

Competitividad de sistemas logísticos: el Corredor Trasandino del Sur (II)

El proyecto del Corredor Trasandino del Sur ha recobrado un notable impulso en estos últimos meses. Diversas reuniones entre actores políticos y empresarios se han llevado a cabo en Chile y Argentina.

Los intercambios entre grandes bloques pueden ser demandantes si la utilización del mismo les reporta un acortamiento de distancia, costos y tiempos por sobre las rutas tradicionales.

La realización del muelle multipropósito en Bahía Blanca y la construcción y habilitación de la plataforma logística marítimo-portuaria en la Región del Bío Bío son de vital importancia para el Corredor.

El proyecto del Corredor Trasandino del Sur ha recobrado un notable impulso en estos últimos meses. Diversas reuniones entre actores políticos y empresarios se han llevado a cabo en Chile y Argentina. Los gobernantes de las regiones involucradas han suscripto acuerdos de cooperación e integración para darle sustento al proyecto más allá del plano logístico y comercial. El CREEBBA, como lo viene haciendo desde hace unos años, contribuye a este proyecto aportando análisis económicos tendientes a justificar su realización, resaltando los avances y las dificultades a sortear y mejorar.

El presente estudio tiene por objetivo completar el análisis de competitividad planteado en el IAE anterior¹. Además, se presentan algunas consideraciones sobre el estado de la infraestructura del Corredor Trasandino del Sur. Conviene recordar que la fuente de información utilizada ha sido la consulta directa a operadores logísticos sobre valores referenciales de los fletes en cuestión. Por tal motivo, puede suceder que los resultados que el estudio arroje presenten alguna diferencia según el tipo de producto, precios promocionales de algunas compañías, o aumentos de fletes recientes.

¹ *Competitividad de sistemas logísticos: el Corredor Trasandino del Sur. IAE N° 73, marzo de 2004.*

El comercio entre bloques

No solamente las regiones de influencia pueden ser usuarios del Corredor. Los intercambios entre grandes bloques, aunque distantes, pueden ser demandantes si la utilización del mismo les reporta un acortamiento de distancia, costos y tiempos por sobre las rutas tradicionales.

En el estudio anterior ya fueron analizados los intercambios entre Chile y MERCOSUR, y entre Chile y la Unión Europea. Otros posibles intercambios que a priori podrían demandar los servicios del Corredor son los que se reflejan en la Tabla 1.

Para cada bloque se tomaron puertos representativos, obteniendo por lo tanto nuevas rutas y sistemas con un tramo terrestre y otro marítimo. La comparación realizada en el estudio

Tabla 1

PAÍS - BLOQUE	REGIONES PAÍS	RUTAS	SISTEMAS
Mercosur - Costa Oeste de América Latina	Norpatagonia - Costa Oeste de América Latina	Pacífico San Antonio Pacífico Talcahuano Atlántico Bahía Blanca	XXXIII XXXIV XXXV
Mercosur - Costa Oeste de Estados Unidos	Norpatagonia - Costa Oeste de Estados Unidos	Atlántico Buenos Aires Atlántico Bahía Blanca Pacífico San Antonio Pacífico Talcahuano	XXXVI XXXVII XXXVIII XXXIX
Mercosur - SE Asiático	Norpatagonia - SE Asiático	Atlántico Bahía Blanca Pacífico Talcahuano	XL XLI
Chile - Costa Este de Estados Unidos	S Chile - Costa Este de Estados Unidos	Atlántico Bahía Blanca Pacífico Talcahuano	XLII XLIII
Chile - SE Asiático	S Chile - SE Asiático	Atlántico Bahía Blanca Pacífico Talcahuano	XLIV XLV

El sistema XXXV I considera la ruta marítima de Cabo de Hornos.

El sistema XXXVII considera la ruta marítima hasta el Golfo de México (Houston) y luego transporte terrestre hasta Long Beach.

anterior (parte terrestre) se complementa en el presente con los fletes marítimos desde diferentes puertos en la zona de origen hacia el puerto representativo seleccionado en el bloque de destino.

