

EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS Y LA DISTRIBUCION DE PRODUCTOS DE CONSUMO FINAL

MASELIS ANALIA

Quemes 3440. 8° A (1425) Buenos Aires, Argentina
Tel.83-22-12

UNIVERSIDAD DEL SALVADOR. ESCUELA DE GEOGRAFIA BUENOS AIRES-ARGENTINA

INTRODUCCION

Es un fenómeno mundial el incremento constante que presenta el transporte automotor de cargas sirviendo mercados de largas distancias y de todo tipo de mercaderías, debido a los claros beneficios que presenta su servicio.

La tendencia argentina no se encuentra fuera de esta generalización muy por el contrario, el proceso inflacionario que caracteriza a la economía argentina de los últimos años sumada a la necesidad de los usuarios de reducir los tiempos de transporte, la ha favorecido notablemente.

Por otro lado las empresas productoras de artículos de consumo final y masivo, en virtud de lograr la maximización de su beneficio económica, han adoptado la modalidad cada vez mas acentuada de trabajar con stocks mínimos de mercadería y con reposiciones permanentes, lo ha causado indirectamente el aumento de los flujos del transporte automotor de cargas.

OBTENCION DE LA INFORMACIÓN Y METODOLOGIA

Se trabajó tomando como "tipo" las mercaderías de consumo final y masivo tales como los combustibles líquido y los productos lácteos y las particularidades características (inflamables-perecederos) acentúan aún más la forma de distribución que deseamos analizar.

Las principales limitaciones que se presentaron han sido en primer lugar la escasez de estudios previos sobre esta temática y mas aun de trabajos de aplicación específica sobre distribución de mercaderías en el territorio argentino y, por otro lado, quizá como causal de la primera, la falta de fuentes de información estadística para abordar el tema.

Se trabajó entonces con la información compilada a través de encuestas a empresas con el perfil de producto anteriormente definido (la serenísima, rigor, Sancor, YPF, SHELL, ESSO) y empresas de transporte automotor de cargas, (transfrigo, austral), encuestas que han sido realizadas en las oficinas centrales de las empresas y en algunos casos de las distribuidoras locales con el objeto tanto de la obtención de información primaria como la posterior corroboración de hipótesis. Posteriormente se realizó la observación directa del fenómeno y de los resultados posteriores del análisis, como para finalmente graficar empíricamente la información obtenida.

Con este trabajo se desea presentar una serie de reflexiones que sirvan para un primer análisis de las causas y efectos de esta modalidad de distribución de las mercaderías.

TRATAMIENTO DE LA INFORMACION Y RESULTADOS

a) Reducción del stock

En la actualidad ya no se utiliza esa modalidad de acumular cantidades de mercaderías en grandes almacenes pues la necesidad de maximizar el rendimiento y de optimizar el abastecimiento de un número cada vez mayor de consumidores lleva trabajar con pequeños stocks de mercaderías, renovables constantemente.

Pero la causa primordial de este comportamiento, más allá de la necesidad de agilizar la distribución, es el concepto de capital financiero que ha irrumpido los últimos años en las formas de distribución con un efecto revolucionario. El alto costo financiero de las mercaderías (capital) almacenado ha conducido a reducir el stock, casi a valores cero, dando entonces un papel primordial a la cadena de distribución que se genera para el ajustado y continuo abastecimiento de las mercaderías, cuya frecuencia dependerá estrictamente de cada caso en particular.

Recordemos que nos estamos refiriendo específicamente a productos de consumo final y masivo con características especiales como inflamables, perecederos, frágiles, que necesitan tanto de envases de transporte y de almacenar 'ad hoc' como de infraestructura específica para el manipuleo de la carga; o aquellas mercaderías de alto valor agregado, por tanto también de alto costo financiero, que no soportan una estadía prolongada en los depósitos.

Bajo este punto de vista podríamos aventurar como norma general que cuanto mayor es el valor de la mercadería menor es el volumen almacenado de la misma.

b) Forma de distribución

En transporte automotor actúa como depósito ambulante de mercaderías, lo que significa que la flota de camiones de una empresa orientada al factor transporte cumple la función de depósito de mercaderías en tránsito y las carreteras son consideradas parte virtual de un sistema de "correa transportadora" (Estall, Buchanan, 1978,44).

No se ha realizado el cálculo concreto para demostrar la conveniencia económica de la sustitución de los inputs stocks o transporte, pero a través de las encuestas a las empresas citadas se ha confirmado tal hipótesis.

De acuerdo a este planteo el punto clave entre las etapas de producción y de consumo pasa a ser la distribución planificada de las mercaderías. A través de la distribución por eslabonamiento (entendido como distribución sucesiva desde

un centro generado principal hacia centros menores) se evita la capacidad ociosa y se hacen depósitos como en el transporte, trabajando con volúmenes de mercadería, tamaños de unidades de transporte y frecuencias en relación a las necesidades de abastecimiento de cada mercado.

La extensión de cada mercado dependerá del límite de la rentabilidad económica, calidad de la infraestructura carretera, como también de la competencia que ejerza otro centro de distribución (Figura 1).

c) En el transporte automotor

En el transporte de mercaderías especializada como también en las de alto valor no es determinante la tarifa para la elección del modo de transporte sino que la calidad y frecuencia del servicio. En este sentido el transporte automotor, a pesar del alto costo de servicio, maximiza el beneficio en la distribución de las mercaderías por cumplir con un servicio flexible, puerta-puerta, que puede realizar una distribución dispersa, minimizando los tiempos de viaje y adaptándose a tráfico diversos (Maselis, 1986, 314).

