

## **AGENDA LOGÍSTICA PAÍS**

### **Introducción**

En los últimos años, Chile ha suscrito -y está en vías de suscribir- acuerdos comerciales con los principales mercados del mundo, que nos dan acceso a 3.000 millones de potenciales consumidores repartidos en más de 20 países en 3 continentes.

Nuestras exportaciones e importaciones han crecido vertiginosamente con la incorporación de estos nuevos socios comerciales como así lo demuestran las estadísticas.

En el año 2005 tanto las exportaciones, que correspondieron a US\$ 38.597 millones, como las importaciones, que ascendieron a US\$ 29.833 millones, alcanzaron sus máximos históricos, creciendo en los últimos 3 años a tasas del 30% y 24%, respectivamente.

Pero estos tratados de libre comercio nos obligan a contar con una logística internacional rápida y eficiente, tanto de salida como de entrada, donde se hace indispensable darle fluidez a los procesos, desburocratizándolos y disminuyendo toda vez los costos involucrados.

Resulta vital que la cadena no se interrumpa en ningún momento y que todas las partes involucradas se conjuguen de tal manera que formen una unidad eficaz y transparente.

Así se hace posible que cada día en el mundo 6 millones de personas comen una porción de salmón chileno y otras 7 millones de personas toman una copa de vino chileno.

El desarrollo de una logística de alta calidad y de servicios de transportes de carga especializados ha ayudado a la actividad empresarial a mejorar su productividad y competitividad, facilitando las exportaciones chilenas así como la importación de insumos y bienes de capital.

Sin embargo, echamos en falta una política o agenda logística país por parte del Gobierno que defina los principales lineamientos estratégicos a seguir por nuestro país en materia logística que sustente y apoye el creciente flujo de nuestro comercio exterior.

La anunciada “segunda ola exportadora” de la PYME chilena, enfocada a productos de alto valor agregado, así como la eficiente logística interna de las empresas chilenas no será posible sin que se aterrice esta agenda logística país, por lo que nos exponemos a perder competitividad empresarial y bienestar social.

De acuerdo a un estudio de ALOG del año 2004, los costos logísticos totales de Chile ascendieron a US\$ 16.500 millones, lo cuál incluye los gastos de transporte, bodegaje, administración de inventarios y otros

servicios logísticos. Estamos convencidos que con una eficiente agenda logística país podríamos bajar algunos puntos porcentuales este gasto logístico, contribuyendo así a la competitividad del país.

## **Diagnóstico de la Logística en Chile**

En Chile la logística se ha consolidado como un importante elemento de diferenciación estratégica de las empresas, siendo una de las industrias de mayor crecimiento en los últimos años.

El auge del retail y del consumo masivo, junto al progresivo desarrollo de la Internet, está provocando la aparición de un mercado con un futuro prometedor. Este nuevo mercado requiere de una reingeniería de los sistemas tradicionales de compra y venta de bienes y servicios, procesos que necesariamente deben ir acompañados de una logística eficiente.

Por otro lado, los efectos de una mayor globalización y competitividad de los mercados, hace que sea cada vez más relevante el movimiento eficiente de insumos y productos, tendiendo las compañías a focalizarse sólo en aquellas actividades clave de su negocio, apareciendo entonces el concepto de “outsourcing logístico” como decisión estratégica para lograr una mayor competitividad y rentabilidad del negocio.

En los últimos años hemos asistido a un importante crecimiento de la industria de operadores logísticos, que han logrado generar economías de escala y que han instituido mejores prácticas logísticas. Ello ha contribuido enormemente a aumentar los niveles de servicio, disminuyendo a su vez considerablemente los costos logísticos totales de los clientes finales. Destaca en forma especial la aparición de operadores globales que resuelven la logística operativa punta a punta. Al mismo tiempo nos encontramos con operadores que coordinan la cadena de abastecimiento de sus clientes, agregando mayor conocimiento y apoyo a la planificación, y nos encontramos con centros de distribución, en los cuales se utiliza tecnología altamente desarrollada y en la que destaca la colaboración entre clientes y proveedores, habiéndose desarrollado fuertemente el concepto B2B.

En el caso de los Operadores Logísticos, y muy particularmente en lo que a Chile se refiere, falta mayor evolución en cuanto a la disposición existente de contratar terceros en el mercado, de visualizar los beneficios que esto conlleva y de generar mayor confianza en algunos ejecutivos para que se empeñen en explorar este mecanismo de administración de la logística con la ayuda de un “socio estratégico”.

