FORO Pequeños países, grandes oportunidades

“El impacto de la integración logística”. Caso: “Puerto Seco Rivera

PANEL: INALOG: “Las acciones para un desarrollo sustentable del sector logístico”
Presentación Cdra. Ana Rey. Presidenta de INALOG

AIC Estudios y Proyectos

Ing. Gustavo Anschütz

22 de mayo 2019. Torre de las Comunicaciones Antel. 16 hs

“El impacto de la integración logística”. Caso: “Puerto Seco Rivera

1. LOS CONCEPTOS
2. EL DIAGNOSTICO Y EL IMPACTO DE LAS MEDIDAS DE FACILITACION DEL TRANSPORTE INTERMODAL
3. CONCLUSIONES

• LOS CONCEPTOS

Visión del Sistema Portuario

- Contribuir al desarrollo económico y social
- Promover la implantación de la iniciativa privada
- Gestionar los recursos bajo el principio de autosuficiencia.
- Configurar los elementos que lo componen como Unidades de Negocio
- Autoridades Portuarias con autonomía funcional y de gestión
- Establecer relaciones de cohesión y explotar las sinergias

Desarrollo Sostenible

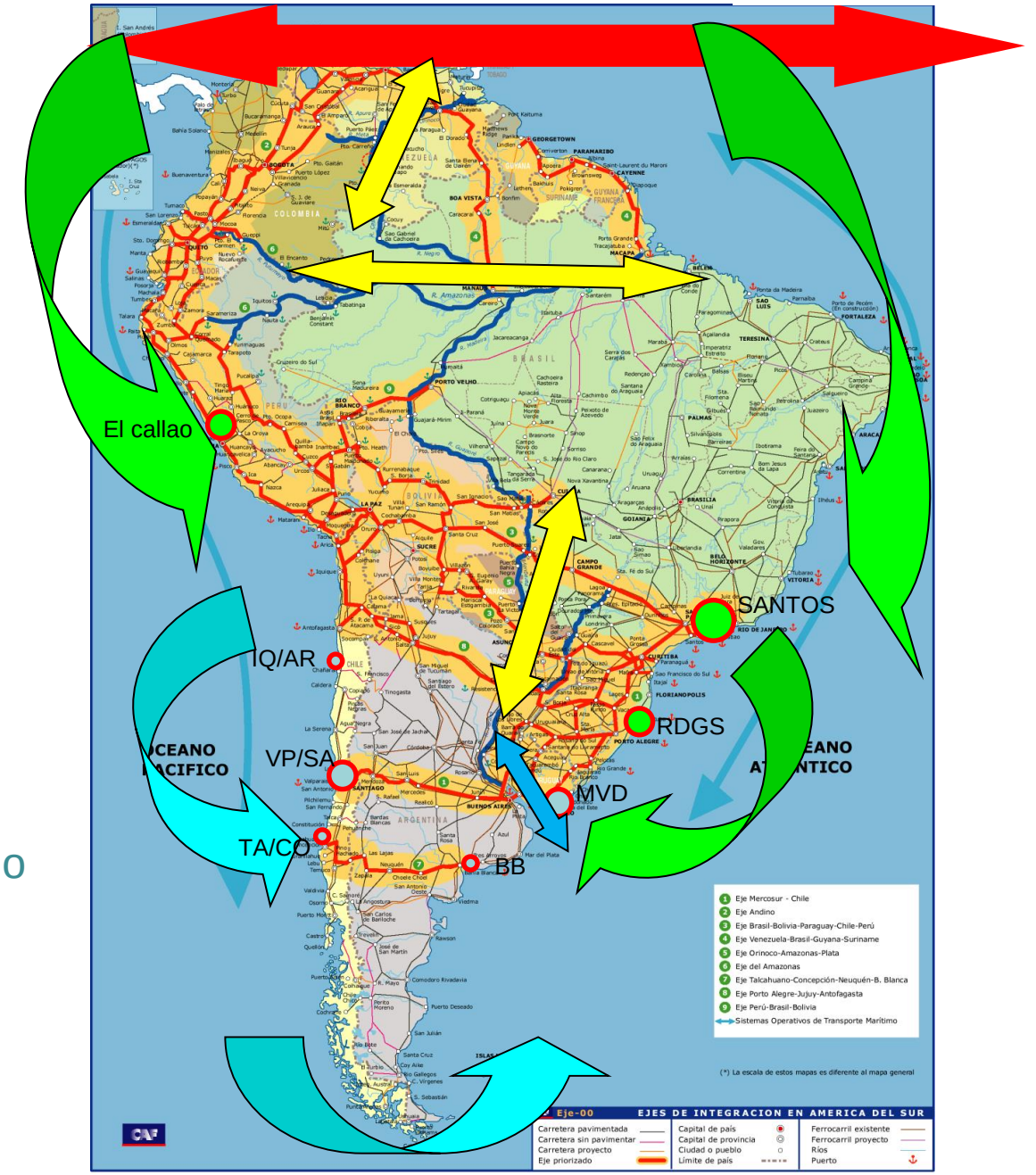
Sistema Hub-Feeder "La Tendencia" Y los CLMI

