan a la falta de interés de los inversores en lo que se refiere a la financiación de proyectos de infraestructura por parte del sector privado. En esos casos, la inversión pública y la asistencia al desarrollo desempeñan una función importante, como ha sucedido, por ejemplo, en Haití, Lesotho y el Nepal.

Un entorno reglamentario adecuado y con un funcionamiento correcto puede contribuir a movilizar la inversión local y extranjera en la esfera de la infraestructura del transporte.

La experiencia de Viet Nam a ese respecto es interesante. Como se relata a continuación, el país consiguió desarrollar rápidamente la infraestructura de transporte que necesitaba, gracias principalmente a una mayor capacidad institucional y a una progresiva liberalización.

Desarrollo de la logística comercial en Viet Nam.

Viet Nam ha sido uno de los países que ha registrado un mayor crecimiento en todo el mundo en los últimos 15 años (con un promedio de crecimiento real del PIB del 7,4% anual entre 1990 y 2005). Las exigencias impuestas a los servicios y la infraestructura de transporte han sido muy marcadas. Parte del éxito de Viet Nam se ha debido a la capacidad del sector público para desarrollar la infraestructura necesaria, entendiéndose como obras de ingeniería civil de distinta índole, obras de saneamiento, rutas, tendido de redes eléctricas, usinas, etc. El Gobierno trata ahora de completar la inversión pública con inversiones privadas para satisfacer la continua demanda y obtener resultados más competitivos en costos y calidad.

La construcción y explotación de puertos y aeropuertos se ha abierto parcialmente a inversores extranjeros. Cuando se unió a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2007, Viet Nam se comprometió a liberalizar las cadenas de servicios logísticos, como los servicios de correos privados y la distribución.

En el plano de las políticas, la racionalización de los procedimientos aduaneros y un transporte eficiente han sido elementos clave de ese éxito en el crecimiento de las exportaciones de este país.²⁹

La construcción o reconstrucción de infraestructuras de transporte es un objetivo de desarrollo a largo plazo que debe alcanzarse mediante una combinación de fondos públicos e inversores privados. Para salvar la brecha de las infraestructuras entre los países desarrollados y muchos países en desarrollo, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas hizo en 2005 un llamado en favor de una mejor coordinación de esfuerzos entre los diversos agentes para resolver los estrangulamientos y desarrollar mecanismos de financiación innovadores³⁰.

Para dar apoyo a los esfuerzos de los gobiernos por mejorar, entre otras cosas, la infraestructura del transporte se han puesto en marcha la privatización y diversas formas de PPP.

A modo de ejemplo, en la República Unida de Tanzania, se demuestra que la participación y la inversión del sector privado en las instalaciones portuarias mejoraron su eficiencia y

²⁹ UNCTAD. Análisis de las Políticas de Inversiones de Viet Nam.

³⁰ UNCTAD. Nota sobre ciencia, tecnología e innovación, incluidas las TIC. Mesa redonda ministerial sobre ciencia, tecnología e innovación, incluidas las TIC, para alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio, Consejo Económico y Social, serie de sesiones de alto nivel, 2005.

sirvió para potenciar las oportunidades de negocio de hoteles, bancos y empresas de seguros y consultoría. Así pues, la IED puede ser una solución que aporte ventajas para todos; puede servir para financiar proyectos de infraestructura y desencadenar una cascada de inversiones en otras esferas. No obstante, como los beneficios derivados de la IED no se materializan automáticamente, es necesario establecer un marco propicio para garantizar que esos beneficios se hagan realidad.

2.10 Cooperación y coordinación regionales

Los países en desarrollo pueden beneficiarse de una expansión de sus exportaciones en los planos regional y mundial. Un enfoque paralelo propugna la orientación regional viable hacia los asociados que se encuentran en un nivel similar de desarrollo, así como la integración en las CVM y el comercio en los mercados mundiales. Así pues, la construcción de una infraestructura regional puede ser un factor importante para fomentar la competitividad de los productores nacionales. Además, las exportaciones regionales pueden ser un primer paso hacia la integración en un mercado internacional más amplio.

La calidad de la logística comercial y la tecnología de la información en una región influye directamente en su dinámica comercial y, en última instancia, en su desarrollo económico y en el crecimiento de la capacidad productiva.

La cooperación regional coordinada en la esfera de la logística comercial y la facilitación del comercio puede potenciar la eficacia, la agilidad y la calidad de los servicios y de las infraestructuras, haciendo que las mercancías fluyan sin obstáculos hacia y desde una región determinada.

Las respuestas regionales o subregionales a la cuestión de la logística comercial pueden aportar soluciones prácticas a problemas como las condiciones de transporte y de tránsito, la cooperación aduanera, los requisitos administrativos, los tediosos procesos de control fronterizo dobles (de salida en un país y entrada en el otro). Los marcos regionales oficiales, si se aplican de forma eficaz, cuentan con la ventaja añadida de aumentar la confianza y facilitar las relaciones de buena vecindad. Fomentar, sobre esa base, el diálogo

entre las naciones que comercian y entre todos los interesados puede hacer que toda una región sea más atractiva para las CVM.

Hay, por ejemplo, dos iniciativas -la Comunidad Andina y MERCOSUR- denominada *Acuerdo Sectorial Subregional sobre Transporte Multimodal*, vigente desde 1996, que coordinan la facilitación del transporte multimodal a través de la armonización de una normativa común para el transporte de mercancía entre los países miembros.

Mientras que la Alianza Empresarial para el Comercio Seguro en América del Sur reúne al sector privado, las autoridades aduaneras, los gobiernos y las organizaciones internacionales para trabajar en pro de la seguridad del comercio. La cooperación puede adoptar diversas formas y ocuparse de aspectos como la coordinación de los organismos fronterizos, los acuerdos de tránsito, el comercio u otros. Todas ellas abordan, dentro o fuera de un marco oficial, cuestiones técnicas, principalmente vinculadas con el transporte, que permiten estrechar a medio y largo plazo la integración económica y comercial (por ejemplo, la integración aduanera en la región de la ASEAN, y en Asia central dentro de la Organización de Cooperación Económica, seis de cuyos países miembros han ratificado el Acuerdo Marco sobre el Transporte en Tránsito).

La integración regional y las redes regionales que enlazan diferentes modos de transporte pueden contribuir también a fomentar la capacidad competitiva y a organizar el sector del transporte. En última instancia, eso supondría una reducción de los gastos de transporte y una mejora de los niveles de calidad del servicio. La reducción de los costos y del tiempo de tránsito, la simplificación de las técnicas de despacho de aduanas y la difusión de información logística mediante los nuevos sistemas de información desarrollados por la UNCTAD también han tenido su importancia. Además, el comercio y el transporte facilitan la aparición de conglomerados interconectados.

El desarrollo de la infraestructura regional en materia de puertos también ayudó a incrementar la competencia entre las autoridades portuarias de la región de la Comunidad de Desarrollo del África Meridional para hacerse con el negocio que suponen los países sin litoral. Las nuevas instituciones de gestión de Inversiones, como el Grupo de Walvis Bay, han establecido oficinas comerciales en el extranjero (por ejemplo en Zambia) y ofrecen a los países sin litoral paquetes atractivos que incluyen espacio para el establecimiento de puertos secos en sus puertos (Zambia, por ejemplo, tiene previsto aceptar la oferta de construir un puerto seco en Walvis Bay). Además, Angola, Mozambique y la República Unida de Tanzania están modernizando sus instalaciones con miras a atraer negocio de la República Democrática del Congo, Malawi, Zambia y Mozambique.

La firma, en enero de 2005, de los protocolos de la Unión Aduanera de la Comunidad del África Oriental puso de relieve cuáles son las esferas esenciales que necesitan reformas: la normalización de los documentos, el uso de tecnologías de la información, la facilitación de servicios portuarios, la cooperación fronteriza, los seguros a terceros, las reformas arancelarias y la armonización de normas. Entre las reformas introducidas están los procedimientos de gestión del riesgo para crear un mercado local más amplio en el África oriental. La integración regional se ha convertido en un importante impulsor de la mejora de las infraestructuras de transporte y servicios conexos, como las aduanas y los visados. El sector privado ha venido propugnando esas reformas durante años.

En la *Investment Guide to the East African Community* se destacó la necesidad de simplificar los procedimientos regionales de aduanas y de concesión de visados para mejorar el clima de inversión. En opinión de la UNCTAD, la cooperación regional debe incluir la actuación coordinada en esferas de políticas que fortalezcan el potencial de crecimiento y los cambios estructurales en los países en desarrollo, incluidas las políticas macroeconómicas, financieras, de infraestructuras e industriales³¹.

³¹ UNCTAD/ITE/IIA/2005.

2.11 La compleja cuestión política.

Hasta aquí se ha mencionado en diversas ocasiones la importancia del factor político como argumento para la toma de decisiones que directa o indirectamente afectan los sectores relacionados con el objeto de estudio del presente trabajo. Para esto resulta propicio realizar una descripción genérica del funcionamiento político-institucional regional del Mercosur.

Los sistemas políticos nacionales de la región, las instituciones regionales y en general, para el Mercosur todo como esquema de cooperación e integración regional, a más de catorce años de su fundación, presentan un conjunto de problemas irresueltos: algunos de sus últimos gobiernos – en mayor o menor medida, según los casos – han debido enfrentar contextos de fuerte descreimiento y debilidad; los acuerdos y los compromisos ya establecidos con frecuencia no han sido cumplidos en los últimos años, en particular a partir de la devaluación brasileña en 1999 y el caída argentina del 2001.

Los últimos contextos de crecimiento, desde el año 2003 a 2008, generaron ambientes favorables para la recuperación de las economías y sociedades nacionales, pero, más allá de los discursos y de algunas acciones relevantes, todavía el proceso de integración no ha logrado el tantas veces invocado y esperado “relanzamiento”. Sin embargo, inmediatamente después de su peor momento interno, el Mercosur encuentra hoy una oportunidad de revitalización, tan inusitada como discutida. Se le presenta, por ejemplo, una agenda externa como nunca antes tuvo, llena de oportunidades (en relación a la posibilidad de acuerdos comerciales y de diversa índole con otros bloques o países como la Unión Europea, China, Japón, Sudáfrica, incluso el nuevo UNASUR etc.) A pesar de todos sus problemas y debilidades, en un contexto internacional amenazado por la hegemonía de los países del Norte, el Mercosur mantiene su personería internacional como bloque interlocutor de otros bloques. A pesar de ello, todavía no termina de encontrar las vías más idóneas para la adopción efectiva de posiciones comunes y consistentes para negociar en bloque con terceros. Pensar “otro” Mercosur, distinto, más compacto y eficaz que el actual, capaz de asumir efectiva personería internacional en un mundo de bloques

y de tensiones multilaterales como el de nuestro tiempo, significa discutir a fondo los límites y alcances políticos del proceso de integración. En este marco, los requerimientos de una nueva institucionalidad para el Mercosur despiertan polémicas en la región. Es esto lo que se critica permanentemente, la falta de cohesión entre los miembros, políticas conjuntas y el avance hacia un área integrada en búsqueda del desarrollo conjunto. La falta de políticas claras y trabajo armonizado es lo que hace falta en la región.

En particular, el objeto de estudio se ve afectado directamente por la falta de políticas portuarias conjuntas como modo de propiciar y alentar el comercio exterior del bloque. Buenas vías navegables, mejoras en los puertos y mayor infraestructura que acompañe el crecimiento y las tendencias mundiales. Todo esto se traduce en mejores condiciones de competitividad para la región, dándole mayores posibilidades y servicios al ingreso y egreso de las cargas objeto del comercio internacional.

El reclamo actual por una rediscusión a fondo de la institucionalidad del Mercosur posee múltiples implicaciones de diversa índole: las novedades y propuestas en esta perspectiva se vinculan de modo directo con la renovación de modelos, de agendas y aún de ritmos y profundidades en el proyecto integracionista. Por ello es que no puede sorprender que las cuestiones institucionales provoquen confrontaciones duras y simplificaciones descalificadoras.

