

UNIVERSIDAD EMPRESARIAL SIGLO 21



**Licenciatura en Comercio Internacional
Trabajo Final de Grado – Manuscrito Científico**

**IMPACTO DEL HUB AÉREO CÓRDOBA EN LA EXPORTACIÓN
DE PASAS DE UVAS DE SAN JUAN CON DESTINO A BRASIL**

TUTOR: Lic. Sofía Bulacio

María Victoria Elizondo Zárate

D.N.I. 37742800

Legajo: VCIN05050

ÍNDICE

RESUMEN	2
ABSTRACT.....	2
INTRODUCCIÓN	4
OBJETIVOS	17
Objetivo general	17
Objetivos específicos	17
MÉTODOS	18
RESULTADOS	19
DISCUSIÓN	23
REFERENCIAS	27

RESUMEN

El presente manuscrito científico conlleva una investigación sobre la opción de utilizar el hub aéreo Córdoba para la exportación de pasas de uva desde San Juan con destino a Brasil. El fin de esta investigación es descentralizar el hub Buenos Aires, principalmente para exportaciones desde el interior del país. Se pretendió demostrar la viabilidad del uso del hub aéreo Córdoba a través de métodos cuantitativos, analizando los costos de los fletes, comparando los tres medios de transporte. También se analizaron las problemáticas actuales que atraviesa el Comercio Internacional como consecuencia de la pandemia. Por un lado, la falta de contenedores marítimos y los elevados precios de los fletes para tal transporte. Por otro lado, surge la crisis en Argentina de desabastecimiento de gasoil lo que dificulta el transporte por vía terrestre. Estas dos problemáticas llevan a muchas empresas a tener que optar por el transporte aéreo. Se concluyó el trabajo con la exposición de los resultados más relevantes acompañados de su respectiva explicación en relación a la pregunta de investigación y a los objetivos planteados, y recomendaciones hacia la posibilidad de seguir desarrollando e investigando la temática.

Palabras claves: hub aéreo; costos; pandemia.

ABSTRACT

This scientific manuscript involve an investigation on the option of using the Córdoba air hub for the exportation of raisins from San Juan to Brazil. The purpose of this research is to decentralize the Buenos Aires hub, mainly for exports from within the country. It was intended to demonstrate the viability of the use of the Córdoba air hub through quantitative methods, analyzing freight costs, comparing the three means of transport. The current problems that International Trade is going through as a result of

the pandemic were also analyzed. On the one hand, the lack of maritime containers and the high freight prices for such transport. On the other hand, the crisis arises in Argentina due to the shortage of diesel, which makes transportation by land difficult. These two problems lead many companies to opt for air transport. The work was concluded with the presentation of the most relevant results accompanied by their respective explanation in relation to the research question and the objectives set, and recommendations towards the possibility of continuing to develop and investigate the subject.

Key words: air hub; costs; pandemic.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como finalidad analizar la viabilidad de utilizar el HUB aéreo Córdoba para la exportación de pasas de uva desde San Juan con destino a la ciudad de Ipojuca, Brasil, considerando los costos logísticos que se deben afrontar y las distancias a recorrer para llegar a destino.

En los últimos años, el tráfico de mercancías a nivel mundial se ha ido incrementando exponencialmente, tanto en volúmenes a transportar, como así también en variedad de productos. Esta situación implica contar con servicios e infraestructura acorde a dicho incremento. Mediante el transporte multimodal una carga puede ser trasladada en diversas modalidades a lo largo de su viaje, desde su origen hasta que llega al consumidor final. Para ello se requiere una coordinación logística para evitar demoras innecesarias, costos adicionales, siniestros, entre otros. Todo sea, para impedir el encarecimiento de los productos en el mercado de destino.

Hace muchos años que Argentina presenta excelentes condiciones ecológicas para la producción de pasas de uva, en particular la provincia de San Juan, situada en el centro oeste de la República Argentina, es una zona que presenta un clima de características desérticas con veranos calurosos y un alto índice de heliofanía (cantidad de brillo del sol), lo que confiere a la región características óptimas para la producción de fruta desecada. La época estival, cuando se registra la mayor cantidad de lluvias anuales (un promedio de 80 mm al año), coincide con la temporada de cosecha y secado del producto. Esta situación genera una gran variabilidad con respecto a las condiciones del proceso de secado, que influye incrementando la flora microbiana natural de la fruta. La práctica cultural de secado que tradicionalmente se lleva a cabo en la provincia es el tendido al sol sobre lecho de ripio de 15 cm de espesor cubiertos con mallas antigranizo, que funciona