12000/ 15000 Teus
Main-Hub

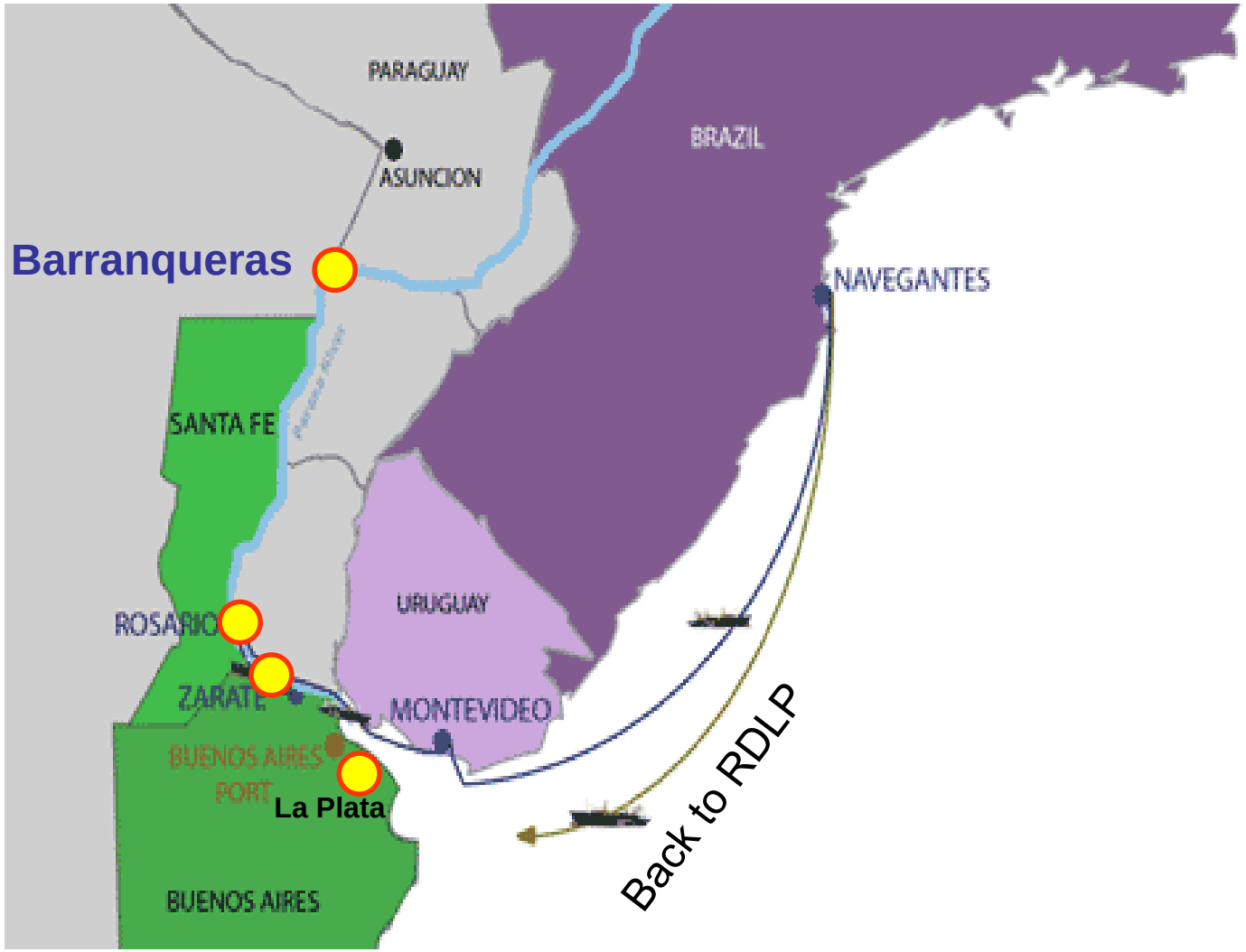
6000/ 8000 Teus
Regional-Hub

1500/ 3000 Teus
Feeder Marítimo

150 / 1500Teus
Feeder Fluvial



Hidrovia Fluvial e Hidrovia Océanica



¿Que Funciones deben tener las infraestructuras logísticas?

•**Función Intermodal (Ruptura de Cargas)**: generar que cada modo de transporte trabaje en su distancia económica, Vial no mas de 300 km, Ferrocarril no mas de 1000 km, por ejemplo.

•**Función de Concentración**: concentrar cargas en un nodo para distribuir mejoras las posibilidades de contratación de fletes con mayores volúmenes de transporte por unidad, esto en especial es importante para las PYMES (Pequeñas y Medianas Empresas) que muchas veces no tienen la posibilidad de exportar por altos costos de transporte y que al tener bajo volumen y estar alejados de los centros de consumo o de los puertos, se les dificulta la exportación.

•**Función de Valor Agregado**: las funcionalidades de las infraestructuras logísticas deben permitir aprovechar la ruptura de carga para aumentar la participación de servicios logísticos incluso que permitan aportar valor agregado en las exportaciones

¿Que Funciones deben tener las infraestructuras logísticas?