Para este tipo de mercaderías solo pueden competir muy puntualmente el avión a grandes distancias (mercaderías perecederas- urgentes-frágiles) y el fluvial en el río Paraná para los combustibles.

Se observa entonces, como el transporte es una pieza fundamental, nervio motor, en la cadena de distribución y por tanto en el proceso económico mismo.

d) Combustibles líquidos

La distribución terrestre de los combustibles líquidos (Figura 2) es un ejemplo bien claro de una distribución organizada a través de "camino mas conveniente" , teniendo en cuenta la distancia geográfica (tiempo, calidad de ruta, distancias, costos).

La distribución se realiza en cadena desde un centro principal (ya sea productor o depósito) hacia centro de almacenar o consumo intermedio, y desde centros intermedios hacia centros de venta directa, manteniendo prácticamente las jerarquías urbanas y formando una red dispersa.

CONCLUSIONES

- La política de reducción de stock de mercadería produce también la reducción de :

El capital movilizado, el costo financiero del capital, el tamaño y mantenimiento de los depósitos y el manipuleo de la carga.

- Trabajando entonces con una red de distribución planificada y con una estrecha sincronización de las entregas con la reproducción, no solo se

optimiza la rentabilismo que es probable que se puedan incrementar a igual producción, el número de bocas de expendio.

- Dadas las características del servicio de transporte automotor de cargas sumadas a las características de la política económica actual, es un hecho concreto que este medio de transporte seguirá incrementando sus determinados servicios en detrimento de otros.

BIBLIOGRAFIA

Estall, E. R.: Buchanan, R. O. 1978 Actividad industrial y Geografía Económica. Barcelona. Labor.

Hagget P. 1976. Análisis locacional en la geografía Humana. Barcelona Pili.

Maselis, A. 1986. La competencia entre los medios de Transporte. El caso automotor-Marítimo. En: Contribuciones Científicas. 1986. GAEA, Buenos Aires. Tomo 2 P. 314-324.

Richardson, h. 1977. Teoría del crecimiento Regional. Madrid, Pirámide.

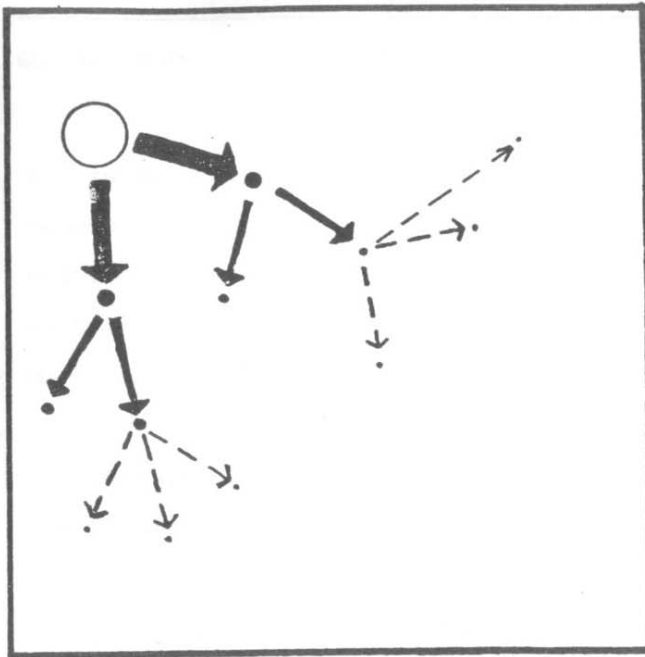


Figura 1.

Esquema General de distribución.

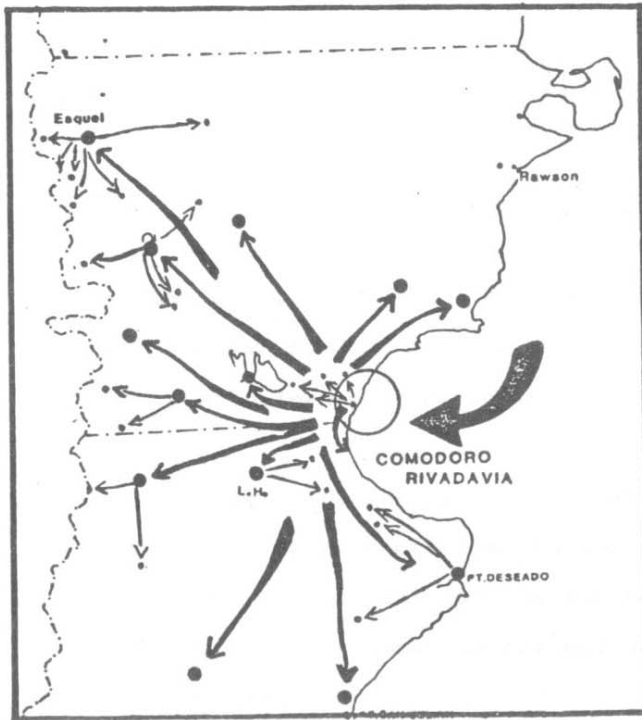


Figura 2

Combustibles líquidos.
Distribución.

- Desde plantas almacenaje a estaciones de servicio primario.
- Desde estaciones de servicio primaria a estaciones de servicio secundarias.