como soporte, en contacto con la fruta. Se vuelcan las uvas sobre estos “secaderos” de la manera más homogénea posible, para no demorar el secado, alrededor de 120.000 kg de uvas por hectárea. Y por temporada se pueden realizar entre 2 a 3 tiradas. Se escalonan las variedades, se comienza con las más tempranas y se finaliza con las más tardías. Luego del secado, las uvas pasas son levantadas y colocadas en bins de madera, cajones de 1 m x 1,20 m x 70 cm, para luego ser cargadas y llevadas a los galpones donde serán acondicionadas para su posterior comercialización (Ing. Reverendo, 2022).

Debido a que los frutos pierden agua y disminuyen su peso, para la elaboración de un kilogramo de pasas se hacen necesarios alrededor de cuatro kilogramos de uva fresca. Por esto, se busca que el contenido de humedad final del producto (a campo), sea del 10% al 14% y la concentración de azúcar superior al 80%. En cuanto al período de tiempo en que las pasas se secan, este se rige por las características físicas de las uvas y por las condiciones ambientales. En el mes de enero este tiempo varía de 10 a 14 días, mientras que en Marzo-Abril que las temperaturas bajan y la humedad aumenta, el secado puede demorar de 25 a 30 días (Ing. Reverendo, 2022).

Las variedades de uva que se utilizan son muy diversas, todas comparten la característica de ser uva sin semilla. Originariamente se empezó con Sultanina y fue quedando de lado porque los rendimientos de la variedad no eran los esperados. Se reemplazó principalmente por Flame, Fiesta, Arizul y actualmente se están incorporando las variedades Selma Pete y Canignan (Ing. Reverendo, 2022).

Hay que realizar un buen proceso de producción para obtener los resultados deseados, eligiendo buenas uvas, ralearlas (eliminar racimos completos o partes de ellos con el fin de reducir la carga de fruta y mejorar su calidad), realizar un buen seguimiento

sanitario de las mismas para evitar la aparición de toxinas, principalmente la ocratoxina (OTA), la cual limita la exportación de pasas a los mercados internacionales. Agentes químicos y biológicos se utilizan para controlar los ácaros y otros insectos; también se utiliza polvo de azufre para prevenir el crecimiento de moho y otros hongos (Ing. Reverendo, 2022).

Tradicionalmente la cosecha de las uvas se realizaba en cajones de madera, actualmente han sido reemplazados por bins de plástico que se vuelcan con tractores sobre los secaderos. Es un proceso más industrial, no tienen la calidad de los cajones de madera pero permiten disminuir la mano de obra y aumentar el rendimiento. Dicha cosecha es realizada con tijera, libre de hoja ya que ésta favorece a la pudrición de la pasa (Ing. Reverendo, 2022)

Proceso productivo paso a paso:

1. Cosecha de las uvas

Imagen 1 *Plantaciones de uvas*



Imagen 2 *Cosecha con tijera de uvas*



2. Esparcimiento de uvas en los secaderos

Imagen 3 *Secaderos de uvas*



3. Recolección de las uvas pasa en los bins de madera

Imagen 4 *Bins de madera*



4. Traslado de bins de madera a galpones de acondicionamiento

Imagen 5 *Galpones de acondicionamiento*



Proceso industrial paso a paso:

1. Despalillado de uvas pasa

Imagen 6 *Despalillado*



2. Lavado de uvas pasa

Imagen 7 *Proceso de lavado*



3. Selección a mano

Imagen 8 *Selección a mano de uvas pasa*



4. Embalaje

Imagen 9 *Envasado del producto*



La producción en el país de pasas de uva resulta una alternativa más lucrativa que las exportaciones de uvas frescas, marcando una tendencia por parte de las empresas a la producción/exportación de pasas de uva, por encima del producto en fresco.

En lo que hace al destino del producto, el 10% de la producción se consume en el país y el resto se exporta. En el año 2019, el volumen de exportación registrado fue de aproximadamente 30.000 toneladas, lo cual contrasta con la exportación de uva fresca, que ha disminuido de 10.000 a 5.000 toneladas (Ernst, 2019).

San Juan produce entre 30.000 a 40.000 toneladas de pasas de uva por temporada, para lo que se necesita una cantidad de 120.000.000 kg a 160.000.000 kg de uva (relación 4x1 con la uva).