- **DESARROLLAR REDES LOGISTICAS Y ACUERDOS COMERCIALES PARA EL DESARROLLO DE LA INTERMODALIDAD EN EL PAIS**

- **CAMBIA LA MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGISTICA**

- **AUMENTA LOS TRANSITOS Y TRANSBORDOS, LAS OPERACIONES EN LAS ULTIMA FASE, ESTO ES, EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL Y EN LA HIDROVIA, AUMENTANDO EL TRANSPORTE FLUVIAL EN EL RIO URUGUAY Y EN LA HIDROVIA**

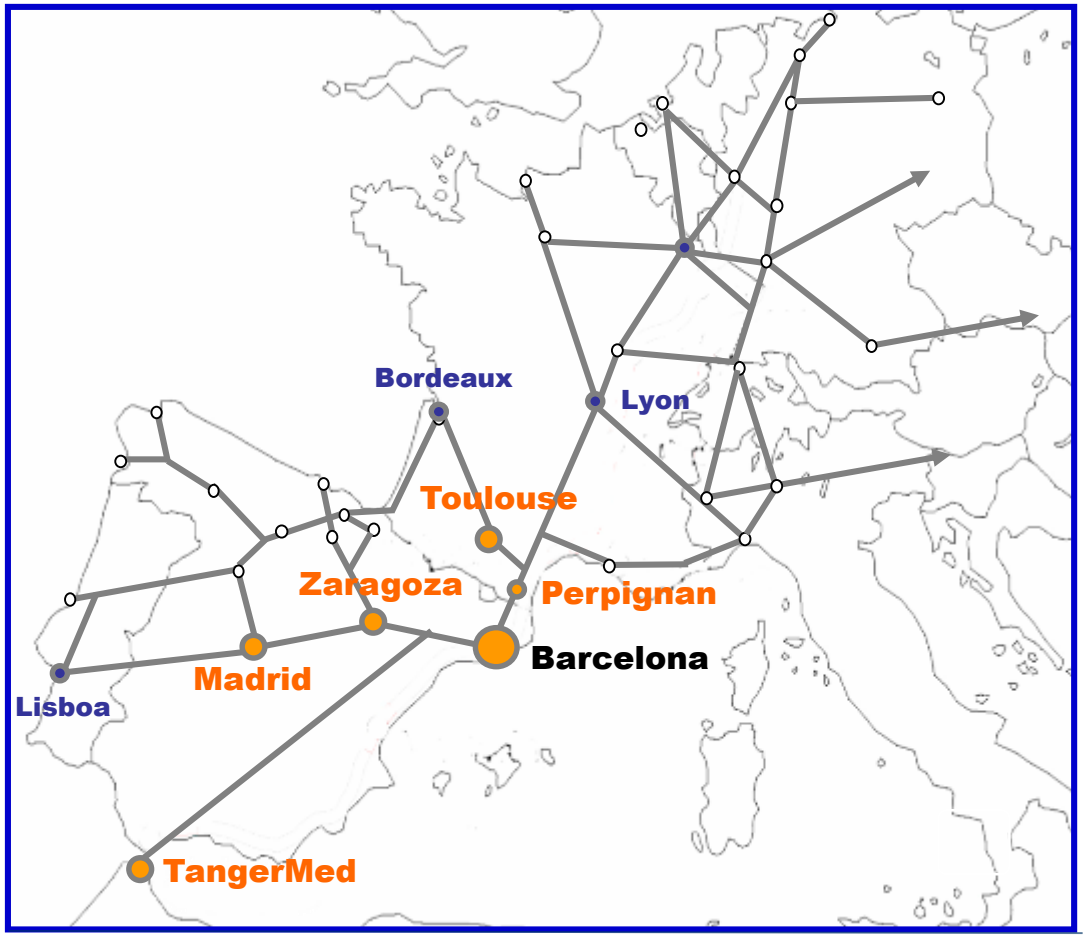
Modelo de Gestión

- **Gestión Publica Portuaria = Gestión Empresarial**
  - Sector Público **REGULADOR/FACILITADOR:**
  - Sector privado: Operador, consolidación del modelo “Landlord”
  - Los modelos de contratación: a largo plazo para garantizar una calidad de servicios permanentes
  - Papel subsidiario del Estado, si lo hay: pensado para lograr el mayor impacto socio-económico para el País.

- **Sistema Portuario como Desarrollo Logístico-Productivo**
  - Acompañando proceso del inevitable proceso de Feederización del transporte marítimo-fluvial que tendrá un Alto Impacto Positivo
  - Usar el transporte en Argentina en forma Racional!
  - Herramienta del sector productivo-logistico
  - Herramienta del Transporte Multimodal

MARKETING PORTUARIO: ESTRATEGIA EN RED. COMPLEMENTARIDAD Y ASOCIATIVIDAD

La estrategia del Puerto de Barcelona: creación de una red de servicios



Proyectos

- **Actuaciones infraestructurales y nuevos servicios**

Terminales marítimas interiores: centros de servicios, integrados con el Puerto y en la red portuaria