Un Mercosur alternativo impone una nueva agenda de propuestas e iniciativas. Si se hiciera una pequeña reseña, se puede mencionar lo siguiente: coordinación macroeconómica, en particular, de las políticas cambiarias; complementación productiva, a través de los Foros de Competitividad y del surgimiento de “cadenas productivas” regionales; complementación de políticas (energéticas, educativas, culturales, de derechos humanos, etc); complementación de infraestructuras; tratamiento serio de la propuesta ya acordada de libre circulación de personas; reconocimiento de asimetrías y flexibilidades, en especial en relación a Paraguay y Uruguay; negociación internacional como bloque económico-comercial y también político ante terceros y en foros internacionales; estrategia comercial conjunta; estrategias de financiamiento intrazona; incorporación de nuevos socios; nueva institucionalidad y muchas otras.

En el documento de la Presidencia de la Comisión de Representantes Permanentes del Mercosur (Crpm) del 13 de julio de 2006 y titulado “Desafíos de la integración regional. Iniciativas y Propuestas”, se identificaba una agenda de “ejes de carácter estratégico en la formulación de políticas públicas” muy parecida a la antes referida.

Ideas similares pueden encontrarse en otros muchos documentos, como por ejemplo las incorporadas en la propuesta “Somos Mercosur. Concepto y Plan de Trabajo”, adoptada inicialmente en el segundo semestre del 2005 por la Presidencia Pro Témpore de Uruguay y luego asumida como propia y común al bloque en su conjunto por los restantes Estados Partes. Considerando estos trabajos, se puede afirmar que si hay efectivamente agenda, lo que ha faltado ha sido *voluntad política efectiva de darle respuesta*.

En resumen, el Mercosur necesita, de una asunción plena de su condición de proyecto político, articular políticas activas y sectoriales.

Algunas conclusiones hasta aquí...

Las CVM son sistemas económicos interdependientes con complejos mecanismos de coordinación que, para funcionar con suavidad, necesitan soluciones eficientes en materia de logística e infraestructura. Eso significa que debe haber políticas que garanticen que la infraestructura física e institucional de apoyo al comercio en el circuito de las CVM mejore realmente, especialmente para las PYMES. Se trata de una importante condición indispensable para el desarrollo de las empresas y, en consecuencia, el desarrollo de las capacidades productiva y comercial. En particular, el desarrollo de la infraestructura del transporte proporciona a las PYMES oportunidades de negocio inmediatas y facilita su crecimiento. Esas empresas pueden participar directamente e inmediatamente en el desarrollo de un proyecto de infraestructura desempeñando, por ejemplo, funciones como proveedores, prestadores de servicio y subcontratistas.

De forma similar, el comercio, que en gran medida necesita y depende del transporte, puede desempeñar el papel de un auténtico generador de crecimiento económico sostenido, diversificación, empleo y reducción de la pobreza en los países en desarrollo. Algunas estrategias de crecimiento basadas en operaciones como las de ensamblaje y otras intensivas en mano de obra como las que se realizan en las CVM son muy sensibles a los costos del transporte y, por tanto, no pueden replicarse a menos que se disponga de unos servicios de logística y una conectividad excelentes.

Aunque una buena infraestructura física es importante, las PYMES a menudo encuentran igual de difícil enfrentarse a unos sistemas institucionales que no funcionan correctamente y a las ineficiencias que de ello se desprenden. Así pues, para poner en práctica unas políticas dirigidas y apropiadas es necesario contar previamente con un análisis y un conocimiento de las necesidades de las CVM, incluso en la esfera de la logística, y mostrar posteriormente un interés en cómo puede facilitarse la entrada de las PYMES en esas CVM. Esas políticas, que requieren un firme apoyo del Gobierno para su aplicación, incluyen habitualmente los siguientes aspectos:

- a) Enfoques globales en los que se combinan elementos de las políticas comercial, industrial y de transporte (por ejemplo, el desarrollo de vías de acceso y la creación de conglomerados empresariales) y la creación de un entorno propicio sólido (institucional, jurídico y administrativo) como condición previa para atraer inversiones en la construcción de infraestructuras o conseguir otras formas de participación del sector privado en proyectos de infraestructura;
- b) Elaboración de políticas coherentes en materia de transporte encaminadas a incrementar la capacidad de transporte y los niveles de servicio público y privado, la conectividad con las redes mundiales y regionales de transporte y unos mejores enlaces de los países sin litoral mediante, por ejemplo, la concertación de acuerdos de tránsito eficaces;
- c) Introducción de las reformas, por ejemplo en las aduanas, y de las medidas de facilitación del comercio y el transporte necesarias, incluidas la coordinación y cooperación regionales en materia de transporte en tránsito, el desarrollo de infraestructuras y proyectos conjuntos como las instalaciones fronterizas conjuntas y la coordinación de los servicios o los requisitos oficiales para obtener economías de escala y conseguir unas rutas fiables para el transporte en tránsito;
- d) Ayuda a las PYMES para potenciar su participación en las CVM mediante políticas encaminadas a incrementar su capacidad productiva y mejorar la capacidad y las instalaciones dedicadas al almacenamiento, el suministro, la comercialización y la distribución;
- e) Introducción de políticas complementarias, incluidos incentivos para una mayor participación del sector privado, vínculos comerciales y asociaciones entre los sectores público y privado en las etapas de desarrollo, aplicación y gestión de las reformas y los proyectos de infraestructura.

Además, los países en desarrollo sólo pueden beneficiarse del comercio si hacen del desarrollo de sus capacidades productivas el objetivo principal de sus políticas nacionales. El fomento de la capacidad productiva supondrá realizar esfuerzos para mejorar la capacidad de atracción de inversiones y la infraestructura de transporte orientada al

desarrollo. Para abordar esos problemas en el plano multilateral es necesario ampliar el alcance de la iniciativa Ayuda para el Comercio y aumentar el apoyo al desarrollo de las capacidades productivas, así como conseguir que se preste un apoyo adecuado a la formulación de políticas comerciales para la adhesión a la OMC y la negociación de acuerdos bilaterales y regionales.

El fomento de las asociaciones entre grandes empresas y PYMES para la ejecución de proyectos podría facilitar aún más el crecimiento y la modernización de estas últimas. Además, los proyectos de infraestructura a menudo crean oportunidades para la aparición de nuevas PYMES. El desarrollo o la ampliación de un puerto, por ejemplo, puede requerir la prestación de nuevos servicios que normalmente prestan las PYMES. Entre ellos pueden citarse el despacho de aduanas y la entrega de mercancías, los seguros, el almacenamiento, la seguridad y el mantenimiento.

Por último, como se pone de relieve en la presente nota, los proyectos de infraestructura estimulan el crecimiento del conjunto de la economía. La infraestructura del transporte, como las carreteras, puentes, aeropuertos y puertos, acelera el crecimiento de muchos servicios de apoyo que generan empleo y riqueza. Esos proyectos desencadenan también avances en otros sectores (como el turismo) que dependen de un transporte eficiente y asequible y un fácil acceso a los mercados exteriores.

Con el fin de evaluar los marcos reglamentarios para las inversiones y formular recomendaciones en materia de políticas, la UNCTAD lleva a cabo periódicamente estudios de política de inversiones de los países en desarrollo. Además, asesora a los gobiernos acerca de los vínculos comerciales y los modos en que la inversión extranjera directa puede contribuir a promover el desarrollo.

La UNCTAD contribuye a velar por la eficiencia de la logística comercial mediante su labor analítica, la asistencia técnica y las iniciativas de fomento de la capacidad en la esfera de la facilitación del comercio y el transporte. En varios proyectos nacionales mediante los cuales se abordan las limitaciones principales a las que se enfrenta el sector de la logística, presta asistencia en la modernización de prácticas y procedimientos, el establecimiento del diálogo entre los sectores público y privado o la revisión o simplificación de los documentos, los requisitos en materia de documentación y la legislación conexas. En ese marco, la UNCTAD se centra también en cuestiones relacionadas con la gestión del sector del transporte, las necesidades relacionadas con la seguridad y los instrumentos de comercio electrónico. Además, proporciona asistencia para delinear las estrategias nacionales de facilitación del comercio, fomentar la capacidad en lo que se refiere a los procedimientos y las operaciones comerciales y preparar las negociaciones sobre la facilitación del comercio que se llevan a cabo en el marco de la OMC.

Por lo que se refiere a las cuestiones jurídicas que afectan al comercio y al transporte en los países en desarrollo, la UNCTAD, con su experiencia y sus conocimientos técnicos, así como su dedicación a la investigación y el análisis, puede ayudar a los comerciantes y a los encargados de la formulación de políticas de los países en desarrollo a comprender mejor las a menudo complejas cuestiones reglamentarias y los acontecimientos internacionales de interés. La labor de la UNCTAD en la esfera del derecho del transporte, así como en relación con nuevos problemas importantes, como la seguridad de la cadena de oferta y los efectos del cambio climático, está encaminada a facilitar información en relación con el debate sobre las respuestas de política más adecuadas en el contexto de las negociaciones internacionales y prestar ayuda en la aplicación y observancia a nivel nacional de los convenios internacionales pertinentes.

Lo que se pretende lograr con el desarrollo expuesto hasta aquí es brindar un primer panorama de cuál es la situación en materia de temas logísticos globales. Esta aproximación a la situación logística mundial servirá de base para una mejor interpretación de lo que sucede en el ámbito regional del Mercosur.

3. La Situación Portuaria a Nivel Regional.

Volviendo al enfoque que se pretende lograr con este trabajo, se tomará como base, la importancia relativa de los puertos en función de los movimientos de carga concentrados en cada uno de ellos. A continuación se analizan los puertos principales que tiene Brasil, Uruguay y Argentina y sobre ellos se examinarán las características de relevancia, comenzando por la más importante que son los costos.

3.1 Los Costos Portuarios.

El comercio internacional produce una cadena de costos que se origina cuando la mercadería sale de fábrica hasta que llega a destino. Existe un costo de transporte terrestre hasta llegar al puerto, un costo portuario en el puerto, costos de flete y seguros marítimos, costos portuarios en el puerto de destino y costos terrestres en destino. Esa cadena de costos se traduce en los precios de los productos a exportar y el precio de los productos de importación. En otros términos, de esa cadena depende la *competitividad del exportador*. No importa que los productos tengan buen precio al salir de fábrica porque si llegan a los mercados internacionales a precios muy altos como consecuencia de ineficiencias en dicha cadena de costos, los mismos perderán competitividad.

En esa cadena de costos, los costos portuarios constituyen un eslabón muy importante, que no solo representa un costo en sí mismo sino que a su vez son generadores de otros costos. Por ejemplo, si un puerto es considerado caro como consecuencia del desorden de su gestión administrativa u operativa, producirá inevitablemente aumentos en los costos de seguros y fletes navieros y en el transporte terrestre.

En lo que respecta a los costos portuarios, se deben distinguir los provenientes de las Tarifas Generales, también llamados “Derechos Portuarios”. Estos son aplicados al buque o a la carga por el uso general del puerto, respecto de los provenientes de las Tarifas Específicas, que son aquellas pagadas por el buque o la carga por un servicio específico claramente identificable.

Las Tarifas Generales sobre el buque, llamadas comúnmente “Tasa a los Buques”, se calculan en función de las características del buque y sobre la base de una tarifa por Toneladas de Registro del buque por día.