Los principales destinos de las pasas de uva de Argentina en el 2021 han sido Brasil, Colombia y Estados Unidos, seguido de Perú. Otra parte también es exportada a países

de Europa, principalmente pasas de uva orgánicas cuya producción está en aumento (TRADEMAP, s.f.).

Tabla 2: Principales importadores de pasas de uva Argentinas (Product: 0806.20 Dried grapes)

Importers	Value exported in 2021 (USD thousand)	Quantity exported in 2021 (Tons)	Growth in exported quantity between 2017-2021 (% , p.a.)
World	54364	38849	6
Brazil	32718	23885	5
Colombia	6444	4877	13
United States of America	4784	3230	4
Peru	3063	2142	10
Germany	1579	878	16
Dominican Republic	1053	651	2
Costa Rica	962	733	108
Uruguay	772	556	4
Guatemala	727	470	68
Netherlands	672	323	31
Paraguay	504	321	-3
Panama	364	240	14
Bolivia, Plurinational State of	329	257	0
Spain	231	137	-9
Chile	161	150	-2

Fuente: Elaboración propia en base a datos recolectados en TRADEMAP

La uva secada al sol que importa Brasil, proviene de la provincia de San Juan. Esta, es la encargada de producir y exportar el 93% del total de la pasa argentina y le siguen Mendoza y La Rioja en menores cantidades. El 56% de la superficie implantada con vid (2019) para pasas en San Juan se encuentra en Caucete con 562 ha, 9 de Julio con 543 ha y 25 de Mayo con 537 ha. Las localidades San Martín (129 ha) y (Chilecito 433 ha) son las de mayor superficie cultivada en Mendoza y La Rioja, respectivamente (Internos, 2020).

Según estudios realizados por el Observatorio Vitivinícola Argentino (2019) el mercado de las pasas de uvas viene mostrando un gran crecimiento en el mercado mundial. Representa en el comercio internacional un negocio de aproximadamente U\$S 1800 millones.

En el año 2019 las pasas de uva producidas en Argentina, se comercializaron por un valor de U\$S 2342 por tonelada, mostrando un 15% de crecimiento al valor en que se comercializó en el año 2018 que rondaba lo U\$S 2040 por tonelada.

El país que encabeza la lista de los mayores exportadores de pasas es Turquía con un 29%, a él le sigue Estados Unidos, que exporta un 15%, y Argentina se encuentra en el noveno puesto exportando un 4% del total. En cuanto a los receptores, los principales tres mercados de este producto son el Reino Unido, Alemania e India.

Gráfico 1 Principales exportadores de pasas de uva en 2020



Fuente: Elaboración propia en base a datos de artículo de revista Internos.

Teniendo en cuenta los recursos de los que goza Argentina, la viticultura nacional tiene grandes posibilidades de elaborar un buen producto que compita a nivel internacional y de esa manera expandir el mercado, posicionándose como uno de los principales exportadores de pasas de uvas (Internos, 2020).

En un proceso logístico para una exportación tipo de pasas de uva, estas se envasan habitualmente en cajas de cartón que contienen 10 kg de pasas de uva, con un plazo de un año de validez para su consumo. El transporte que se usa para una exportación a Brasil es el terrestre, preferentemente. Los camiones transportan habitualmente 2450 cajas a piso, es decir sin utilizar pallets o bien, palletizado contando con 20 pallets de 110 cajas y 2 pallets de 125 cajas (AgroExport, 2022).

Imagen 10 *Carga de camión para exportación a Brasil*



Para una exportación de San Juan a Brasil encontramos dos alternativas de transporte, terrestre y multimodal (terrestre para llegar al puerto de Buenos Aires y luego marítimo para ir al norte de Brasil). Son los medios de transporte más económicos para este tipo de exportaciones.

Actualmente, el sector vitivinícola se está enfrentando a diversos problemas a la hora de conseguir eficiencia a la hora de transportar sus exportaciones. En primer lugar por causa de la pandemia, en cuanto al medio de transporte marítimo, se presenta una reducida disponibilidad de barcos y un encarecimiento de los fletes internacionales para despachos. Por otro lado, si de transporte terrestre hablamos, la actual crisis radica en la falta de gasoil por la alta demanda y la baja importación del mismo y escasa producción local. Por tales motivos, las empresas acuden a la vía aérea para no perder las exportaciones.