Terminales ferroviarias

Gestión de operaciones

- **Facilitación de organización de nuevas cadenas de transporte.**

• EL DIAGNÓSTICO y el IMPACTO

"Potencia" del Comercio Exterior

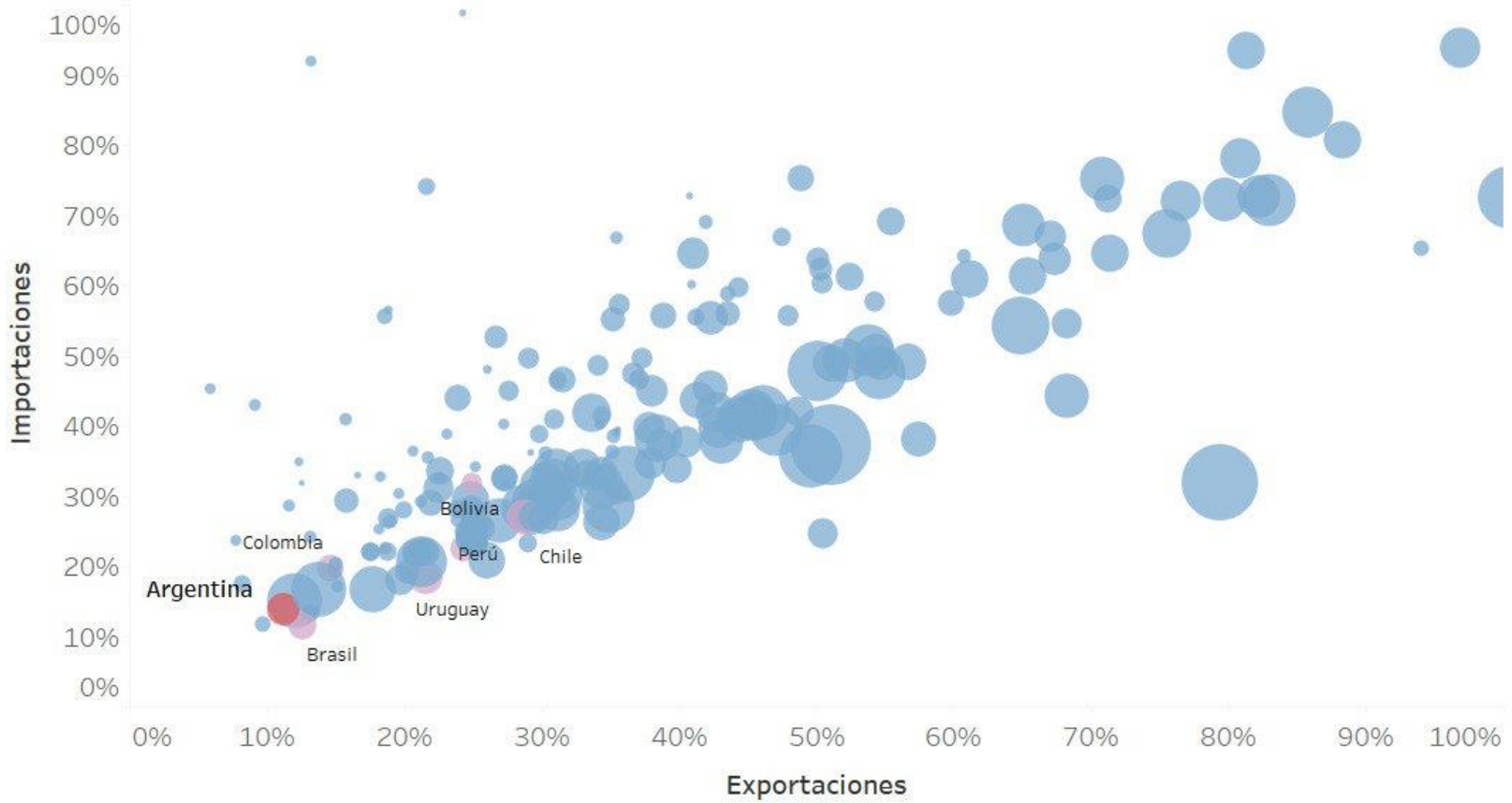
PAIS	% Interanual 2003-2010		TEUS/PBI
	PBI	teus	
ARGENTINA	8,65%	8,39%	**0,97**
BRASIL	6,75%	10,12%	1,50
CHILE	7,57%	14,06%	1,86
COLOMBIA	7,46%	21,30%	**2,86**
PERU	9,51%	13,51%	1,42
URUGUAY	5,19%	10,51%	2,02

Fuente: Elaboración Propia basada en estadísticas de CEPAL (Teus) y Banco Mundial (PBI)

"Proteccionismo= Pobreza"