## **Contenido de la Agenda Logística País**

A nuestro juicio, esta agenda logística país debería considerar lo siguientes cuatro ejes fundamentales:

### **1. Política de inversión en infraestructura**

El proceso de concesiones impulsado por el Gobierno chileno en los últimos años y la consecuente incorporación de capital y gestión privada en carreteras, puertos y aeropuertos ha sido una contribución positiva a los crecientes flujos del transporte de carga.

Pero necesitamos planificar adecuadamente las necesidades de infraestructura en el mediano y largo plazo, integrando los distintos medios de transporte bajo una visión logística.

Ello implica trazar en forma inteligente carreteras, líneas de ferrocarriles y nodos de transferencia en un sistema integrado, que permita a los usuarios optar libremente en el mercado entre los distintos medios de transporte, privilegiando la relación costo/beneficio.

De esta manera, el desarrollo logístico del “hinterland” de los puertos y aeropuertos cobra especial relevancia en términos de su oferta de infraestructura y conectividad, lo que además beneficia el desarrollo regional.

Con la mira puesta en el desarrollo del comercio internacional y aprovechando los acuerdos existentes, Chile tiene la oportunidad de transformarse en un hub o polo logístico regional. La idea es generar Plataformas Logísticas - que se pueden definir como áreas geográficas con accesos de transporte multimodales - donde se concentren actividades logísticas que agregan valor, minimizan costos totales y agilizan el flujo de productos dentro de las cadenas globales de abastecimiento. Es decir, centros de servicios logísticos en donde se puedan encontrar actividades de manufactura diferidas bajo ciertas condiciones aduaneras; una suerte de almacenes extra portuarios logísticos – centros de distribución para productos importados, o centros de reexportación hacia los mercados de Asia, EE.UU. y Europa. Estas plataformas pueden situarse cercanas a los puertos o bien a los centros de gran consumo. Dentro de este contexto, cabe mencionar el concepto de los depósitos de desconsolidación de los contenedores de importación (almacenes extraportuarios) lo más próximos posible al usuario final, en nuestro caso, Santiago. Los importadores efectuarían los despachos aduaneros e internaciones en estos depósitos para el posterior retiro de los mismos. Así, se reducen los costos de transporte interno desde el puerto de entrada a Santiago, aliviando además las congestiones viales y aumentando la eficiencia de los importadores.

Los almacenes extraportuarios han sido establecidos en la Ordenanza de Aduanas, en virtud del progreso y desarrollo que ha tenido el comercio exterior chileno, para cooperar en tener puertos (marítimos, aéreos o terrestres) despejados y expeditos, como un mejor servicio a la carga, llegando esta en forma más eficiente y rápida a su destino, y a un menor costo. En este contexto la ordenanza limita el ingreso de carga por aduanas diferentes a la asignada para su ingreso físico, este es un desafío aún pendiente que permitiría hacer más expedito y eficiente el movimiento de la carga tanto para el ingreso a Chile como también para su traslado a terceros países.

## 2. Adecuación a prácticas y exigencias internacionales

Además de seguir avanzando en el proceso de modernización de las instituciones públicas que intervienen en el proceso logístico y de conseguir una mejor integración y coordinación de los distintos controles del estado, nos parece preciso adecuar nuestro marco regulatorio a las mejores prácticas y exigencias internacionales.

Hoy en día, el comercio internacional se rige por criterios de rapidez y de seguridad en el intercambio documental y físico de mercancías.

Por ello, es fundamental contar con un sistema de transmisión electrónica de manifiestos de carga y de documentación aduanera en general, basados en Internet, como lo representa el sistema ISIDORA que después de 5 años de desarrollo todavía no entra plenamente en funcionamiento.

Por otra parte, necesitamos mejorar los tiempos de tránsito de las mercaderías por puertos y aeropuertos, así como diseñar sistemas confiables de entrega de la carga que se ajusten a las exigencias internacionales en cuanto a la recuperación del “Bill of Lading” (BL) en original como único documento válido que acredita el fiel cumplimiento del contrato de transporte. En la mayoría de los países con los que Chile tiene intercambio comercial, esto se garantiza utilizando la figura del “delivery order”.