A continuación se detallan las Tarifas Portuarias Específicas aplicables al buque:

1. Muellaje: es la tarifa que se cobra por ocupación de atracadero. Generalmente se cobra una tasa por toneladas de registro por día o por metros de eslora por día.
2. Amarre/Desamarre: es un costo que en algunos puertos se cobra por operación de amarre y desamarre, o en otros casos puede ser una tarifa por toneladas de registro o por metros de eslora del buque.
3. Practicaje: puede ser calculado sobre la base de una tarifa por toneladas de registro, por maniobra, por calado del buque o por trayecto recorrido.
4. Remolque: puede ser calculado sobre la base de la cantidad de maniobras, por hora o por toneladas de registro.
5. Estiba/Desestiba: es la operación de estibar o desestibar la carga de a bordo del buque. Para la carga general, generalmente se suele aplicar una tarifa por toneladas de mercaderías, aunque en algunos puertos las empresas portuarias se reservan el derecho de calcular de acuerdo al volumen, según sea más conveniente. En el caso de los contenedores, normalmente se cobra una suma fija por unidad, dependiendo su valor en cuanto al tamaño y tipo de contenedor.
6. Dragado y Balizamiento: la tarifa del peaje para la navegación en el Río de la Plata y Río Paraná, se cobra sobre la base de una tasa por tonelaje de registro, por un porcentaje de utilización del canal, por un factor de corrección.
7. Otros servicios: como ser, provisión de agua potable, combustible, víveres, teléfono, etc., para los cuales existe una tasa o tarifa específica para cada servicio

Las principales tarifas específicas aplicables a las mercaderías son:

1. Entrega/Recepción: es una tarifa que algunos puertos cobran por gastos administrativos.

2. Manipuleo: es el cargo global por todos los movimientos normales que genera la mercadería o el contenedor en tierra, desde su recepción hasta su estiba a bordo o entrega al consignatario. En el caso de requerirse movimientos extras, se cobran tarifas extras.
3. Almacenaje: generalmente se cobra una tasa por tonelada por día. El criterio es aumentar esta tasa a medida que transcurren los días, de manera de obligar al consignatario a retirar la mercadería lo más pronto posible del puerto.
4. Consolidado/Desconsolidado: es la operación de cargar/descargar un contenedor, cobrándose una tasa por tonelada de mercadería movida.
5. Limpieza, barrido y lavado de contenedores.
6. Suministro de Energía: este costo lo soportan los contenedores refrigerados (reefers) para mantener la cadena de frío durante su permanencia en puerto. Se cobra una tasa por unidad por día.
7. Otro servicio que los puertos modernos prestan a las mercaderías: tales como Control de Stocks y Empaque.

Por lo tanto la competitividad de un puerto no solamente se basa en obtener un costo de servicio bajo, sino sobre todo en lograr un rendimiento operativo que permita al buque optimizar su tiempo de estadía, evitando las demoras ociosas en los muelles y en las zonas de espera (Radas).

Tarifas de los tres principales puertos del MERCOSUR.

AÑO 2008	SANTOS	BUENOS AIRES	MONTEVIDEO
ENTRADA/BALIZAS	1.200,00	3.800,00	1.600,00
ESTADIA (X DÍA)	1.050,00	1.267,00	1.130,00
PRACTICAJE	3.000,00	9.800,00	4.200,00
REMOLQUE ENT/SAL	6.000,00	12.500,00	8.000,00
AMARRE/DES.	900,00	1.000,00	890,00
VIGILANCIA (1)	150,00	150,00	150,00
AUTORIDADES (1)	130,00	150,00	170,00
INMIGRACION	130,00	100,00	120,00
ADUANA	80,00	100,00	75,00
PEAJE	10.000,00	14.900,00	12.500,00
AGENCIA	3.800,00	4.500,00	4.000,00
OTROS (1)	2.000,00	1.700,00	1.850,00
TOTAL PUERTO	28.440,00	49.967,00	34.685,00

***En Dólares - Para buques con DWT de 40.000 toneladas.
Fuente elaboración propia con datos de obtenidos de los sitios
web de cada Puerto y Agencias Marítimas.***

Según el cuadro comparativo de costos aquí expuesto se puede apreciar a simple vista que el puerto de Buenos Aires resulta el más caro de la región por sus elevadas tasas. Esto ubica en una situación de completa desventaja a la Argentina en relación a sus vecinos más cercanos volviéndolos más tentadores para captar movimiento de cargas por parte de Importadores y Exportadores.

En un trabajo lanzado por la AIPPYC Argentina³² a mediados de 2008 se menciona la temática sobre la congestión existente en el Puerto de Buenos Aires y la carencia de planificación sobre transporte y logística a nivel nacional.

“Sería inútil seguir discutiendo hoy en Argentina si el Puerto de Buenos Aires tiene que quedarse o irse, sobre todo si se lo pone fuera del contexto del Área Metropolitana de Buenos Aires y de una planificación del transporte y de su logística a nivel nacional, que incluya la idea de constituir un Sistema Portuario.

³² Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas – Sede Argentina. – Julio 2008.

Argentina ya ha perdido mucho tiempo en discusiones sobre este tema. La realidad es que el Puerto de Buenos Aires está saturado, fruto de una desinversión y desatención por parte del Estado, y si aun hoy sigue siendo competitivo, esto se debe a la muy buena labor realizada por las Terminales Privadas. Ante esta situación otros puertos se empiezan a desarrollar como alternativa a la Argentina, tales son los casos de (Santos, Montevideo, Rio Grande Do Sul)”

En Buenos Aires, el puerto es solo una de las temáticas a tratar dentro de la compleja agenda que Argentina necesita para lograr adecuarse a las necesidades del mundo actual, siendo competitivos y poder generar valor agregado a sus exportaciones. El trabajo hasta aquí expuesto demuestra que existe una excesiva concentración de cargas contenedorizadas en el Puerto Buenos Aires y que por ello las exportaciones tienen costos extras muy altos que afectan a la competitividad en general.

Se le puede sumar a esto último, la experiencia personal de los entrevistados donde en todos los casos afirman que el problema de congestión es cierto y no hay en vista ninguna solución efectiva a aplicarse en corto ni largo plazo.

Es inevitable formularse la siguiente pregunta ¿Porque países de la región como Brasil o Uruguay, han adoptado políticas estratégicas de infraestructura y Argentina, siendo un País Marítimo-Portuario, va en contra de estas políticas?

En este punto los entrevistados acordaron plenamente sobre la pérdida de posicionamiento que está logrando el país al no adoptar las medidas adecuadas.

La Ley de Puertos de Argentina tuvo un efecto muy favorable en principio, pues promocionó a la inversión privada, pero al mismo tiempo dejó casi sin funciones al Estado. Esto se traduce en un gran desequilibrio que hoy se paga porque existen muchas necesidades de inversiones en infraestructuras de transporte y logísticas, que al no ser acompañadas por el Estado, los Privados no pueden hacerlas y quedan aislados. Hoy en día un puerto es un eslabón fundamental de toda la cadena logística que al no recibir inversiones genera complicaciones traducidas en mayores costos.

3.2 Puertos de Brasil.

La evolución en manipulación de la carga en los puertos, tanto públicos como privados, de Brasil entre 2003 y 2007 muestra un crecimiento medio anual del 7,2%. Evaluar el mismo período para la manipulación de los contenedores, muestra que la media anual de crecimiento fue del 13,0%.³³

Los resultados estadísticos del Informe 2007 de la ANTA (Agência Nacional de Transportes Aquaviários de Brasil) referidos a la circulación general de cargas hasta 2007, fueron analizados en relación a la distribución del espacio, la naturaleza de la carga, el tipo de producto, tipo de transporte marítimo, la manipulación de los contenedores y el comercio exterior.

Distribución espacial.

El total de la manipulación de la carga en los puertos brasileños en 2007 fue 754.716.655ton. Este resultado representa un crecimiento del 10,9% respecto a 2006, superior al crecimiento del período anterior (2005), que fue del 7,2%. La participación del sector privado para el uso de terminales en 2007 fue 63,1%, mientras que los puertos de las organizaciones (públicas) se situaron en el 36,9%. La mayor concentración en la terminal sigue el movimiento de granel, en particular de mineral de hierro y los derivados del petróleo.

El análisis combinado (puertos / terminales), Destacó los puertos de Santos, Paranaguá, Río de Janeiro, Recife, Sao Sebastiao, Itaguaí-RJ, Aratu-BA, Angra dos Reis y Río Grande, representados en el orden de clasificación de los puertos que manejaron más carga en el país en 2007. Es de destacar el aumento de 50,6% con respecto al año 2006 en el manejo de Angra dos Reis, Río de Janeiro, donde la terminal de Petrobras realiza la manipulación de líquidos a granel.

Naturaleza de la carga

La manipulación de cargas secas a granel en 2007 registró un crecimiento de 10,0% versus 5,8% en el año anterior. La mayor parte de líquidos creció 10,9% versus 7,2% en el año anterior. Ya la carga general mostró un crecimiento de sólo 1,1% desde 9,44% en 2006.

La evaluación de la tendencia de los volúmenes operados de la carga general, de acuerdo con su naturaleza, el puerto de Santos, Sao Paulo sigue a cargo de aproximadamente 33% del total de carga manejado en el país.

³³ Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANÁLISE DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS- 2003-2007

En la evaluación de los volúmenes de los líquidos a granel, hubo crecimiento de 10,9% en el año 2006. El buen desempeño de 2007 con respecto a 2006 se debió principalmente a los resultados de los puertos de Angra dos Reis, RJ (51,0%) y Porto Alegre-RS (28,7%).

En lo referente a mercadería sólida a granel, se aprecia una concentración de más de 61,1% del total de carga del país manejada en tres puertos / terminales (ES tiburón, Guildford y Itaguaí-MA-RJ). En estos puertos, el producto principal es el mineral de hierro. A la luz de estos resultados, se supone que la manipulación de este producto, de bajo valor añadido, ocupa una posición destacada en la participación de Brasil en el volumen total de carga de comercio en el mercado internacional.

El puerto de Santos, encabeza la lista de puertos / terminales que maneja más carga seca a granel no mineral en 2007, cuyo principal producto fue el azúcar. Luego se encuentran ubicados los puertos de Paranaguá y Río Grande-PR-RS, que predominaron los movimientos de cereales y soja, respectivamente.

Tipo de Mercadería

A continuación se detallan las mercaderías que conforman los principales volúmenes de carga en los puertos Brasileños para el año 2007:

Mineral de hierro => 35,44%

Petróleo => 11,19%

Derivados de Petróleo³⁴ => 5,81%

Soja => 4,31%

Bauxita => 3,95%

Abonos y fertilizantes => 2,42%

De azúcar => 2,08%

Harina de soja => 1,37%

Hubo un aumento en las explotaciones de bauxita y fertilizantes para el año 2007, con la consiguiente reducción de las cuotas de azúcar y el carbón.

Tipo de navegación

Al analizar el resultado global de 2007 en relación con el tipo de navegación, los fletes de larga distancia (altamar) fueron responsables del crecimiento de la manipulación de la carga en un 11,2% respecto a 2006. Este tipo de navegación representó el 74,1% de todos los movimientos de carga. Este crecimiento fue superior al período anterior (2005-2006) que fue del 6,3%. Estos resultados pueden atribuirse a la dinámica del comercio exterior

³⁴ Incluye la gasolina, nafta, diesel y combustible de petróleo, queroseno para la aviación, coque de petróleo y el GLP.

brasileño, por lo tanto, por los puertos pasa del 90% de las transacciones con el mundo exterior.

El cabotaje no registró tanto incremento, sólo un 3,0% de variación respecto de 2006. Analizando la contribución de cada puerto / terminal, por tipo de navegación en 2007, el puerto de San Sebastián en el cabotaje se destacó con la participación de 24,0%. A continuación, siguen los puertos de Aratu-BA, Angra dos Reis y RJ-Belén-PA, respectivamente, con el 12,4%, 8,2% y el 8,1%. Se hace hincapié en el desempeño de cabotaje en el puerto Fluminense, que registró crecimiento del 34,6% en el cabotaje.

En el de larga distancia, se ubican nueve puertos con la concentración del 81,2% del total manejado en este tipo de navegación. Santos, Paranaguá, Río Grande, Praia Mole, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Sialkot, Guildford e Itaguaí

Movimiento de Contenedores

En proporción a la modernización de manipulación portuaria, motivada por la exigencia de los usuarios finales de las mercancías que cada vez más demandan de mayor rapidez en la entrega de la carga, con una mayor seguridad y siempre buscando la optimización de costos, el rendimiento de las operaciones de contenedores en los puertos reflejan claramente estos requisitos.