La pregunta de investigación se basa en saber: ¿Es viable la exportación de pasas de uva a través del HUB aéreo Córdoba? ¿Es la opción más recomendable? ¿Será la más acertada?

Históricamente, el mayor volumen de productos ingresa y egresa del país por el Aeropuerto de Ezeiza, provincia de Buenos Aires y, en menor medida, por otros aeropuertos del interior del país habilitados para recibir vuelos internacionales.

La distancia en línea recta de San Juan a Córdoba es de 503,77 km. Mientras que la distancia de San Juan a Buenos Aires es de 1056,79 km (Ciudades, 2022).

Conociendo la infraestructura del Aeropuerto Internacional de Córdoba y su ubicación geográfica, su funcionamiento como HUB aéreo tiene un gran potencial para

mejorar la conexión del interior del país. Se reducirían las distancias en un 65% de las combinaciones posibles entre aeropuertos del país y por lo tanto los costos aéreos.

La logística es todo movimiento y almacenamiento que facilite el flujo de productos desde el punto de compra de los materiales hasta el punto de consumo, así como los flujos de información que se ponen en marcha, con el fin de dar los niveles adecuados de servicio al consumidor a un costo razonable.

Es una función operativa importante que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y su distribución a los clientes.

Es el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo (Vásquez, 2008).

Dentro del comercio internacional, la logística constituye la actividad esencial de planificar y orientar el flujo de bienes y servicios para que los productos puedan llegar a su destino final a través de las fronteras, y en esta actividad, el transporte internacional constituye uno de sus pilares.

Un hub logístico es el lugar donde se reúnen las cargas de mercancías con la finalidad de ser redistribuidas. En pocas palabras, son puertos o aeropuertos que funcionan como centros de conexiones y logística de distribución. 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 TEU es constante a raíz del uso eficiente 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.

Además de ser un puente para que diversas mercancías entren al lugar donde funcionan, los hub logísticos derivan grandes beneficios económicos, especialmente por la cantidad de empleos que generan gracias a sus operaciones logísticas. Igualmente, desarrollan negocios de bajo riesgo que benefician a la población, así como la libre circulación de mercancías (ESSERS, 2020).

OBJETIVOS

Objetivo general:

Analizar la viabilidad del uso del HUB aéreo Córdoba para una exportación tipo de pasas de uva desde San Juan a la ciudad de Ipojuca, Brasil, comparándolo con otras alternativas de transporte.

Objetivos específicos:

Estudiar el uso del HUB aéreo Córdoba para la exportación por vía aérea desde el interior del país.

Investigar las trabas logísticas presentes tanto en la vía marítima, como en la terrestre por las que se acude a la vía aérea.

Desarrollar un proceso logístico de una exportación tipo de pasas de uvas de San Juan a la ciudad de Ipojuca, Brasil.

MÉTODOS

El presente trabajo requiere el análisis de datos cuantitativos para ser explicitados y proyectados. Para ello se requiere la revisión bibliográfica y de antecedentes, tomando como base la información recogida en publicaciones especializadas en el área, publicaciones científicas, así como datos estadísticos sobre el transporte de mercaderías. La información bibliográfica se consultará en libros y publicaciones periódicas sobre el sector. También se utilizan datos secundarios ofrecidos por empresas de la región, tanto productoras como exportadoras y por la Cámara de Comercio Exterior de San Juan. Con respecto a las fuentes en internet se obtendrán mediante una búsqueda exhaustiva a través de palabras clave. A los fines de establecer costos de vuelos de carga se consultará información proveniente de la empresa DHL.

Se investigará la situación actual de la región en concepto de infraestructura y distancias para determinar qué impacto tiene un cambio en la logística para el interior del país, en particular, la provincia de San Juan.

La investigación se hará sobre la exportación de pasas de uva desde la provincia de San Juan con destino a Ipojuca, Brasil. Se considerará el aeropuerto de Córdoba para la vía aérea y medios de transporte terrestre y multimodal.

Se analizarán los problemas logísticos globales que surgieron actualmente por la pandemia, relacionados con la falta de buques y contenedores.

Por último, se investigará la crisis que atraviesa el medio de transporte terrestre ante la escasez de gasoil.