Finalmente, entendemos que es necesario liberalizar el despacho aduanero, permitiendo a otros actores del comercio exterior y a personas jurídicas desempeñarse como Agentes de Aduanas o asociarse comercialmente con ellos, como sucede en el resto del mundo.

### 3. Implementación del Transporte Multimodal

En Chile hasta la fecha los medios de transporte marítimo, aéreo y ferroviario no compiten en igualdad de condiciones con el transporte terrestre por carretera, básicamente por distintos subsidios sectoriales. Pero a nivel internacional, el transporte multimodal es la forma más común de las que se dan hoy en día en el transporte de carga entre los países más desarrollados, dada la estrecha relación existente entre el porteador y su cliente.

Como efecto de la globalización, se produjo una feroz competencia entre las empresas operadoras de transporte internacional, que les obliga a buscar la máxima reducción de costos, y por otro lado, los clientes prefieren tener un solo operador especializado y responsable que se encargue de la cadena total, de origen a destino.

Pero también son los gobiernos quienes impulsan el transporte multimodal, dado su impacto y relevancia en la economía de un país. Según estudios de la Unión Europea, el transporte absorbe entre un 19% y un 25% del total de consumo de energía de un país. Para graficarlo de otra manera, con la misma cantidad de combustible que necesita en promedio un camión para transportar 1 tonelada de carga sobre 100 kilómetros, el ferrocarril lo lleva 333 kilómetros y un barco lo lleva 500 kilómetros.

En conclusión, el transporte multimodal persigue como objetivo operativo el combinar en forma eficiente el uso de los distintos modos de transporte disponibles, buscando la combinación más económica y que agreda menos al medio ambiente, que genere el menor uso de combustible por unidad y por kilómetro transportado, causando la menor contaminación y la menor congestión posible y reduciendo a un mínimo los accidentes.

Como resultados concretos gracias a la implementación del transporte multimodal, en EEUU entre 1980 y 1998 bajaron los gastos logísticos totales del 15% del PIB al 11% del PIB. En el mismo período, se triplicó la productividad de los ferrocarriles, produciendo un ahorro significativo de energía para el país.

En nuestro Código de Comercio, Libro III, se contempla la figura del Registro de Operadores Multimodales, pero todavía falta el reglamento para permitir su aplicación.

La ALOG está trabajando junto a la SOFOFA en una comisión público-privada para impulsar este proyecto, pero se necesita mayor celeridad y determinación por parte del Ministerio de Transportes para avanzar en esta materia.

#### 4. Capacitación del capital humano

La logística como industria de servicio es bastante intensiva en mano de obra especializada, por lo que la capacitación de los profesionales y técnicos que se desempeñan en este sector resulta de vital importancia. Aún cuando la tecnología juega un rol destacado, son las personas las que ejecutan los procesos, debiendo integrar los flujos de la cadena de abastecimiento entre clientes y proveedores.

Sin embargo, recién ahora algunas empresas en Chile están realizando programas de capacitación permanentes para sus trabajadores, entendiendo la capacitación como una genuina fuente de ventaja competitiva.

A principios de este año, ALOG en conjunto con Fundación Chile, y bajo el marco del Programa Chile Califica con recursos administrados por el SENCE, han impulsado el proyecto de certificación de competencias laborales logísticas como contribución concreta para ir profesionalizando el capital humano que se desempeña en el sector logístico chileno.

A fines de año, se certificarán más de 800 trabajadores en base a competencias logísticas específicas.

Por áreas de competencia, debería ser el Ministerio de Transporte y Obras Públicas el que lidere la agenda y que se responsabilice de coordinar a todas aquellas instituciones públicas que intervienen en las distintas etapas del proceso logístico o que están involucradas en su reglamentación o fiscalización como, por ejemplo, el Servicio Nacional de Aduanas, la Dirección Económica y Comercial (Direcon), el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), el Servicio de Impuestos Internos (SII), etc.

#### **Conclusión**

Creemos que sólo se necesita voluntad política para impulsar esta agenda, pues se trata de una iniciativa que nos beneficia como país y que tampoco lesiona los legítimos intereses de ningún grupo económico o social, por lo que debería generar un amplio consenso.

Sin embargo, como toda agenda o programa de acción, involucrará la movilización de recursos tanto del estado como del sector privado.