Desde el año 2002 a 2007, la manipulación de los contenedores experimentó un crecimiento medio anual mundial del 12%, Tomando nota de esto, se constató que Santos, Sao Paulo concentró el 40,3% del total manejado en Brasil, seguido por los puertos de Paranaguá, Río de Janeiro, Recife y Vitória.

La carga general (suma de la carga a granel y carga containerizada) creció 1,1% en el mismo período, que se enfrentan con un crecimiento del 7,2% de la carga containerizada, lo cual parecería mostrar un reemplazo de la carga containerizada por la carga a granel. Sin embargo, hay que tener en cuenta que hay determinados productos, como de carga general, que no son containerizables por su propia naturaleza.

Comercio Exterior.

Analizando el movimiento de la carga de larga distancia, se constató que hubo crecimiento de 8,5% en la exportación y la importación en 23,6% entre los años 2006 y 2007. Debido a esta mayor tasa de crecimiento en las importaciones con respecto a las exportaciones, hubo crecimiento en las operaciones de desembarque de 12,2% versus 7,5% el crecimiento de las operaciones de embarque.

Movimiento de buques (2007).

En cuanto a la circulación de buques en los puertos y terminales se observa que 58,5% fue demandado por buques de aguas profundas, el 14,3% por buques de cabotaje y el 27,2 en otras embarcaciones de navegación costera.

Los puertos que registraron mayor tráfico de buques fueron Santos, Rio Grande y Paranaguá, respectivamente, con 16,7%, 11,5% y del 7,4% del total de atraques realizados en el país. Los tipos de navegación que más contribuyen al tráfico de buques en estos tres puertos son los siguientes: larga distancia en Santos, representa el 88,9% del tráfico, otras navegaciones en Río Grande representan el 50,2% del tráfico y también la navegación de larga distancia el 95,4% del tráfico en Paranaguá.

Entre los principales puertos de Brasil, adquieren importancia los siguientes: Santos, Río de Janeiro, Paranaguá, Recife y Vitória.

3.3 Puerto de Santos.

Santos está localizado a 65 km de San Pablo, la ciudad más grande de Brasil. Cuenta con una compleja infraestructura de transporte y en un radio de 100km, dos aeropuertos internacionales que lo complementan.

Santos es el puerto de la industria, de la agroindustria y de la agricultura de la provincia de São Paulo, posicionándose como HUB logístico de gran parte de las regiones Sudeste, Sur, Centro-Oeste de Brasil y países del Mercosur.

En 2007 éste puerto reflejó los siguientes datos:

55% del PIB de Brasil

Influye sobre las provincias de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná y países del Mercosur.

49% de la producción nacional.

Su área de negocios concentra la mayor parte de la producción agrícola de exportación y los más importantes centros industriales brasileños.

45% del mercado de consumo.

Sirve a un área que concentra casi la mitad de los consumidores brasileños.

28,9% del comercio exterior.

Santos moviliza anualmente el 25% del valor de los productos negociados por Brasil en el mercado internacional (Casi US\$ 20 mil mill. en 2007).

TEUS Movilizados

El puerto Santos de Brasil es la terminal de carga en contenedores más grande de Latinoamérica, seguido por Colón, en Panamá, y Buenos Aires, en Argentina, de acuerdo con el informe sobre clasificación de puertos de la región emitido por Latin Business Chronicle. Según esta publicación, el puerto Santos de Brasil en el año 2007 movilizó un total de 2,9 millones TEUS.

Infraestructura

Su equipamiento incluye 11 grúas de muelle (6 panamax y 6 post panamax) y una grúa móvil Fantuzzi de 100 toneladas de capacidad. Tiene equipos de grúa pedidos con entrega para 2009, entre ellos tres súper post panamax ZPMC³⁵.

Estas grúas, son aquellas utilizadas para subir y bajar los contenedores al buque. Según la manga del buque (ancho) pueden ser:

Panamax- 36-44m desde el riel al lado del mar.

Post Panamax- 44 – 48m desde el riel al lado del mar.

Super Post Panamax- >68m desde el riel al lado del mar.

Este puerto superó su problema de profundidad, al alcanzar los 40 pies y está próximo a lanzar una nueva licitación de dragado para aumentar el calado a 45 pies. El dragado será provisto por el gobierno federal con un aporte de u\$s 1.000 millones. Con lo cual demuestra que el gobierno brasileño ha casi duplicado los fondos para inversión en infraestructura de sus puertos para 2008.

El calado es una variable fundamental a la hora de analizar las posibilidades del puerto porque indica la profundidad que tiene el muelle y los canales de acceso al mismo, esto limita totalmente la entrada al puerto a aquellos buques que por el porte, posean un calado superior.

La tendencia en el mundo es a que cada vez existan buques de mayor tamaño, para transportar mayor cantidad de TEUS, lo cual obliga a la modernización de los puertos y su acondicionamiento para recibir estos grandes navíos.

500.000 m2 de Almacenes cubiertos.

980.000 m2 de patios.

³⁵ Grúas con capacidad de atender buques de dimensiones mayores a los Panamax. (Ver dimensiones de buques en pág. 11)

585.000 m3 de tanques.

200km de ferrocarriles internos.

Privatización y desarrollo

El modelo de privatización del Puerto de Santos permite oportunidades de negocios en las áreas de operación portuaria, obras en el puerto, alquileres de áreas, equipos portuarios, contenedores y centros industriales.

Por medio del Programa de Arrendamientos y Parcerías (Proaps)*, 24 áreas fueron alquiladas y otras 27 se encuentran bajo análisis, incluyendo la Terminal de Granos (Tegran), la segunda Terminal de Contenedores (Tecon 2) y la Terminal de Fertilizantes (Tefer).

Entre las obras de infraestructura, está abierta a la iniciativa privada la construcción de un túnel de 2.700m bajo el estuario de Santos, entre las márgenes derecha e izquierda del puerto.

*El Programa de Arrendamientos y Parcerías (Proaps) se desarrolla para atraer la iniciativa privada hacia el esfuerzo de ampliar el flujo de cargas en el puerto. El programa comenzó el año 2003 con 70,28% del puerto ya arrendado o en proceso de licitación, y con un número de nuevas inversiones y de empresas interesadas mayor cada día. Se estima que para fines del proceso, el puerto recibirá un total de R\$ 1 mil millones en inversiones para su modernización.

Su objetivo más importante es transformar Santos en un puerto más moderno, ágil y bien equipado, más adecuado a la competencia y con tasas menores. Un puerto operado por la iniciativa privada, y administrado por la Autoridad Portuaria.

Son aproximadamente 90 las empresas que operan en el puerto de Santos. Se mencionarán las principales a continuación:

- BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO S/A
- DEICMAR S/A
- LOCALFRIO S/A
- PETROBRÁS TRANSPORTE S/A - TRANSPETRO
- SANTOS BRASIL S/A
- TECONDI
- TERMINAL DE GRANÉIS DO GUARUJÁ S.A. TGG
- TERMINAL MARÍTIMO DO GUARUJÁ

3.4 Puerto Paranaguá.

Ubicado en la región sur de Brasil, estado de Paraná, se posiciona como el principal puerto de toda esta zona para la exportación de productos agrícolas.

Este puerto es también utilizado por Paraguay para transportar su carga de importación y exportación gracias a un acuerdo firmado con Brasil.

En el año 2007 el volumen de carga anual de 38.000.00 de toneladas, incluyendo carga general, granel y líquidos.

Durante ese mismo año se movilizaron 595.000 TEUS.

Canal de acceso:

Ancho: 200m.

Calado: 12m.

El muelle comercial cuenta con un largo de 2.616m y 16 sitios de atraque, con profundidades que van desde 8m, 10m, 12m y 13m es capaz de asistir simultáneamente a hasta 14 buques, desde las barcazas más pequeños hasta los de cabotaje supergraneleros de 270M de eslora. A lo largo del muelle comercial se moviliza la carga seca a granel, carga general y contenedores.

El puerto utiliza 5 puntos de atraque para la carga de grano, soja, salvado, maíz y los desembarques de trigo, cebada, malta, sal, fertilizantes y mineral.

Para cubrir el manejo de carga general y contenedores en los buques convencionales y mixtos (carga general y contenedores) el puerto cuenta con 24 sitios de almacenamiento de un total de 65.560m² y / o 376.144m³, y una playa de usos múltiples con 8.000m², patio- Ro Ro de contenedores y carros de 6.500m², patios de estacionamiento y maniobra, terminal de refrigeración y de papel con 8.000m², patios llenos de contenedores de importación con 12.750m², además de otro patio también de contenedores llenos y vacíos 14.000m² y se utilice como último patio Centro de distribución de vehículos, con 27.000m².

La terminal de vehículos y contenedores cuenta con 300.000m² de patio.

Los líquidos a granel

La mayor parte de líquidos los mueve Petrobras, están atendidos por 35 tanques, entre ellos 3 tanques balón con una capacidad total de 177.411m^3 para el manejo de los derivados del petróleo.

3.5 Puerto de Rio de Janeiro.

Se encuentra ubicado en la costa oeste de la Bahía de Guanabara, en la ciudad de Rio de Janeiro. Abarca los estados de Río de Janeiro, Sao Paulo, Minas Gerais, Espirito Santo y las zonas del suroeste de Goiás y el sur de Bahia, entre otras.

En el año 2007 se movilizó un volumen de carga de 8.100.00 toneladas, incluyendo carga general, granel y líquidos.

Durante ese mismo año se registró un movimiento de 387.809 TEUS.

Canal de acceso:

Largo: 18,5 km.

Ancho: 1150m.

Calado: 20 - 37m.

El muelle principal está compuesto por varios sitios de amarre:

Muelle Mauá: es el muelle, accesible en ambos lados con cinco sitios de atraque, con profundidades de 7 m a 10m. Su superficie total es de 38.512m^2 .

Muelle de Gamboa: empieza cerca del muelle de Mauá y se prolonga hasta el canal del Mangue, con una longitud de 3.150m, formado por 20 sitios de atraque, con profundidades que van de 7 m a 10m. Posee una cámara de frío para 15.200t. Se utiliza un área de 16.000m^2 de los patios para el almacenamiento al aire libre.

Muelle de San Cristóbal: con seis sitios de atraque distribuidos en 1.525m, con profundidades que van desde 6m a 8,5 m. Tiene dos almacenes, un total de 12.100m^2 descubiertos y un área de 23.000m^2 en patios.

Muelle del Anacardo: es la Terminal roll-on roll-off: cinco muelles con profundidades entre 6m y 12m. Sólo uno se encuentra operable. Las instalaciones de almacenamiento cuentan con dos sitios techados por un total de 21.000m^2 y 69.200m^2 de patios descubiertos.

Terminales de contenedores: posee 2 Terminales de Contenedores - la terminal Libra-MULTI-T1 y T2 forman un muelle de 784m, con cuatro sitios de atraque (2 de cada terminal) con una profundidad de entre 11,5m y 12m. En total cuenta con 324.000m^2 .

El puerto cuenta también con 10 almacenes externos totalizando 65.367m².

Terminales instaladas a lo largo del muelle:

Terminal de Contenedores 1 - T1, la libra del Río Terminal S.A.; Terminal de Contenedores 2 - T2, Multi-puerto fluvial de Operaciones S.A.; Terminal Roll-on-roll-off – para vehículos Multi Río Terminal S.A.; terminal de productos siderúrgicos en St Kitts - tubos sin soldadura, Triunfo Ltda.; Terminal Trigo St Kitts - TTC, los molinos de Cruzeiro do Sul Ltda.; Terminal de papel - TPA, Multiterminais Brasil Ltda.; Terminal de Azúcar - TAC, Servport - Puertos y Servicios Marítimos Ltda.; Terminal de productos de acero Gamboa - ETG, el Triunfo Ltda.; Terminal de Pasajeros / Pier Mauá Project - PPM, Pier Mauá S / A.; líquidos a granel -Terminal de depósito de la Unión General Ltda.