Análisis comparativo de costos por rutas y sistemas

Tabla 2 - Fuente: consultas a operadores logísticos

				Costo estimado (u\$s)	Transit time estimado (días)	Distancia (km)
XXXIII	B. Bca. - Mendoza camión	Mendoza - Santiago camión	San Antonio - Callao buque	2.320	9	3.957
XXXIV	B. Bca. - Zapala ferrocarril	Zapala - Concepción camión	Talcahuano - Callao buque	2.206	7	4.207
XXXV	B. Bca. - Callao buque			Sin disponibilidad de líneas regulares		
XXXVI	B. Bca. - Bs. As. ferrocarril	Bs. As. - Long Beach Buque		2.750	36	14.400
XXXVII	B. Bca. - Houston buque	Houston - Long Beach camión		3.265	27	s/d
XXXVIII	B. Bca. - Mendoza camión	Mendoza - Santiago camión	San Antonio - Long Beach buque	2.982	29	10.444
XXXIX	B. Bca. - Zapala ferrocarril	Zapala - Concepción camión	Talcahuano - Long Beach buque	Sin disponibilidad de líneas regulares		
XL	B. Bca. - Singapur buque			2.900	30	17.346
XLI	B. Bca. - Zapala ferrocarril	Zapala - Concepción camión	Talcahuano - Singapur buque	4.106	58	18.891
XLII	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril	B. Bca. - Nueva York buque	3.949	23	12.659
XLIII	Talcahuano - Nueva York buque			1.925	s/d	8.950
XLIV	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril	B. Bca. - Singapur buque	4.106	33	18.646
XLV	Talcahuano - Singapur buque			2.900	55	17.591

En la Tabla 2 se presenta la composición de los sistemas seleccionados y su costo estimado, tiempo de transporte y distancia total, a los fines de analizar la competitividad global de cada uno.

En el intercambio entre el MERCOSUR y la Costa Oeste, ya sea de Sudamérica o Norteamérica, el Corredor Trasandino del Sur compite con la ruta marítima de Cabo de Hornos. El valor más alto del tramo intermodal se compensa con una distancia menor y por consiguiente, un tiempo de transporte más reducido. Sin embargo, actualmente la compañía naviera que realiza la ruta mencionada no hace escala ni en Bahía Blanca ni en Talcahuano.

Ahora bien, si existiese la posibilidad de que este servicio recale en Talcahuano, la utilización del Corredor Trasandino del Sur se encontraría en un punto de indiferencia en cuanto a costos respecto al uso de la ruta marítima. Por lo tanto, en la elección serían fundamentales otras variables, como pueden ser menor manipuleo de carga (a favor del servicio marítimo) o menor tiempo de transporte (a favor del servicio intermodal), entre otras.

Actualmente, desde Bahía Blanca no hay servicio directo hacia Long Beach, ni vía Cabo de Hornos ni vía Canal de Panamá. Para llegar a la Costa Oeste el tramo marítimo es Bahía Blanca - Houston, y de allí debe utilizarse transporte terrestre hacia Long Beach. El valor del inland en Estados Unidos torna poco competitivo a este sistema.

La utilización del Corredor como vinculación de las regiones de influencia con el Sudeste Asiático no reporta ventajas significativas. El fundamento de esta conclusión es básicamente que el valor del flete marítimo hasta Singapur es el mismo desde Bahía Blanca que desde Talcahuano. Por tal razón, las cargas que utilicen el Corredor deben además absorber el valor del servicio intermodal.

En este sentido, el Corredor se encuentra con la dificultad de la notoria especialización del puerto de Buenos Aires para el tráfico con el Sudeste Asiático. La mayor oferta de bodega sumada a la rotación de contenedores de importación y exportación se conjugan a favor de la terminal porteña y establecen una brecha importante en cuanto a costos y operatividad con respecto al puerto local.

Finalmente, en los envíos desde el sur de Chile hacia la Costa Este de Estados Unidos, el Corredor no parece una opción conveniente. El resultado es evidente en virtud de la diferencia de distancia y composición del servicio. Yendo por el Pacífico, se ahorran 4 mil kilómetros y además el servicio es marítimo en todo el tramo.

La infraestructura del Corredor

Otro de los temas de relevancia en el análisis del Corredor es el estado de la infraestructura. Este punto se refiere básicamente a la situación actual de transitabilidad y operatividad de las rutas, vías, puertos, paso fronterizo de Pino Hachado, puestos aduaneros, etc.

El 3 de mayo de 2004 se realizó en Bahía Blanca el Encuentro Binacional de Empresarios y Funcionarios de Gobierno de La Región Norpatagónica denominado "Corredor Bioceánico Trasandino del Sur: camino para la integración argentino chilena". En dependencias de la Bolsa de Comercio de Bahía Blanca se llevaron a cabo reuniones de comisiones de temas de interés del Corredor. De una de ellas, denominada Comisión de Conexión Intermodal e Infraestructura de Transporte, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

La eventualidad del cierre del túnel Las Raíces para su reacondicionamiento no debiera afectar en medida alguna la tasa de crecimiento del flujo de cargas en el mismo.