RESULTADOS

Para analizar la viabilidad del uso del HUB Córdoba se investigó sobre costos de fletes aéreos para luego, compararlos con los costos de los fletes tanto terrestres como marítimos. Para el transporte terrestre se tomó como referencia el siguiente trayecto: San Juan-Córdoba, Córdoba-Ipojuca. Para el transporte multimodal se utilizó transporte terrestre para el trayecto San Juan-Córdoba, Córdoba-Buenos Aires y el transporte marítimo para Buenos Aires-Suape (puerto de Ipojuca). En cuanto al aéreo, se trata de un envío de muestras del aeropuerto de Córdoba a Ipojuca.

Tabla 2: *Costos de fletes*

TRANSPORTE	PESO NETO DE CARGA	VALOR DE FLETE
Terrestre	25000 kg	U\$S 6514
Multimodal	25000 kg	U\$S 5650
Aéreo	1250 kg	U\$S 4200

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de la empresa Agroexport SA y DHL.

La tabla muestra los datos de los costos de fletes de los distintos medios de transporte. Para el transporte terrestre y multimodal se cotizó un flete para una exportación de 25 toneladas, mientras que para el flete aéreo, se cotizó un pallet de 125 cajas, para envío de muestras.

Respecto a las trabas logísticas ocasionadas por la pandemia, los precios de las mercancías globales subieron un 1,5% promedio en comparación con los niveles previos a la pandemia, debido al incremento de los costos del transporte marítimo atados a los

desfasajes de la disponibilidad de bodegas y contenedores. Esto le sumó presión a la inflación a través de las importaciones pero también generó riesgos para la competitividad de las exportaciones argentinas. La cadena global de suministro no terminó de adaptarse a los cambios en la demanda que generó la pandemia.

La vía comercial del canal de Suez, que enlaza el mar Rojo con el Mediterráneo, estuvo bloqueada por un carguero de bandera panameña Ever Given durante 6 días. Este bloqueo de una de las arterias marítimas más importantes, que mueve alrededor del 12% del comercio mundial, conllevó innumerables consecuencias.

En todos los servicios y buques de Asia, Medio Oriente y Europa se produjeron importantes retrasos. Se llevaron a cabo viajes en blanco en Asia para recolocar los horarios mientras los barcos estaban fuera de posición en sus regresos. El carguero varado, retuvo un comercio estimado en 9.600 millones por cada día de inactividad. En total, la pérdida se elevó a 400 millones de dólares.

El impacto del bloqueo del Canal de Suez, unido a los problemas de tiempos y demanda provocados por la crisis sanitaria, complicó aún más el trabajo del sector logístico.

Desde el inicio de la expansión del Covid-19, los precios de los fletes marítimos tuvieron fuertes shocks y gran volatilidad. Al inicio de 2020 colapsaron, por la caída de la demanda y el hundimiento del precio de los combustibles. En el 2021, en cambio, los fletes internacionales fueron los más altos de los últimos 11 años. Con anterioridad a la pandemia el coste medio de un contenedor era de \$2000 dólares. Sin embargo, en los últimos meses del 2021, este coste alcanzó los \$14000 dólares, un incremento del 700%.

Algunas rutas vieron multiplicadas por cinco el precio, en comparación con los últimos 12 años. Esta alza afecta también, la composición del precio final de los productos.

El fuerte desabastecimiento de gasoil en Argentina lo está padeciendo el transporte terrestre. El país importa 30% del gasoil que consume y los precios internacionales se dispararon, mientras que en el mercado doméstico están más bajos.

El mercado de nafta y gasoil no está regulado, como ocurre con las tarifas de gas y electricidad, pero todos los gobiernos inciden en los precios a través de YPF, la empresa privada con control estatal, que abastece al 55% de las estaciones de servicio. La política de la compañía ha sido retrasar los aumentos de precios lo que generó diferencias de valores a nivel internacional.

Esta acción generó dos efectos que explican el desabastecimiento: que haya menos oferta de gasoil y que se incremente la demanda de los ciudadanos de países vecinos, que cruzan la frontera para conseguir combustible más barato.

Producto de la gran crisis por la escasez de gasoil que se atraviesa actualmente, se sumó el paro de transportistas, lo que demora aún más las exportaciones.

Ante la falta de bodegas para el transporte marítimo, y la escasez de gasoil en la vía terrestre, las grandes empresas buscaron como opción más viable el transporte aéreo para completar sus exportaciones.

Cuando de proceso logístico de exportación hablamos, hacemos referencia al proceso integral por el que pasa una mercancía para poder ser exportada a otra ciudad o país. Se atienden puntos importantes que van desde la transportación hasta los pagos, el embalaje de mercancías y su despacho.