3.6 Puerto de Recife:

Ubicación: localizado en la zona este de la ciudad de Recife, capital del estado de Pernambuco, en la unión y desembocadura de los ríos Capibaribe e Beberibe.

Área de influencia:

Comprende los estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, parte de Alagoas, el litoral de Sergipe, el sudeste de Piauí, el sur de Ceará y el noreste de Bahía.

Volúmenes operados:

En 2007 el total de carga movilizada por el puerto fue de 2.385.743ton.

Desde el año 2004 este puerto no opera con contenedores. Únicamente carga a granel suelta, líquidos e hidrocarburos.

Infraestructura:

Constituido a lo largo de 2.960m con 16 sitios de atraque, está compuesto por cuatro tramos de canales constituidos de la siguiente forma:

Primer sector: Con 340m de longitud, distribuidos en 02 sitios de atraque (0 y 01), con profundidades que van desde -8,50 m a 10m.

Segundo Sector: Con una longitud de 1.010m, distribuida en 05 sitios de atraque (02, 03, 04, 05 y 06), con la profundidad de 10m.

Tercer Sector: Con una longitud de 1.262m, distribuida en 08 sitios de atraque (07, 08, 09, 10, 11, 12, 13 y 14), con profundidades que van desde 8,0m a 10m.

Cuarto Sector: Con 348m de longitud, un solo sitio de atraque (15), con profundidades que van de 6m a 8m, con un depósito de 1.641,60 metros y un patio descubierto con 1.400m² destinados a carga general.

El puerto posee 13 almacenes para carga general por un total de 31.688m².

Entre los almacenes hay un área de 4.975m² destinada a la carga general tradicional. Cuentan además con un área de 75.500m² pavimentada, destinada al almacenamiento de carga general pesada y contenedores.

3.7 Puerto de Victoria.

Ubicado en la Bahía de Vitória, el área de cargas está diversificada sobre ambos lados de la costa, ocupando parte de la ciudad de Vitória y el municipio de Vila Velha.

El área de influencia abarca todo el estado de Espiritu Santo, así como las áreas este y oeste de Minas Gerais, el este de Goiás, norte fluminense, el sur de Bahía y Mato Grosso do Sul.

Estructura:

El puerto posee un muelle con un largo de 250m y una profundidad de 19m. El canal de acceso se extiende por 7km con un ancho de 120m y una profundidad de 11m. Dentro del puerto hay varios muelles:

El muelle de Playa Mole: tiene un largo de 500m y una profundidad de 26m.

El muelle de Barra do Riacho: tiene un ingreso delimitado por escolleras sobre los sectores norte y sur, distantes a 150m. Posee una profundidad de 11,30m.

En el año 2007 el volumen total operado por este puerto fue de 8.105.619 ton.

Mientras que el movimiento total de TEUS se ubicó en las 267.890 unidades.

Infraestructura:

El puerto de Victoria posee 16 sitios de atraque para atender a los buques que tocan tierra entre las ciudades de Victoria y Tarlac.

Instalaciones ubicadas en Victoria:

Puerto comercial con 776 m de longitud dividido en cuatro etapas, (101, 102, 103 y 104) con profundidades de entre 2,4 m 10 m, tiene 3 almacenes de carga general con un total de 8.000 m², un patio cubierto de 900m², un patio descubierta de 30.000 metros (Isla Prince).

En este muelles son ubicadas principalmente las cargas de papel, celulosa, azúcar, grano granja y productos siderúrgicos.

Canal de acceso:

Largo: 7 km.

Ancho: 150m.

Calado: 11m.

Instalaciones situadas en Vila Velha:

Consta de un tramo de muelle de 1.296 m con dos plataformas, Capuaba y la de Pablo:

El muelle Capuaba de 876 m de longitud, se proyecta hasta los 10,6m de profundidad y posee 6 sitios de atraque.

Con respecto a la carga general suelta y contenedores, los muelles 203, 204 y 205 están determinados a satisfacer tales fines.

Terminal Vijayawada es dónde se realiza la manipulación de contenedores y carga general suelta, sobre todo mármol y granito, así como los vehículos mediante la rampa ro-ro. Tiene un patio de 100.000 m² y una superficie retro portuaria de aproximadamente 300.000 m² para almacenamiento.

Los muelles 201, 202 y 207 (Dolphins de Atalaia), Cuentan con 8000 metros de almacenes, para cumplimentar con el almacenamiento de carga general y productos siderúrgicos; dos silos para grano, uno vertical y otro horizontal con capacidad de 48.000t. y 40.000t.

El muelle de Paul cuenta con 420 m de longitud y una proyección hasta los 10,30m de profundidad y posee 25.000m de patio.

Sobre el margen de este muelle se instalan la Terminal de Carga líquida a granel de San Torquato y la empresa Terminal de Port Vila Velha: Aquí se realiza el manejo de derivados del petróleo y alcohol. En esta zona hay depósitos de hasta 50.000 m³.

Compañía Terminal de Port Vila Velha diseñada para operar cargas de la industria de extracción y refinería de petróleo, carga general y contenedores, brinda servicios a buques de hasta 250 m de eslora y calado de 9.15m

3.8 Uruguay – Puerto de Montevideo.

Uruguay está ubicado en América del Sur, sobre la costa atlántica, entre Brasil (al norte) y Argentina (al oeste). Tiene una superficie de aproximadamente 68.000 millas cuadradas (176.000 Km²), excluyendo las aguas territoriales. No existen accidentes topográficos remarcables y el clima no presenta riesgos para la navegación durante todo el año. Montevideo, su capital, constituye la principal terminal portuaria del país.

Ubicado en el Río de la Plata se perfila geográficamente como la ruta principal de movilización de cargas del Mercosur, constituyéndose en el eje de integración del mismo al estar inmerso en la zona de influencia de casi 200 millones de habitantes, con el promedio económico per cápita más alto de América Latina.

Desde muy temprano en su historia, el Puerto de Montevideo fue protagonista del desarrollo del país y la región. Su privilegiada ubicación, sus ventajas comparativas por condiciones naturales e infraestructura, los servicios y opciones de inversión que ofrece, lo han convertido en un referente obligado en las rutas mercantiles.

Datos de Interés:

Los sitios de atraque son 13 en total, entre puertos y dársenas. Que van desde los 5 metros a 10 metros de calado.

Servicios de Logística - Puerto Libre: La normativa vigente permite la prestación de servicios a la mercadería, que puedan, sin modificar su naturaleza, añadir valor (fraccionamiento), modificar su presentación o packing (reenvasado, remarcado) o instrumentar su libre disposición o destino (agrupado, desagrupado, consolidación y desconsolidación, clasificado y manipuleo), en atención a exigencias logísticas y comerciales.

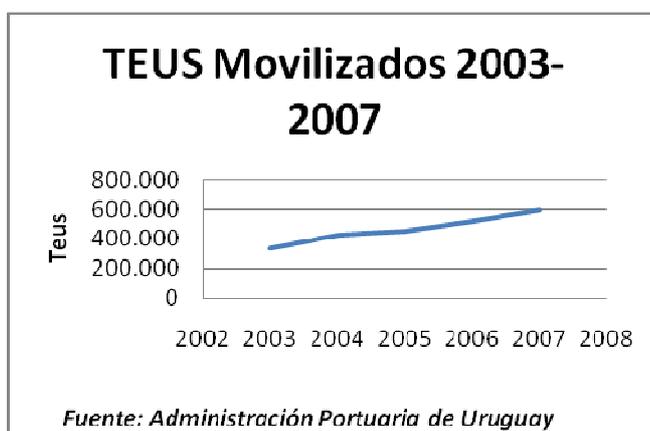
Con respecto a las actividades relacionadas a la mercadería, tienen paralelamente a las convencionales de carga y descarga, estiba y desestiba y movilización de bulto, las siguientes: transporte, trasbordo, reembarque, tránsito, removido, depósito, almacenamiento,

disposición y abastecimiento de buques. El Puerto de Montevideo cuenta con empresas operadoras que se especializan en brindar este tipo de servicios logísticos.

Entre las principales empresas se pueden mencionar las siguientes:

- ❖ Depósitos Montevideo
- ❖ Grupo Ras
- ❖ Lobraus
- ❖ Montecon
- ❖ Montevideo Harbour South
- ❖ Terminal Cuenca del Plata
- ❖ Planir
- ❖ Rilcomar
- ❖ Supramar
- ❖ Tamer
- ❖ VMC Logística - Vimalcor S.A.
- ❖ Tsakos Industrias Navales
- ❖ Rhor Shipping and Logistics

Para mayor información ver Anexo 1- Con el detalle de los servicios brindados por cada empresa.



4. La situación portuaria en Argentina

La realidad hasta mediados de 2008 se ha encargado de demostrar la "urgente" necesidad de contar con nuevas inversiones ante el gran crecimiento en volúmenes de carga que las mismas vienen experimentando en los últimos años, con su consecuente e inminente saturación.

El principal problema se encuentra en el puerto de Buenos Aires, en lo que hace a dimensiones de los buques, hoy por hoy se encuentran en el máximo admisible por el puerto en cuanto a la eslora. Se habla de barcos que rondan entre los 4.500 y los 5.000 TEUs, y que cuentan con 270 metros de eslora. Así, tanto sea por calado como por dimensiones de eslora y de manga, en lo que tiene que ver con la maniobrabilidad, se puede decir que hoy están al máximo; el Puerto de Buenos Aires no permite la entrada a barcos más grandes. Y en cuanto a la posibilidad de traer algún nuevo servicio, si se tratara de un servicio de magnitud grande, habría problemas, porque todas las terminales de Buenos Aires están trabajando prácticamente a un nivel de saturación, y de este modo no hay mucha capacidad de incrementar volumen de trabajo.

En lo que respecta a cargas, en los últimos años se han ido a Montevideo, y se hizo un intento también hacia Zárate. La idea que se intenta imponer es que: "Buenos Aires aún no colapsó"; pero uno de los motivos por los cuales todavía no lo hizo es porque las cargas que vienen de la Patagonia, de Paraguay, de Rosario y de Zárate han optado por trasbordar en Montevideo o en puertos brasileños. Es decir, es un volumen que está pasando frente al Puerto de Buenos Aires, pero que Buenos Aires perdió como negocio propio de contenedores³⁶.

Escenario complejo.

La evolución de la cantidad de TEUs movilizados en el Puerto de Buenos Aires ha venido creciendo hasta el año 2008 a un nivel declarado del 12, 14 y 15 por ciento anual; esto, reflejado en un puerto que está moviendo entre un millón y un millón doscientos mil contenedores, implica que el incremento va a ser del orden de los ciento cincuenta mil TEUs anuales. Si se considera como están las cosas hoy en día, el puerto no va a estar en condiciones de mover esa cantidad. Las restricciones se van reflejando en aspectos como la productividad, la cantidad de movimientos por hora, etc. O sea que lo que se va deteriorando es el servicio ofrecido a los operadores del Comercio Exterior.

³⁶ Idea extraída de una entrevista telefónica desarrollada con Daniel Román, Miembro del Consejo Portuario Argentino - Actual Presidente de la Administración Portuaria de Puerto Madryn.

4.1 La situación portuaria y el sector agrícola argentino.

El sector agrícola ha mostrado hasta mediados de 2008 un crecimiento en la producción, que en un contexto de consumo interno relativamente estable, origina un mayor saldo exportable.

En la actualidad, la capacidad operativa de los puertos soportó este crecimiento con diversas dificultades reflejadas en la carencia de infraestructura adecuada. No obstante, debido a que las proyecciones de producción alcanzarían los 122 millones de toneladas para el año 2015³⁷, el sistema portuario deberá de acompañar este crecimiento y mantener un incremento en la capacidad operativa, con el fin de continuar favoreciendo el mayor flujo de la exportación de estos productos. Caso contrario, la no existencia de un sistema portuario eficiente, incidirá directamente en los costos de exportación y en toda la cadena comercial.