Las autoridades del Puerto de Bahía Blanca manifestaron que la terminal local tiene capacidad disponible para afrontar el eventual crecimiento de cargas como producto del funcionamiento de Corredor, tanto en graneles como en cargas generales.

- El servicio intermodal se está prestando sin inconvenientes.
- El plan de inversiones de Vialidad Nacional Argentina previsto para la red vial del Corredor se desarrolla con normalidad.
- Representantes de Neuquén manifestaron su preocupación ante la eventualidad del cierre del túnel Las Raíces para su reacondicionamiento (asfalto, iluminación, etc.). Si bien estas obras permitirían una sustancial mejora en la infraestructura vial del Corredor, preocupa la elección de la traza vial alternativa en caso de cierre del citado túnel, en particular su transitabilidad y posibles efectos sobre la calidad del actual servicio. Esta eventualidad no debiera afectar en medida alguna la tasa de crecimiento del flujo de cargas en el mismo.
- Representantes de empresas de servicios logísticos radicadas en Bahía Blanca destacaron la necesidad de contar con una Aduana de registro en Zapala dado que esto permitiría una sustancial baja de costos administrativos.
- El operador de la Zona Primaria de Zapala informó sobre las gestiones realizadas ante el gobierno nacional solicitando una delegación de SENASA. El trámite está iniciado y se acordó reforzar el apoyo de instituciones públicas y privadas del Corredor para acelerar su curso y eventual aprobación. La inexistencia de controles de SENASA determina prolongadas demoras en frontera y mayores costos para los transportistas de la carga
- Los representantes del operador ferroviario y de la Playa de Transferencias de cargas de Zapala informaron que hay suficiente disponibilidad de equipo e instalaciones para asegurar un correcto funcionamiento de las operaciones de trasbordo en Zapala.
- El representante de la Aduana de Chile informó sobre el plan en curso para la informatización de trámites aduaneros en la frontera chilena. En este sentido, se destacó la necesidad de compatibilizar los sistemas aduaneros de ambos países para agilizar el tránsito de carga. Este objetivo requeriría un acuerdo entre Aduanas con el propósito de tender a unificar los sistemas de información, evaluando asimismo la posibilidad de aprovechar los avanzados sistemas informáticos del Gobierno de Chile.
- Las autoridades del Puerto de Bahía Blanca manifestaron que la terminal local tiene capacidad disponible para afrontar el eventual crecimiento de cargas como producto del funcionamiento de Corredor, tanto en graneles como en cargas generales. Además, descartaron problemas de funcionamiento referentes a la red vial, si bien hace falta algún tipo de mantenimiento en las conexiones oeste.

Por otro lado, un reciente informe de la Agencia de Comercio de la Municipalidad de Zapala indica que “el Gobierno de Chile a través del Ministerio de Obras Públicas, definió un programa de desarrollo y consolidación del Corredor Bioceánico de Pino Hachado, el cual muestra importantes niveles de crecimiento en lo que se refiere a movilización de carga y flujo vehicular. Esto se debe al desarrollo que ha tenido esta ruta internacional que en 1995 era sólo una huella y hoy, un camino pavimentado hasta casi el límite fronterizo. El asfalto en el tramo chileno, estará terminado para el mes de mayo de 2004. Dentro del primer semestre de 2005, quedará asfaltado todo el lado argentino”.

También existen dos proyectos que avanzan paralelamente a paso firme en el Corredor y que son de vital importancia para el mismo: la realización del muelle multipropósito en Bahía Blanca y la construcción y habilitación de la plataforma logística marítimo-portuaria en la Región del Bío Bío (Chile, zona de influencia del Corredor). En cuanto al primero, ya se realizaron las obras de pilotaje y se comenzaron las referentes a la superestructura. El grado de avance es de alrededor del 30% del total del proyecto, y se estima que estará funcionando para abril de 2005.

En cuanto a la plataforma logística de la Región del Bío Bío, es un proyecto de gran envergadura, considerado estratégico por el gobierno de Chile y de la Octava Región. Este mismo consiste en habilitar una zona de 800 hectáreas, estratégicamente ubicada entre los puertos y aeropuerto de la región, implementada con todos los servicios y conectividades e intercomunicada con el complejo portuario de la Región. Permitirá que empresas y operadores logísticos internacionales la utilicen para el comercio internacional. Esta zona se ubica en el centro geográfico de Chile lo que le permite ser el canalizador de transferencias de cargas de al menos cuatro regiones del país.