Para la exportación de pasas de uva de San Juan a Brasil, se investigaron los pasos a seguir por la empresa Agroexport SA. Como primer paso, reciben la orden de compra. Posterior a ello, se cuenta con 10 días para realizar el despacho. Luego, se envía al comprador la orden firmada adjunta a la factura proforma para formalizar la operación. La empresa se pone en contacto con el transporte que el cliente designe, para coordinar la fecha de carga en planta. A su vez se comunican con su despachante de aduana al cual se le informa que hay una exportación en vista y se le envía un instructivo de carga donde figuran todos los detalles de la exportación. En función de eso, preparará la documentación para el despacho. Se intercambia la información requerida entre exportador, despachante y ata. Este último envía la hoja de ruta que debe figurar en el permiso de embarque, el despachante envía la factura y el número de permiso de embarque con el que se oficializará la carga. Él es el encargado de intervenir ante la Cámara de Comercio Exterior para gestionar el certificado de origen, y ante el SENASA para gestionar el certificado fitosanitario. Por último, emiten el packing list. Un día anterior a la carga, se habilita aduana. Luego se procede al cargamento del camión corroborando con los datos que brinda la empresa transportadora y una vez que sucede, aduana da canal verde para que se despache el camión o se dirigen a la planta para hacer control documental y ellos mismos precintan el camión. El mismo día de la carga, la empresa genera el remito y además el DTV (documento de tránsito vegetal electrónico) que se hace a través de la página de AFIP. Toda esta documentación se carga en el camión. Por último, cuando el camión llega a frontera se hace el control de documentos y se hace el cierre del DTV. El receptor de la mercadería coloca un código para avisar que el camión llegó a destino. Como se trata de una exportación, quien abre y cierra el DTV es el mismo importador.

DISCUSIÓN

En un mundo donde el comercio internacional evoluciona constantemente, la manera de relacionarse entre los países también.

El transporte internacional de carga más utilizado a nivel mundial es el marítimo, ya que posee gran capacidad de carga, la posibilidad de recorrer largas distancias, así como transportar diferentes tipos de mercaderías, además de tener un bajo costo en comparación a los otros transportes de cargas.

El transporte internacional terrestre tiene fuerte impacto entre países limítrofes, gracias a la amplia red de cobertura, los bajos costos y la rapidez en comparación con el marítimo. En contraste, posee un elevado porcentaje de siniestralidad y se deben tener en cuenta las condiciones de las carreteras para poder circular por ellas adecuadamente.

Por otro lado, el transporte aéreo es el que presenta mayores restricciones en cuanto al peso y dimensión de las mercaderías que pueden ser trasladadas. Es por ello que esta vía no muestra cifras relevantes a la hora de observar el volumen de las mercaderías transportadas. El transporte aéreo de mercaderías constituye sólo un 1% del comercio internacional mundial medido en toneladas, representando 35% del comercio exterior total medido en el valor de las mercaderías transportadas. A la vez, esta vía ofrece la posibilidad de conectar diferentes países, independientemente de la localización de los mismos, de una manera rápida y confiable.

Existen dos formas de transportar carga por vía aérea, una de ellas es en las bodegas de los aviones de pasajeros pudiendo ocupar hasta un 40% del espacio disponible, o en aviones cargueros puros cuando los volúmenes a transportar son

mayores. Estos últimos pueden ser operados por empresas de transporte aéreo mixtas, es decir, dedicadas al transporte aerocomercial de pasajeros y cargas.

La velocidad en la que puede transportar mercaderías es lo más llamativo. Ningún otro medio de transporte de mercaderías se encuentra mejor equipado para responder a la realidad económica actual donde el abastecimiento y venta de productos es global, demanda que los productores reciban y envíen pequeñas cantidades con más frecuencia y rapidez.

Con la investigación realizada, se puede decir que a pesar de todas las trabas logísticas que se viven actualmente tanto en el transporte marítimo como en el terrestre, siguen conviniendo para una exportación de pasas de uva. Los costos de una carga aérea tan sólo para muestras, son muy elevados comparados con los costos de exportaciones de toneladas de producto mediante los otros dos medios de transporte. Tal como se plantea en este trabajo, el objetivo principal del estudio es analizar la viabilidad de un hub aéreo en la provincia de Córdoba para la exportación de pasas de uva.