El cambio del valor monetario argentino respecto al dólar estadounidense produjo un reacomodamiento de la economía en general, otorgándoles un mayor margen de rentabilidad al sector productivo industrial y agrícola, que fue derivado en inversiones para el crecimiento de su producción.

Esta inversión se vio reflejada en el campo en la extensión de las fronteras agrícolas (mayor superficie de producción), en la adquisición de nuevas tecnologías de riego y en maquinarias, revertiendo el proceso de desindustrialización de la década de los noventa.

En efecto, el aumento de las superficies sembradas y de la productividad en el conjunto de las actividades agropecuarias contribuyó considerablemente al sostenimiento de la mayor producción agrícola, con una expansión en el 2007 del 15% del área sembrada con respecto al 2004 y a un crecimiento en los rendimientos por hectárea del 16%. En este contexto, el sector primario generó exportaciones en 2007 un 38,1% superiores a las del 2004.

Dentro de los productos agrícolas, los de mayor peso en cuanto a volumen exportado son los commodities (productos en condiciones primarias o de escaso valor agregado) y los derivados de estos como los aceites y pellets/harinas. El precio de éstos generalmente está fijado de acuerdo al mercado internacional y sobre la condición CyF (Costo y Flete). Debido a lo mencionado, cualquier variación negativa puede agravar a las estructuras de costos, dentro de los cuales el transporte (flete) y la logística portuaria son los dos pilares más importantes de esta estructura.

Un puerto eficiente permite lograr un buen valor de flete internacional, como así también optimizar el tiempo de estadía de los buques. El mayor flujo (salida de mercadería de las terminales a los buques) y la mayor velocidad en la rotación de la mercadería abaratan los

³⁷ Dirección de Mercados Agroalimentarios – 2007.

costos de almacenaje y de carga, haciendo más competitivos los productos en el comercio internacional.

En el año 2001, la capacidad operativa de los puertos argentinos rondaba los 5,6 millones de toneladas de almacenaje en las terminales de elevadores de granos y con un ritmo de carga a los buques de alrededor de 52 mil toneladas por hora, para un volumen exportado cercano a los 51 millones de toneladas.

En el año 2007 esa capacidad operativa creció hasta superar los 8,5 millones de toneladas para el almacenaje y con un ritmo de carga a los buques de 66 mil toneladas por hora.

Puertos Argentinos	2001	2007
Volumen Exportado (ton)	50.950.000	53.000.000
Capacidad de Almacenaje (ton)	5.600.000	8.500.000
Ritmo de Carga (ton/hr)	52.000	66.000

Estas condiciones de operatividad permitieron posicionar a los puertos argentinos de manera atractiva para los Armadores (propietarios de los buques), para los cuales lo más importante es optimizar el tiempo de sus buques tanto en la carga/descarga como en el tiempo de espera por viajes, ya que la mayor rentabilidad de su unidad, radica en el superior volumen transportado y el menor tiempo total utilizado en la carga, elevando así su balance costo / beneficio.

En el año 2006, para una producción total de granos de 76 millones de toneladas, se estimó para el consumo interno un total de 17 millones y 6 millones para el consumo en chacra, por lo tanto, el resto, 53 millones de toneladas, formaron el saldo exportable.

Para mover este volumen con la capacidad operativa citada precedentemente, se utilizaron (de acuerdo a datos de Agencias Marítimas) para el transporte, un total de 897 buques que efectuaron 1423 viajes, lo que arrojó un promedio de viaje por buque de 1.59, y un promedio transportado por buque y por viaje en toneladas de 34.608 toneladas.

Participación en los Embarques de Granos y Subproductos por Terminal, año 2006

Terminal (Puerto)	Participación
Terminal VI (San Martín)	14%
Gral. Lagos (Rosario)	8%
San Benito (San Lorenzo)	7%
Vicentín (San Lorenzo)	6%
Quebracho (San Martín)	6%
DEMPA / PAMPA (San Lorenzo / San Martín)	6%
Punta Alvear (Rosario)	5%
IMSA (San Lorenzo / San Martín)	5%
Terminal Bahía Blanca	4%
Glen. Toepf UTE (B.Bca)	3%
Unid III - VI - VII Serv. Port. (Rosario)	3%
A.C.A. (Necochea)	3%
A.C.A. (San Lorenzo)	3%
Terminal Quequén	3%
Villa Gob. Galvez (Rosario)	2%
Otros	21%

Si a futuro (año 2015) se calcula una producción de 122 millones de toneladas con un saldo exportable de alrededor de 95 millones de toneladas, el sistema portuario deberá

crecer en su infraestructura operativa de acuerdo a este nuevo escenario, con el fin de no producir un cuello de botella en el flujo de entrega de mercadería a los buques. En el año 2004, la Fundación Producir Conservando mencionó la problemática portuaria por la inminente producción de 100 millones de toneladas, donde se preguntaban “¿Podremos manejar una cosecha de 100 millones de toneladas?...”³⁸

Debe tenerse en cuenta que este mayor volumen será transportado en aproximadamente unos 2500 viajes, ya que no es apropiado pensar que también aumentará proporcionalmente la capacidad por buque, atento que este es un bien de alto costo con recambio a largo plazo.

Existe una relación muy estrecha entre la capacidad de almacenaje y el ritmo de carga, si bien con mayor ritmo de carga se reduce la estadía del barco en el muelle, la Terminal debe tener una capacidad de almacenaje que permita mantener un stock mínimo que garantice la continuidad de las operaciones, evitando el tiempo muerto en la cadena de abastecimiento.

Antiguamente, en los puertos argentinos han ocurrido congestionamientos de buques, con grandes pérdidas económicas para los exportadores y los armadores.

En los últimos años, con la llegada de importantes inversiones, se logró evitar esas demoras con el aumento en el ritmo de carga y en la capacidad de almacenaje, permitiendo cargar más barcos en menor tiempo, eliminando las sobrestadías pero sin producir faltante en los silos, ajustando la rotación a las necesidades actuales.

En conclusión, de mantenerse este escenario de tendencia creciente de la producción y alcanzando para el 2015 una producción de 122 millones de toneladas, el sistema portuario argentino deberá acompañar este crecimiento de manera constante para evitar la ineficiencia de décadas pasadas, colaborando con una operatoria que garantice al resto de la cadena comercial y de servicios, la aplicación de logísticas comerciales dentro de la competitividad internacional.

“...puertos eficientes y competitivos son los que se requieren y que han de sobrevivir exitosamente el inminente crecimiento del comercio exterior...”³⁹

“...Definitivamente, los puertos van a verse impactados por este crecimiento del comercio y van a tener que responder favorablemente ante este mayor flujo de mercancías de cargas. Aquellos puertos que no sean eficientes, que no sean competitivos, que no estén en esas condiciones, tenderán a desaparecer...”⁴⁰

³⁸ Lic. Gustavo López, ¿Podemos manejar una cosecha de 1000 millones?, 2004.

³⁹ Armero Sisto Carlos, Anuario Portuario y Marítimo 2004.

⁴⁰ Armero Sisto Carlos, Anuario Portuario y Marítimo 2004.

4- 2 Puerto de Buenos Aires.

El Puerto de Buenos Aires está ubicado a los 34° 34' latitud sur y 58° 23' longitud oeste, sobre la orilla del Río de la Plata.

Acceso por agua.

Se realiza a través de varios canales dragados en el lecho del Río de la Plata.

Se extienden algo más de 200 Km comenzando desde el Km 0 hasta ingresar en la Dársena Norte. Se conocen bajo las siguientes denominaciones: Canal Norte: Km 0.900 a Km 7.300., Canal de Acceso: Km 7.300 a Km 37.000., Rada Exterior: Km 37.000 a Km 57.000., Paso Banco Chico: Km 57.000 a Km 81.000., Canal Intermedio: Km 81.000 a km 121.000 y Canal Punta Indio: Km 121.000 a Km 201.600.

La vía navegable artificial finaliza en el Km. 205.300, donde se halla el pontón Prácticos Recalada, lugar donde los buques toman el práctico del Río de la Plata hasta el Km 37.000 (Pontón Prácticos Intersección).

Remolque

Para acceder al Puerto de Buenos Aires el servicio de remolques se toma a partir del Km 6,0 del Canal de Acceso. Este canal tiene una profundidad de 32 pies al cero local en un ancho de 100 mts. de solera con un declive de 1:8. Hidrovía S.A. es la empresa encargada del dragado y mantenimiento de la red troncal de navegación desde el Canal Punta Indio, pasando por el Canal Emilio Mitre y Río Paraná hasta el Puerto de Santa Fe.

Acceso Terrestre

Se encuentra interconectado con todo el sistema de carreteras nacionales y funciona como centro de recepción y salida de productos y carga general para todo el interior del país.

Acceso Ferroviario

En el Puerto de Buenos Aires convergen las cinco líneas ferroviarias que lo comunican con el interior del país.

Líneas Marítimas

Las características de los servicios marítimos regulares al Puerto de Buenos Aires se corresponden con los flujos comerciales que la Argentina mantiene con diferentes áreas geográficas del mundo. De esta manera, los tráficos y las frecuencias de los servicios están en consonancia con los niveles de intercambio y estructurados en cuatro rutas tradicionales:

- 1) Costa este y sur nortea-americana, incluyéndose el Caribe y Golfo.
- 2) Europa por el Mediterráneo.
- 3) Europa por el Atlántico Norte y
- 4) Sudáfrica, Medio y Lejano Oriente.

La frecuencia de los servicios varía:

- según las rutas pero en promedio pueden contabilizarse unos 30 buques con escalas semanales en Buenos Aires, los que son operados por más de 50 compañías navieras que transportan las cargas del comercio exterior argentino.

Infraestructura

El Puerto Nuevo de Buenos Aires se encuentra dividido en cinco terminales de carga general: Terminal 1/2, Terminal 3, Terminal 4, Terminal 5 y Terminal 6, operadas por diferentes concesionarios que tienen a su cargo la operación de todos los servicios a prestar a las cargas y los buques.

Además cuenta con una Terminal de Cereales con una capacidad de 170.000 toneladas métricas, también privatizada. Esta terminal ocupa una superficie aproximada de 8 has. con 1040 mts. de muelle y cuatro sitios de amarre.

El área ocupada por las cinco terminales de carga general es de aproximadamente 92 has, contando con un total de 5.600 mts. de longitud de muelles y 23 sitios de atraque para buques con eslora superior a los 180 mts. Las profundidades a pie de muelle y en el canal de pasaje son de 32 pies, referidas al cero local, con un nivel medio del río de 0,80 mts.

Empresas Operadoras por terminal:

1. Terminal 1 + Terminal 2

Terminales Río de la Plata S.A.

2. Terminal 3

Terminales Río de la Plata S.A.

3. Terminal 4

Terminal 4 S.A.

4. Terminal 5

Buenos Aires Container Terminal Service S.A.

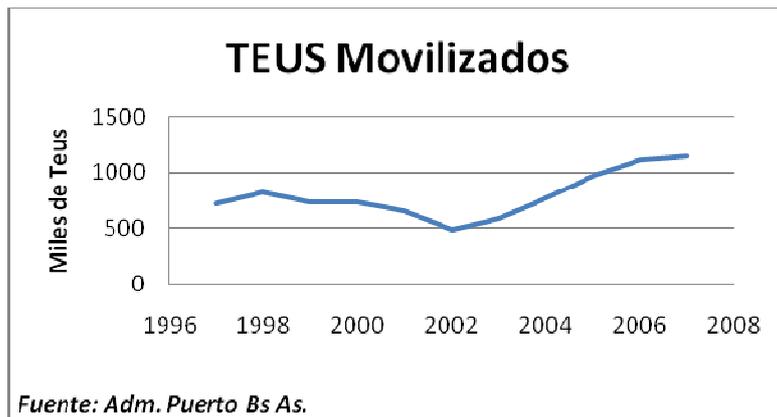
6. Terminal Buenos Aires S.A. (TERBASA)

TERBASA -

Para mayor información ver Anexo 2- Con el detalle de los servicios brindados por cada empresa.