La plataforma logística de la Región del Bío Bío se ubica en el centro geográfico de Chile lo que le permite ser el canalizador de transferencias de cargas de al menos cuatro regiones del país.

AUMENTO DE TARIFAS EN LOS FLETES OCEÁNICOS

Desde 2003, las tarifas de los fletes oceánicos vienen experimentando un incremento sostenido, con mayor intensidad a partir de 2004, y aún se espera que sigan creciendo. ¿Cuáles son las causas y las posibles consecuencias de este fenómeno?

En primer lugar, por el lado de la demanda, la explicación principal se centra en un exceso de demanda por sobre la oferta. El principal motor de este crecimiento es China. Las razones del explosivo crecimiento dicho país, se vinculan a sus reformas económicas iniciadas desde hace algún tiempo, fundamentalmente el ingreso a la Organización Mundial del Comercio (OMC). China está demandando una gran capacidad de embarcaciones para atender su creciente comercio exterior y cubrir sus necesidades internas de materias primas, bienes intermedios y terminados que su crecimiento económico le está requiriendo.

Por el lado de la oferta, las explicaciones principales se orientan a los mayores costos del transporte marítimo. En primer lugar, el mercado naviero se vio afectado por las interrupciones en la entrega de petróleo en Venezuela e Irak. A la escalada en los costos del petróleo se deben agregar los seguros marítimos y los continuos incrementos en las tarifas por transitar por las más importantes vías interoceánicas como el Canal de Panamá y Suez, sumándose además los costos asociados con la implementación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código ISPS), adoptado en el 2002 por la Organización Marítima Internacional (OMI), como una respuesta del sector marítimo a los atentados ocurridos en Estados Unidos en el 2001.

Adicionalmente, se espera que durante 2004 y 2005 muchas compañías navieras modernicen sus flotas, dado que los precios del acero son favorables para hacerlo. Esto agudizaría más aún el fenómeno de escasez de oferta temporariamente. Las grandes compañías navieras han hecho ya sus órdenes de nuevas embarcaciones que comenzarán a salir de astilleros a finales del 2005 y en el 2006, por lo que quizá para entonces, otra vez exista una sobreoferta de capacidad en el mercado.

Consideraciones finales

Esta segunda parte del estudio arroja consideraciones cuantitativas y cualitativas que al complementarse con aquellas de la nota anterior, generan una serie de conclusiones preliminares sobre la competitividad del Corredor Trasandino del Sur.

En primer término, a la lista de intercambios en los que el Corredor luce competitivo se suma aquellos entre el MERCOSUR y la Costa Oeste de América Latina. Si bien se tomó como referencia el puerto de Callao, existen otros importantes centros de consumo como potenciales destinatarios de las exportaciones de la región norpatagónica, como pueden ser Guayaquil (Ecuador) y Buenaventura (Colombia).

Las principales mejoras a realizar en infraestructura son la homogeneización de los procesos y sistemas aduaneros, el establecimiento de una oficina de SENASA y los avances para la transitabilidad del paso.

Por otra parte, los envíos de la Norpatagonia hacia la Costa Oeste de Estados Unidos podrían ser en un futuro impulsores de la utilización del Corredor, ante la alternativa de disponer una línea directa entre Talcahuano y alguno de los puertos norteamericanos del Pacífico (por ejemplo, Long Beach). La no disponibilidad de este servicio en la actualidad no permite realizar una comparación con base homogénea en la que se pueda analizar la competitividad de acuerdo a las variables que intervienen. El desarrollo de la plataforma logística de la zona de Concepción podría ser el motor para que al aumentar el flujo de comercio, se disponga en un futuro de este servicio y a través de una sustancial reducción de tarifas, torne conveniente la utilización del sistema intermodal.

En cuanto a la parte cualitativa, se resaltan las mejoras en infraestructura que podrían optimizar sustancialmente al Corredor. Las principales son la homogeneización de los procesos y sistemas aduaneros, el establecimiento de una oficina de SENASA y las mejoras para afianzar la transitabilidad del paso. La concreción de estos puntos generará sin dudas un crecimiento en el flujo de cargas, al mejorar la operatividad de las transacciones.

Finalmente, cabe resaltar la envergadura de los proyectos que se están desarrollando en los extremos del Corredor: la plataforma logística y el muelle multipropósito. El escenario a mediano plazo, con la concreción de los mismos, distará mucho del actual, ya que además de facilitar y estimular el comercio, estos proyectos tienen la capacidad de ser captadores de inversiones en su zona de influencia, con los consiguientes derrames en la región en empleos e ingresos. ■