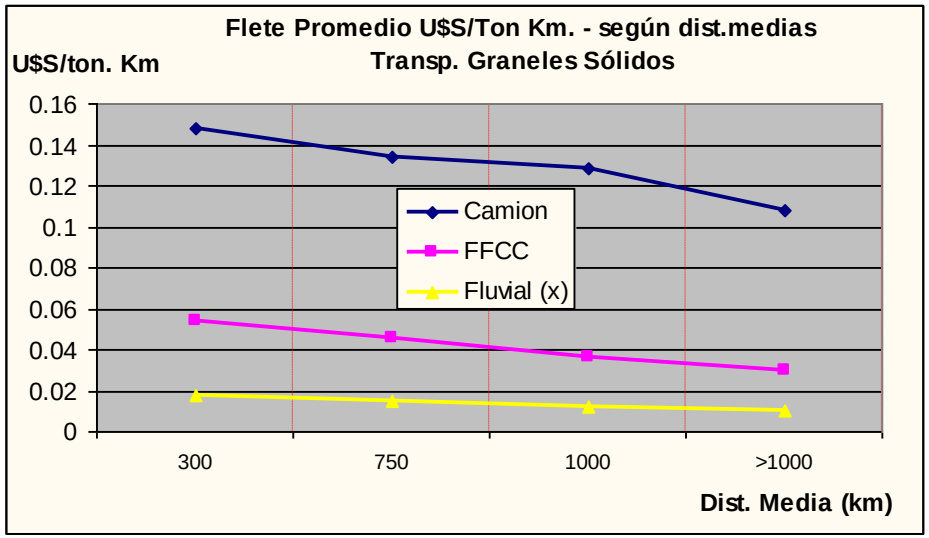
Argentina, uno de los países más cerrados del mundo

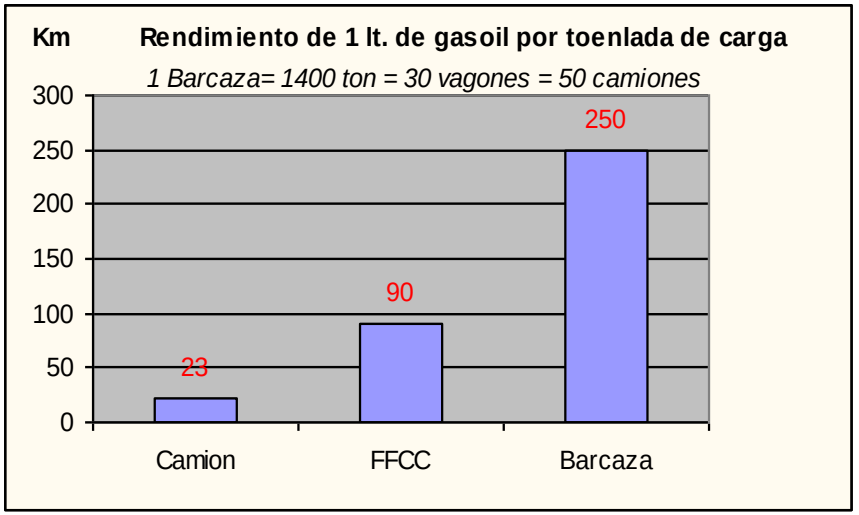
En porcentaje del PBI. Tamaño de acuerdo a PBI per cápita. Datos correspondientes a 2017