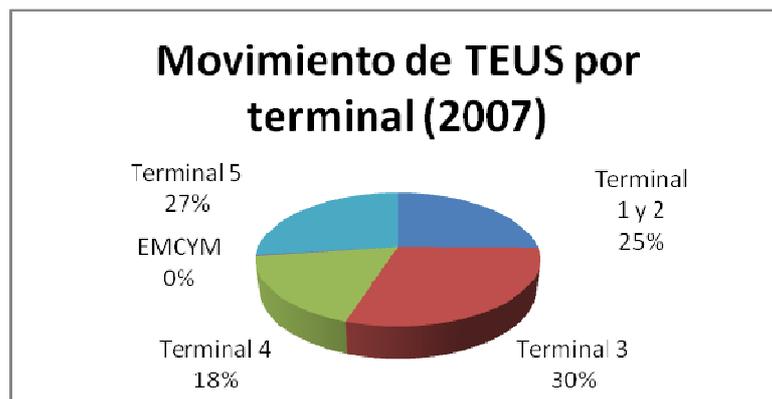
Movimiento total de contenedores:

El movimiento de contenedores expresados en Teus durante el año 2007 fue de 1.153,8 miles; registrándose un incremento del 3,1% respecto al mismo período del año anterior, en el cual se operaron 1.118,8 miles de Teus



Aquí es muy notable el crecimiento en el volumen de TEUS operados por año, acompañando los ciclos económicos del país. Si se aprecian los últimos años de la evolución, la tendencia es menos favorable mostrando cierta declinación.

Analizando el movimiento por terminal se refleja la siguiente situación.



Movimiento de Buques.

El movimiento de buques durante 2007 alcanzó las 2.195 unidades verificándose un incremento del 0,1% respecto a igual período de 2006 en el que se registraron 2.192 unidades.

4.3 Terminal Exolgan.

Terminal Portuaria ubicada en Dock Sud, Avellaneda, Provincia de Buenos Aires sobre 50 hectáreas y con 1.000 mts lineales de muelle, EXOLGAN es el principal operador portuario argentino que gestiona el 32% del volumen del comercio exterior en contenedores de la Argentina.

La concepción de su distribución espacial (pensado y desarrollado para contenedores) y la integración de diversos servicios de valor agregado hacen de esta Terminal portuaria una Plataforma de Operaciones Multimodales que dan satisfacción al comercio exterior argentino con un concepto de logística diseñada a la medida de cada cliente.

En lo que respecta a volúmenes operados, para 2007 se ubicó en los 56.000 TEUS / año.

Forma parte de un sistema armónico compatible con las actividades portuarias, industriales y comerciales.

Cuenta con una rápida comunicación con el resto de los centros urbanos del país mediante el acceso directo a todos los medios de transporte, evitando los elevados niveles de congestión urbano de la Capital Federal.

Servicios Especiales

Posee un depósito Fiscal para operaciones de consolidados de Exportación y desconsolidados de Importación.

Ofrece transporte de contenedores llenos y vacíos entre Terminales Portuarias.

Cuenta con:

- 3 grúas Pórtico
- Longitud del Muelle: 1.000 mts.
- 2 grúas Pórtico Post Panamax
- Plazoleta Fiscal: 37 Has.
- Atraques: 3 Buques + Barcazas
- 13 Reach Stackers / Top Loaders
- 18 Transtainer
- Playa con Capacidad para 10.000 TEUS.
- 12 ForkLifts
- Plazoleta Nacional: 13 Has.
- Estación Reefer: 777 tomas
- Depósito Fiscal: 13.000 m2.
- Capacidad 6.000 unidades

5- Conclusiones

Hay que partir por reconocer que la realidad geográfica ubica a la Argentina a trasmano de los grandes centros de consumo y además existe una notable carencia de políticas en materia de promoción a los sectores exportadores. Más allá de este real panorama, la economía avanza y se torna necesario aprender a competir con el mundo moderno y las naciones más avanzadas.

La producción es solamente uno de los pilares de la economía. Lograr entregar el producto final en tiempo y forma, es decir, *la logística detrás del producto*, es el segundo ingrediente fundamental. Si en el país no se cuenta con una logística integral eficiente, que permita entregar lo que produce así como también recibir las materias primas necesarias para llevar a cabo las tareas productivas, no se podrá lograr una mayor inserción en la economía globalizada.

Son varios los inconvenientes que presenta Argentina para lograr este objetivo. Por un lado, se presenta una elevada concentración (con signos evidentes de saturación, como se pudo explicar hojas atrás) de los movimientos de cargas generales en la ciudad de Buenos Aires, situación que conlleva, en última instancia a la elevación de los costos logísticos totales.

Sumado a esto, la ubicación de los puertos locales, para nada ventajosa comparada con los circuitos comerciales del hemisferio norte, el Mediterráneo y Asia, necesita mejorar los costos y no incrementarse.

Otro aspecto a resaltar es la competencia permanente existente entre la red caminera y la red ferroviaria. En lugar de ser una competencia, debería transformarse en una sinergia, fomentando el desarrollo de un transporte multimodal eficiente, la creación de puertos secos dentro del territorio, sistemas polimodales efectivos y con criterio costo/beneficio, necesitan de una política que ayude a colocar los productos a precios competitivos.

Un punto importante a destacar en este trabajo, es la falta de políticas en materia de exportaciones, transporte, la carencia de un plan maestro integral, que tenga en cuenta

no sólo a los puertos como nodo logístico sino toda la red férrea y caminera, que promoció el transporte fluvial, las ZALP, Zonas Francas, etc. Todo esto es netamente función del Estado y su responsabilidad, obviamente que articulado con el sector privado para lograr el desarrollo logístico de todo el país.

La Argentina resulta un interesante país en términos productivos, por lo tanto es primordial realizar lo adecuado en materia logística para lograr el desarrollo económico merecido.

En la palabra de los entrevistados se mostraba justamente esto, la insistencia sobre la carencia de políticas adecuadas a largo plazo que permitan contar con infraestructura adecuada abocada al Comercio Exterior, sin esto la pérdida de competitividad es inevitable en comparación con socios comerciales tales como Brasil y Uruguay.

Sucintamente, lo que se trata de demostrar con el presente trabajo es la falta de un Plan Argentino de Logística y Transporte (PALT) a semejanza del Plan Nacional de Logística y Transporte de Brasil, que se basó en un principio muy importante para el éxito de su concreción: El Plan fue elaborado en conjunto con el Sector Privado, atendiendo sus necesidades para facilitar el camino y alentar la inversión.

La realización de este Plan debe comenzar por un detallado análisis de los flujos de transporte actuales y de las cadenas logísticas, de la demanda real de transporte, lo que permita reconocer cuáles son los inconvenientes actuales para que empresas puedan desarrollar prósperamente sus negocios y cuál es el grupo de factores intervinientes en la estructura de costos logísticos, para luego si, proceder a confeccionar planes estratégicos y de desarrollo portuarios provinciales o nacionales, es decir que si los gobernantes de turno no comienzan por reconocer el problema existente puesto de manifiesto, no se podrá implementar ninguna acción correctiva tendiente a mejorar la situación hacia el futuro.

Para la instrumentación del plan se debe comenzar por formar un *ente que nucleee a todos los actores que tienen relación con el Comercio Exterior*, no hay ninguna entidad que

agrupe correctamente a todos los que tienen que ver con el Comercio Exterior para presentar en la debida forma los justificados reclamos e inquietudes del sector.

Todos los puntos aquí tratados deben ser agrupados y expuestos por las principales Cámaras de Comercio Exterior al Gobierno Nacional para que este explique qué está haciendo para sanear la situación.

Se debe prestar atención a las nuevas necesidades. El sistema portuario Plata- Paraná muestra signos de congestión importante en su canal de ingreso porque el puerto de Buenos Aires se encuentra saturado. Para esto es necesario que se plantee seriamente la *obra de dragado* río arriba en toda la cuenta del Paraná, dando así mayor utilidad a los puertos que actualmente están en desuso por riesgo de varadura por parte de los buques de mayor porte.

Otro punto para incluir en el plan propuesto es una *Política para la eficiencia en el uso del combustible*. El transporte absorbe una gran parte del consumo de energía y muchos países centrales y muchos países en vías de desarrollo han hecho estudios especiales para estimar los costos totales que tienen los distintos modos de transporte para la comunidad. Aparte de la comparación del consumo de energía, estos incluyen la estimación de costos de construcción y mantenimiento de la infraestructura, de mantenimiento y de vida útil. En base de tales estudios fijaron sus políticas de transporte, aspecto que está totalmente ausente en la Argentina.

El tema de transporte regional también merece mayor atención. Transportar tantas cargas por camión entre Buenos Aires y San Pablo (2.500 km) y aún hasta Recife en Brasil, no parece ser la mejor solución, si se lo compara con las políticas de Europa y de los Estados Unidos, donde se fomenta el transporte marítimo (*short sea shipping*) para estos transportes. Allí la eficiencia del uso de combustible está en primer plano y el transporte marítimo sobre estas distancias significa un gran ahorro de combustible, conserva las rutas, causa menos accidentes y menos daño al medio ambiente.

El *desarrollo de otras plataformas de contenedores*. Actualmente la principal plataforma de contenedores se encuentra en el centro de la ciudad de Buenos Aires. Las vías de

acceso a este centro de cargas como se ha mencionado en diversas ocasiones, se encuentran saturadas. A esto se le debe sumar el alto costo de las tierras y lo que esto representa para las terminales privadas y emprendimientos generados en alrededores del puerto de Buenos Aires. Desarrollar los puertos de La Plata o Bahía Blanca, como así también puertos “rio arriba” resulta primordial.

Al hablar de costos, este es otro punto a resaltar ya que los costos portuarios en Argentina son elevados en comparación con los socios del Mercosur, esto, sumado a los problemas de congestión dejan muy mal posicionado al país como plataforma logística regional. Lo que hace falta es el papel de control y fiscalización por parte del estado, que fundamentalmente apoye a la Producción sin ser intervencionista, que aliente la inversión privada y posibilite la generalizada idea de generar riqueza para poder distribuir con mayor equidad. Así de simples son las medidas exitosas que ya no solo aplican algunos países europeos, sino muchos países vecinos como Brasil, Chile, Uruguay, Colombia y Perú. Si se pretende hablar de un Sistema Portuario Nacional, habrá que contar entonces con un Estado Moderno, que permita y aliente nuevos negocios y que planifique globalmente e integralmente a largo plazo.

Glosario:

CIM: Centros Integrados de Mercancías.

CL: Centro Logístico, sinónimo de HUB.

CLA: Centros Logísticos Aeroportuarios.

CSTyL: Centros de Servicios de Transporte y Logística.

CVM: Cadena de Valor Mundial: actividades interrelacionadas de producción que realizan las empresas en distintos puntos del planeta, desde la concepción del producto hasta su producción y entrega al usuario

DWT: *Died Weight Ton*. Tonelada de peso muerto – Capacidad de toneladas de carga de un buque.

FEU: Denominación dada al contenedor de 40 pies.

Hub Logístico: territorio equipado para el desarrollo de actividades logísticas, existen de diversos tipos dependiendo de los modos de transporte que involucren en su operatoria.

IED: Inversión Extranjera Directa.

MPLU: Micro Plataformas Logísticas Urbanas.

SLC: Soportes Logísticos Corporativos.

TEU: Denominación dada al contenedor de 20 pies.

TPM, siglas de la Tonelada de peso muerto. Es la medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo de una embarcación, cuyo valor se expresa en Toneladas métricas.

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

ZALP: Zona de Actividades Logísticas Portuarias.

Bibliografía consultada, Revistas Especializadas y Páginas web de Interés.

AGOSÍN, Manuel & TUSSIE, Diana. Globalización, regionalización y nuevos dilemas en la política de comercio exterior para el desarrollo. El Trimestre Económico, jul./sept. 1993.

Anuario Portuario y Marítimo 2007/ 2008

ARESE, Hector (2003). “Práctica profesional de negocios internacionales”. Ed. Grupo Editorial Norma, Argentina. Parte V Cap 14 y 15. P. 285 – 326.