De esta forma, la investigación se basa en analizar el hub Córdoba como posible ruta para la exportación y a la vez, se lo coteja con la vía terrestre y la vía marítima para obtener la opción más viable. Se compararon costos de fletes. Es así cómo se logra responder al primer objetivo específico.

El hub Córdoba no es una opción viable para la exportación a Brasil de pasas de uva. Respecto a la comparación que se realizó, la opción más viable es el transporte multimodal, seguido del terrestre. En las cargas aéreas para este tipo de exportación, cuando estamos hablando de toneladas, la incidencia del flete es muy alta por el valor de la mercadería.

Al analizar la vía aérea como opción de medio de transporte para una exportación surge el interrogante de si actualmente dicha vía es más recomendable que una marítima, sabiendo que ésta última se trata del medio de transporte más económico, o que una terrestre, conociendo que es la vía preferentemente elegida para los países limítrofes. Hoy en día, el mundo está atravesando una pandemia y Argentina una gran crisis, que han generado estragos en muchos ámbitos, uno es el comercio internacional. Esto nos lleva al segundo objetivo específico.

Las restricciones impuestas a causa de la pandemia, ralentizan el comercio internacional, generando una presión tanto en navieras como en empresas exportadoras. Las navieras redujeron el tamaño de sus flotas. Sin embargo, la alta demanda genera un aumento en los precios, e incluso mayores tiempos de tránsito, debido a la falta de disponibilidad de buques. El tiempo de tránsito entre las principales rutas comerciales se incrementó en un 20%. A causa de los rebrotes ocurridos en China en el mes de marzo, se produjeron nuevas restricciones y cierres portuarios, esto mermó la productividad en las zonas portuarias y aumentó los tiempos de espera.

Desde marzo el transporte terrestre padece la falta de combustible. La situación se agravó a medida que fue pasando el tiempo, actualmente es insostenible, no hay gasoil en las estaciones de servicio. Los transportistas deben salir a la caza de quien tiene combustible, algunas estaciones de servicio permiten adquirir 80 litros en promedio por camión, cuando un tanque normal carga aproximadamente 600 litros y uno agrandado alrededor de 1000. Los precios además son muy diferentes, cada estación de servicio establece el suyo. Quedando así las empresas de transporte obligadas a pagar el valor impuesto para poder cumplir con sus obligaciones. El combustible representa alrededor del 60% del costo del flete.

Una de las fortalezas de la investigación radica en las problemáticas actuales que se viven. Han favorecido de cierta forma al movimiento de mercancías por vía aérea, que antes lo hacían por la vía marítima o terrestre. Sin embargo, el hub Córdoba que se aborda en esta investigación, no es una opción viable cuando de exportaciones de pasas de uva desde San Juan se habla, por los costos sumamente elevados de flete que presenta en comparación al valor del producto. A pesar de haber resultado negativa la investigación para el producto elegido, se considera importante que se siga investigando e impulsando el uso de este hub logístico para exportaciones que si sean viables, agregando por ejemplo, más vuelos internacionales a diferentes destinos, mayores frecuencias de los mismos, todo sea para descentralizar el hub Buenos Aires y así poder agilizar el comercio internacional.

El hub Córdoba tiene todas las condiciones para llegar a ser un punto logístico tan importante como Buenos Aires, sólo hay que saber aprovecharlo y explotar toda su funcionalidad.

REFERENCIAS

AgroExport. (2022).

Ciudades, D. e. (2022). Obtenido de <https://www.distanciasentreciudades.com/>

Ernst, B. (2019). *CONSULADO GENERAL EN HAMBURGO*. Obtenido de <https://chamb.cancilleria.gob.ar/es/producci%C3%B3n-de-pasas-de-uva-en-la-argentina>

ESSERS. (Junio de 2020). *TRADELOG*. Obtenido de <https://www.tradelog.com.ar/blog/hub-logistico/>

Ing. Reverendo, C. (2022).

Internos. (2020). Pasas de uva: una buena alternativa en las exportaciones argentinas. *Revista InterNos*.

Pistacuy. (2022). *Pistacuy-Pasas de uva San Juan*. Obtenido de <http://www.pistacuy.com.ar/>

TRADEMAP. (s.f.).

Vásquez, P. C. (2008). Aproximación Teórica al Concepto Integral de Logística. *GESTIÓN & REGIÓN*, 69, 70.