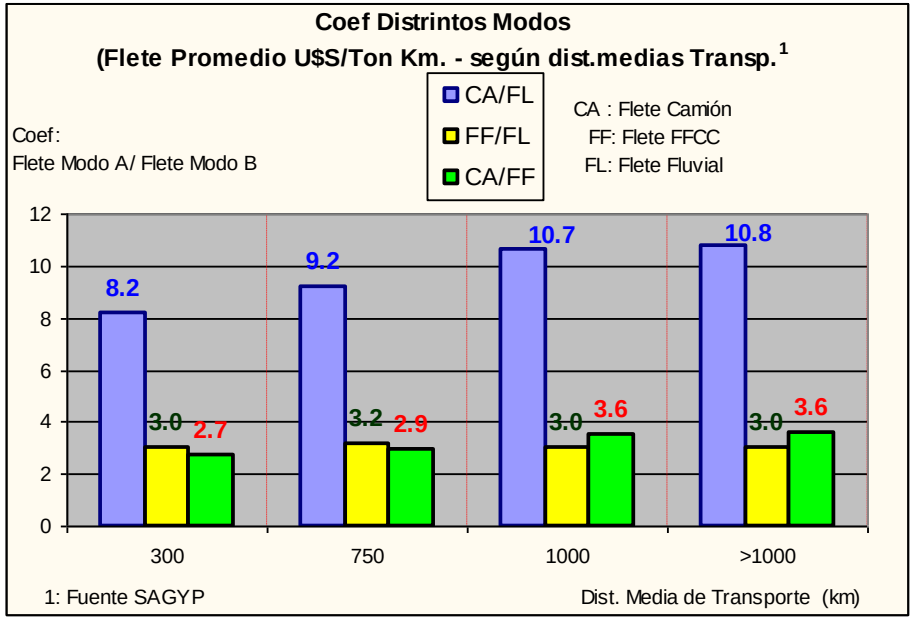


Fuente: Banco Mundial

Modos de transporte y la situación en Argentina

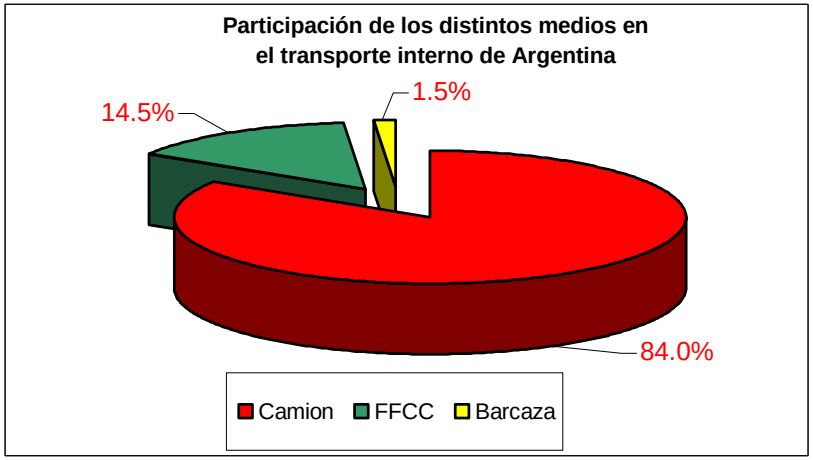




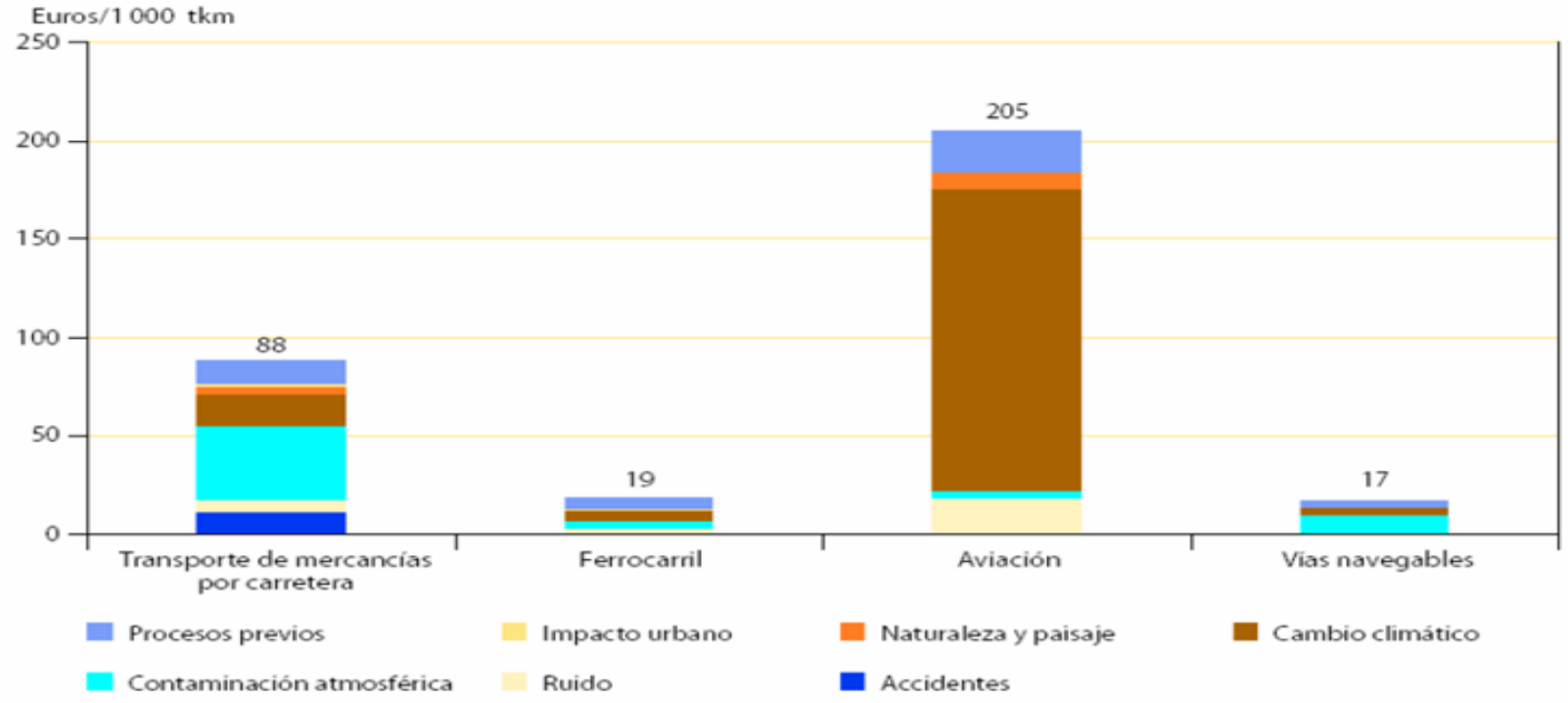


Participación en el transporte Argentino (por medio)

	Camion	FFCC	Barcaza
Particip (%)	84.0%	14.5%	1.5%



Efectos Medioambientales y Sociales del Transporte



Fuente: Infras (2000)

EUROS CADA 1000 TONELADAS.KM. Libro Blanco Transporte Comunidad Europea 2000				
MODO DE TRANSPORTE	CARRETERO	FFCC	FLUV/MAR	AEREO
1. EFECTO AMBIENTAL (U$S/1000.ton.km)	123,2	26,6	23,8	205
2. FLETE U$S/1000.tn.km	62	42	15	
1+2	185,2	68,6	38,8	
K SUST.= valor 1/2	3,0	1,6	2,6	