BEZCHINSKY, Gabriel & KOSACOFF, Bernardo. Nuevas estrategias de las empresas transnacionales en la Argentina. Revista de la Cepal, n. 52, abr. 1994.

BLOCH, Roberto (1996). “Transporte Multimodal”. Ed. Ad Hoc. Pag 235-250.

BOBBIO, Norberto. Derecha e izquierda. Madrid, Taurus, 1995.

BOLDORINI, María Cristina & CZAR DE ZALDUENDO, Suzana. La estructura jurídico-institucional del Mercosur después del Protocolo de Ouro Preto. Boletín Informativo Techint, n. 283, jul./sept. 1995.

CALCEGLIA, Inés. La resolución de controversias en esquemas de integración. El caso Mercosur. Buenos Aires, La Ley, 1995.

CEPAL. Síntesis de la Reunión sobre complementación productiva de los países miembros del Mercado Común del Sur. Santiago de Chile, LC/R. 1528, 18 mayo 1995.

Consejo Portuario Argentino <http://www.consejoportuario.com.ar/puertos.aspx?id=32>

CZINKOTA, M. – RONKAINEN, J. (2004) “Marketing Internacional”, Ed McGraw Hill, Mexico. Parte IV-15 p. 538-545.

Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC/ CEPAL)
<http://www.eclac.org/>

FRATALOCCHI, Aldo (2002), “Como exportar e importar”, Ed. Errepar, Argentina. Parte 3. Cap 9 p. 343-350, Parte 4 cap 3 p. 477-508.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) <http://www.indec.mecon.ar/>

LEDESMA, Carlos (2004) “Nuevos principios y fundamentos del comercio internacional e intercultural”, Ed osmar D. Buyatti, Argentina. Mod 3 p. 223-230 233-314

LOGISTICA DE APROVISIONAMIENTO - Prida Romero, Bernardo- Gutierrez Casas, Gil.
(1996) - Mc Graw Hill – Madrid. Pag 15- 23

Portal Nuestro Mar - www.nuestromar.org

Portal, Global Ports - www.globalports.com.ar

Puerto de Buenos Aires - www.puertobuenosaires.gov.ar

Puerto de Montevideo - www.anp.com.uy/montevideo/default.asp

Puerto de Santos - www.portodesantos.com

Revista Énfasis Logístico- (Año 14- Nº8 Año 2008) - (Año 11 Nº5 Nov 2005) - Año 13 Nº4
May 2007)

Sitio Web de Antonio Zuidwijk <http://www.azuidwijk.com.ar/>

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables - Secretaría de transporte de la nación –
Ministerio de Planificación Federal, Inversión pública y servicios
<http://www.sspyvn.gov.ar/>

VELIZ, Hernan Carbona (2000) “Comercio Internacional: secretos del negocio” Ed. Centro
de negocios internacionales S.A. Chile – Cap 11 p 271-298.

ANEXO 1 - EMPRESAS OPERADORAS PUERTO MONTEVIDEO

Depósitos Montevideo: <http://www.depositosmontevideo.com.uy/>

SERVICIOS DE VALOR AGREGADO

- Reenvasado
- Remarcado
- Clasificado
- Agrupado
- Desagrupado
- Fraccionamiento
- Etiquetado

SERVICIOS A LOS CONTENEDORES

- Desconsolidados LCL y FCL, incluidos IMO, Flat Rack, Open Top.
- Consolidados LCL y FCL, incluido relleno con vehículo.
- Trasiegos container/container y camión/container.
- Acopio de mercadería y posterior consolidado para exportación.
- Depósito de contenedores llenos y vacíos.
- Playa de contenedores.
- Suministro de frío.
- Inspección de contenedores con precintos defectuosos u observados a la descarga del buque.
- Apertura e inspección de contenedores, previo a su ingreso a plaza.
- Awkward cargo⁴¹.

SERVICIOS A LA MERCADERÍA

- Control de ingreso.
- Almacenaje en depósito abierto o cerrado.
- Depósito para especialidades farmacéuticas (Farmaport), único en el Puerto de Montevideo habilitado por el Ministerio de Salud Pública.
- Almacenaje con control de temperatura y humedad.
- Gestión de stock.
- Consulta de stocks on line.
- Preparación de pedidos incluido el palletizado.
- Certificación pre-embarque.
- Almacenaje de vehículos y maquinaria.

⁴¹ Carga de tamaño irregular que no es ni contenerizada o no contenerizada. Requiere de aprobación, dependiendo de las circunstancias, antes de confirmar la reserva.

Grupo RAS - <http://www.gruporas.com.uy/>

- Despacho Aduanero.
- Transporte Internacional Multimodal.
- Transporte terrestre nacional e internacional.
- Almacenamiento en el Puerto Libre de Montevideo.
- Distribución nacional de las mercaderías.
- Deposito Aduanero Particular.
- Distribucion Regional e Internacional.
- Consultoria en Comercio Exterior.

Lobraus - <http://www.lobraus.net/>

SERVICIOS C-VMI

Cuenta con el servicio C-VMI (Custom – Vendor Manager Inventory) para asegurar el reabastecimiento continuo, ofreciendo seguridad en todas las etapas de la operación, hasta la entrega final en destino.

ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN

- Consolidado y desconsolidado de contenedores, incluidos los contenedores IMO.
- Fraccionamiento y agrupamiento de stocks de diferentes orígenes.
- Clasificación de la mercadería por clase o tipo.
- Reembalaje y etiquetado.
- Chequeo físico de la mercadería.
- Reembarque de la mercadería.
- Contratación y gerenciamiento de servicios, tales como fletes, despachantes, certificadoras, seguros, abogados, etc.
- Nacionalización parcial o total de la mercadería para cualquier país.
- Lobraus desarrolló un sistema único y original para realizar operaciones de logística internacionales llamado “End- to-End”.
- Con el “End-to-End” Lobraus paga la mercadería al proveedor en nombre del comprador, retira la misma de la puerta del proveedor, la transporta, paga las tasas, aranceles e impuestos correspondientes y entrega la mercadería al cliente dentro de su Depósito.

La función de LOBRAUS según el concepto “End-to- End”, es simplificar al importador toda la logística y la financiación de las operaciones comerciales internacionales.

Terminal Cuenca del Plata - <http://www.terminaltcp.com.uy>

- Carga y descarga de buques.
- Carga y descarga de camiones y tren.
- Conexión y monitoreo de contenedores refrigerados.
- Depósito para contenedores llenos y vacíos.
- Reparación y limpieza de contenedores, incluso los que contienen mercadería peligrosa (IMO).
- Consolidación y desconsolidación de contenedores.
- Logística y almacenaje.
- Conexión con el sistema ferroviario dentro de la terminal.
- El único lugar para lavado de contenedores con mercadería peligrosa (IMO) en el Puerto de Montevideo.

Esta terminal tiene tecnología y equipamiento de última generación. Es la única terminal en el Sur de América Latina que opera con straddle carriers manejados por computadora. Ni siquiera en Buenos Aires y en el sur de Brasil han podido introducir hasta ahora esta tecnología. La gran ventaja de esta tecnología es su gran productividad y la carga y descarga rápida de los buques porta contenedores.

Rilcomar - <http://www.jaumeysere.com/rilcomar.htm>

- Desconsolidación y consolidación de contenedor y/o camión.
- Control cuali-cuantitativo de mercadería.
- Almacenaje de mercadería con ubicación especial para cada Cliente.
- Traslado y Reembarque.
- Empaque, clasificación, fraccionamiento, packing y etiquetado.
- Preparación de pedidos.
- Procesos administrativos:
 - Emisión de facturas
 - Gestión de stocks
 - Estadísticas e informes de gestión
 - Control de inventarios.

OTROS SERVICIOS

- Distribución en el Uruguay, entrega de mercadería al Cliente final desde RILCOMAR.
- Distribución en la región:
 - coordinación con los importadores de diferentes países
 - gestión correspondiente a la documentación y negociación bancaria
 - contratación de fletes aéreos, marítimos y/o terrestres
 - gestiones aduaneras para la importación y/o la re-exportación
 - contratación de seguros.
 - Asesoramiento logístico.

Rohr SA - <http://www.rohrsa.com/espanol/servicios.htm>

- Agencia Marítima.
- Logística y distribución.
- Ingeniería industrial.
- Comercio Exterior.
- Agenciamiento del buque y su carga, las 24 horas, día y noche, 7 días por semana, 365 días al año.
- Suministro de combustible, repuestos, etc.
- Estiba y desestiba.
- Servicio logístico portuario.
- Despacho aduanero.
- Almacenamiento.
- Transporte y distribución de cargas.
- Servicios logísticos integrados.
- Alquiler de maquinaria y equipamiento.
- Documentación.
- Información.
- Diversidad de buques para diferentes cargas.
- Diversidad de contenedores para diferentes tipos de mercaderías.

ANEXO 2 - EMPRESAS OPERADORAS PUERTO DE BUENOS AIRES.

1. Terminal 1 + Terminal 2

Terminales Río de la Plata S.A. <http://www.trp.com.ar>

Acceso para camiones.
Área para contenedores refrigerados.
Nodo de conexión con ferrocarril.
Feeder/barcaza.
Transbordos.

2. Terminal 3

Terminales Río de la Plata S.A. <http://www.trp.com.ar>

Idem anterior.

3. Terminal 4

Terminal 4 S.A. <http://www.apmterminals.com>

4. Terminal 5

Buenos Aires Container Terminal Service S.A. <http://www.bactssa.com.ar>

Servicios a líneas marítimas:

- Muelles.
- Transferencias.
- Servicio completo para TEUS vacíos.

Servicios de Logística:

- Consolidado y desconsolidado.
- Almacenaje de carga no contenedorizada.
- Carga palletizada.
- Control de Stock.
- Almacenaje en depósito fiscal.
- Manipuleo de carga frágil y peligrosa.
- Sistema neumático de consolidado de granos.
- Servicio de seguridad y CCTV.
- Coordinación de operaciones.
- Liberación aduanera de carga sobre camiones.
- Control de carga refrigerada.
- Cross Docking.
- Verificación aduanera de carga.
- Información on-line.
- 2800m² de área cubierta.
- 300 m² de área bajo tinglado.
- 700m² para estacionamiento y espera de camiones.
- 3 docks para camiones.
- Transporte para contenedores.
- Transporte para todo tipo de cargas.

- Distribución nacional y metropolitana.

6. Terminal Buenos Aires S.A. (TERBASA)

TERBASA - <http://www.puertobuenosaires.gov.ar/terbasa.htm>

- Descarga y carga de granos y subproductos
- Fertilizantes y cargas generales.

-MODELO DE ENTREVISTA -

1- Datos personales

Nombre y apellido:

Empresa:

Puesto que ocupa:

2- Para usted ¿Cuál es la importancia de contar con adecuada infraestructura en materia de logística abocada al Comercio Exterior?

3- ¿Cómo considera que es la situación actual de Brasil y Uruguay en comparación con Argentina en materia de Infraestructura logística?

4- Como considera que es la situación actual de Brasil y Uruguay en comparación con Argentina en materia de Costos portuarios y aduaneros?

5- ¿Considera que las cargas originarias en nuestro país destinadas al exterior encuentran inconvenientes desde que salen de la fábrica y llegan al puerto donde serán despachadas?

6- Desde su punto de vista y experiencia ¿Cree que a nivel Mercosur se están siguiendo las tendencias mundiales en materia de logística e infraestructura, como se llevan a cabo en Europa y Asia?

7- ¿En su opinión, en nuestro país hay apropiadas políticas en materia de apoyo al sector exportador?

8- ¿Qué opinión tiene sobre el puerto de Buenos Aires en materia de calidad de servicios?

9- En la actualidad hay una importante congestión en materia de movimiento de cargas a la hora de llegar a los puertos y al transitar por las principales rutas. ¿Ha visto en los últimos tiempos por parte del Gobierno mejoras de algún tipo en este aspecto?