AÑO 2000: 1 EURO ERA IGUAL A 1 u$s

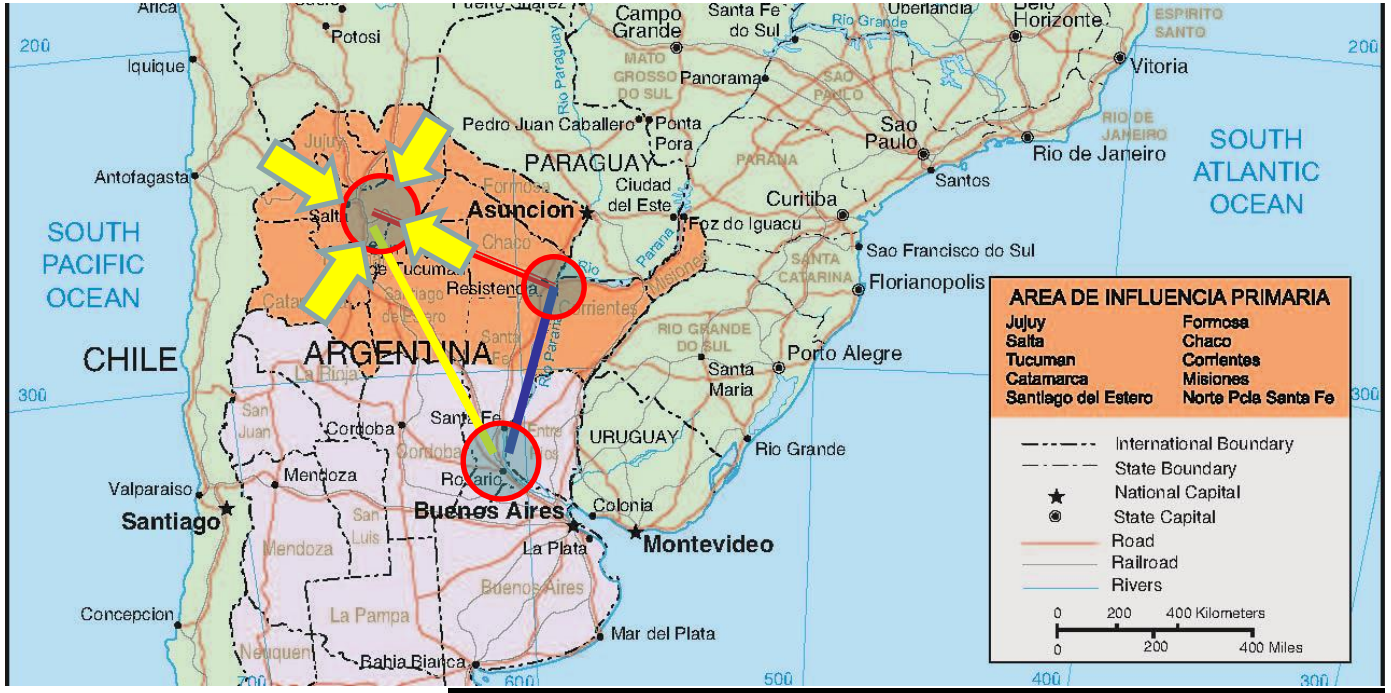
(1) Fuente: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte PEIT Ministerio de Fomento. España

IMPACTO POSITIVO SOBRE ECONOMIAS REGIONALES: Norte Grande-Granos

El no uso de una logística Ferro-Fluvial (Belgrano+Pto Barranq+HPP) trae aparejado un extracosto anual de mas de 450millones de dólares anuales (solo en Agro-Graneles)

Solo camión

Ferro-Fluvial



Grupo de Carga	Mercado AIP					
	Producción	Exportación	Consumo Interno	Tránsito	Importación	% Barco
Graneles Sólidos Orgánicos	10.015.068	3.457.657	1.001.507	5.555.904	-	98,12%
Graneles Sólidos Inorgánicos	2.333.594	818.575	2.122.753	210.841	71.330	57,84%
Graneles Líquidos Orgánicos	-	4.294	-	-	1.256	95,58%
Graneles Líquidos Inorgánicos	-	-	-	460.000	220.407	0,00%
CG - Contenedores	18.595.240	2.662.285	14.900.914	1.060.521	389.812	64,70%
TOTALES	30.943.902	6.942.810	18.025.174	7.287.266	682.805	

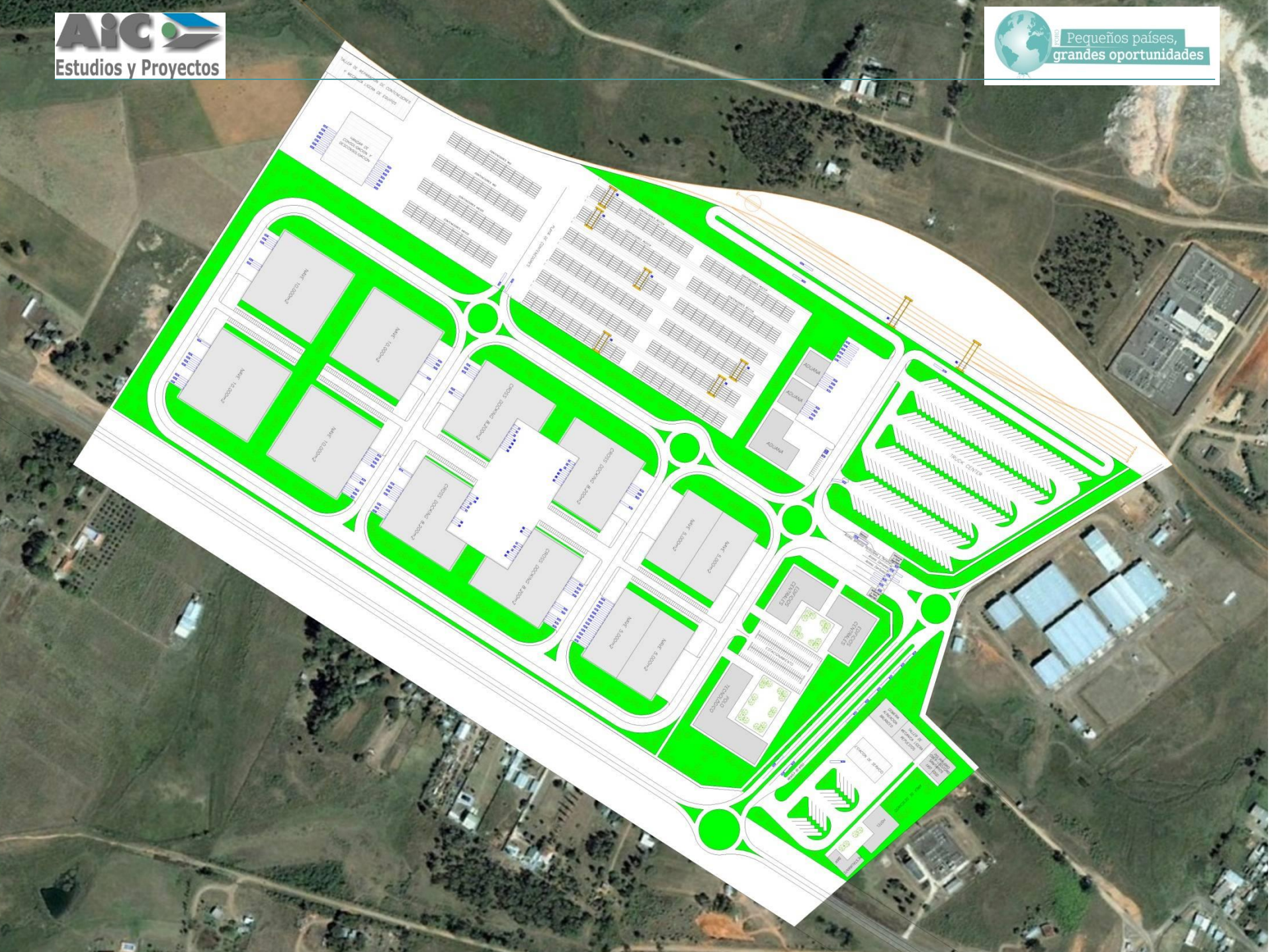
Nuevo Sistema Portuario Nacional
1. Fluvial al Norte

Nuevo Sistema Portuario Nacional
2. Marítimo al Sur

TERMINAL INTERMODAL LOGISTICA RIVERA

PUERTO O PASO FRONT.

C CENTRO DE PROD.Y/O CONSUMO


NAVE 10.000M2
NAVE 10.000M2
NAVE 10.000M2
NAVE 10.000M2
CROSS DOCKING 8.200M2
CROSS DOCKING 8.200M2
CROSS DOCKING 8.200M2
CROSS DOCKING 8.200M2
NAVE 5.000M2
NAVE 5.000M2
NAVE 5.000M2
NAVE 5.000M2
ADUANA
ADUANA
ADUANA
ADUANA
TRUCK CENTER
CONTROL DE ACCESO
CONTROL DE ACCESO
TALLER DE REPARACIÓN DE CONTENEDORES Y MÓDULOS DE LIMPIEZA DE EQUIPOS
ÁREA DE CONTENEDORES

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

- **Tenemos hoy una gran oportunidad de desarrollo, casi única en el siglo.**
- **Existe hoy un grado de congestión importante en puertos, centros de producción y ciudades.**
- **Si no se empiezan a desarrollar alternativas multimodales para el transporte será insostenible poder manejar las cargas derivadas de un sector productivo que sigue creciendo fuertemente.**
- **El sector infraestructura necesita de una fuerte inversión en transporte ferroviario y fluvial y de cambios estructurales que le otorguen la sostenibilidad deseada y necesaria en el futuro que viene.**

"No pretendamos que las cosas cambien, si siempre hacemos lo mismo. La crisis es la mejor bendición que puede sucederle a personas y países, porque la crisis trae progresos. Es en la crisis que nace la inventiva, los descubrimientos y las grandes estrategias.

La verdadera crisis, es la crisis de la incompetencia. Sin crisis no hay desafíos, sin desafíos la vida es una rutina, una lenta agonía. Sin crisis no hay méritos. Hablar de crisis es promoverla, y callar en la crisis es exaltar el conformismo. En vez de esto, trabajemos duro. Acabemos de una vez con la única crisis amenazadora, que es la tragedia de no querer luchar por superarla."

GRACIAS!

Ing. Gustavo Anschutz

ganschutz@aic-consultores.com.ar