



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

# **Universidad Abierta Interamericana.**

**Facultad de Ciencias Empresariales.**

**Licenciatura en Comercio Internacional.**

**Sede Regional Rosario.**

**-2008-**

**Titulo: “IMPACTO IMPULSADO POR EL CORREDOR BIOCEANICO EN EXPORTACIONES ROSARINAS A LATINOAMERICA.”**

**Autor: Sebastián Alejandro Librici.**

**Domicilio: Aguaribay 8634.**

**Teléfono: 54-0341-4517502.**

**Celular: 54-0341-156592561.**

**E-Mail: [sebalibrici@hotmail.com](mailto:sebalibrici@hotmail.com)**

**Tutor: Prof. Ing. Angel Fiscaro**



## **Índice**

Carátula.	1
Índice.	2
Título.	4
Resumen.	4
Palabras clave.	5
Objetivos.	6
Hipótesis.	7
<b>CAPITULO I</b>	8
Introducción.	8
I.1 Estado de la cuestión.	10
I.2 Marco Teórico.	14
Corredores bioceánicos.	14
I.2.1. Rosario en el corredor.	15
I.2.2. Análisis de la demanda del corredor bioceánico central.	17
I.2.3. Oportunidad de la demanda.	19
I.2.4. Proyección de la demanda.	19
<b>CAPÍTULO II</b>	20
Metodología Operativa.	20
II.1. Características de las principales alternativas.	22
II.2. Descripción de salidas de buques y la incidencia de una 2da opción.	25
II.3. Rosario y los corredores actualmente.	27
II.4. Análisis FODA corredor bioceánico para Rosario.	29
II.5. Estrategia de las empresas.	31
II.6. Impacto de la demanda en la capacidad del corredor central.	32
II.7. Competitividad del corredor bioceánico central.	33



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

II.8. Diseño metodológico.	34
<b>CAPITULO III</b>	35
Discusión de los resultados.	35
<b>CAPITULO IV</b>	37
Conclusiones.	37
Glosario.	39
Bibliografía.	42
Anexos.	45



## **Título:**

### **“IMPACTO IMPULSADO POR EL CORREDOR BIOCEANICO EN EXPORTACIONES ROSARINAS A LATINOAMERICA.”**

## **Resumen:**

A principios de los noventa se empezó a hablar de los llamados “corredores bioceanicos” sugiriendo la idea de conectar centros de producción con terminales portuarias, brindando nuevas alternativas logísticas para los flujos de comercio exterior.

Los corredores bioceanicos de comercio internacional constituyen un sistema privilegiado para favorecer el desarrollo del comercio internacional, estructurándose sobre la base de elementos geográficos, políticos, comerciales, jurídicos, sociales y ambientales.

La provincia de Santa Fe se encuentra situada en una posición estratégica, ya que se encuentra en la convergencia central de los grandes corredores terrestres y fluviales que la conectan con los principales países del MERCOSUR. Rosario es un eje político y económico de integración en el MERCOSUR.

Los contenedores alteraron el concepto y función de los puertos tradicionales convirtiéndolos de estaciones de carga a verdaderos centros logísticos internacionales, bases para los restantes modos de transporte.

## **Palabras clave**



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

- Transporte multimodal.
- Conducto.
- TEU.
- Buque portacontenedor.
- Forwarder.
- Transit time.



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

### **Objetivos**

#### **Objetivo general:**

1. Analizar las alternativas que brinda el transporte multimodal en la zona centro del país, que sirvan para proyectar tráficos de exportación mejorando la competitividad de las empresas.

#### **Objetivos específicos:**

1. Analizar factores intervinientes en temas relativos a las exportaciones de productos manufacturados desde Rosario hacia diferentes destinos latinoamericanos. Establecer las ventajas con que la zona cuenta actualmente en el modo multimodal de transporte.
2. Indicar acciones tendientes a reducir tiempos y mejorar la rentabilidad de acuerdo a casos particulares de exportación.



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

### **Hipótesis**

- Las empresas exportadoras de la región rosarina, mediante la disposición, conocimiento y análisis de las diferentes opciones logísticas, conseguirán optimizar tiempos en el conducto y costos de oportunidad.
- La competitividad que brindan las exportaciones contenerizadas y la correcta utilización del transporte multimodal aumentará de acuerdo al correcto manejo de dicha opción.



## **CAPÍTULO I**

### **Introducción**

Los corredores bioceánicos son ejes de integración y desarrollo. Como tal, el hecho de que la ciudad de Rosario se encuentre en el centro de dos de los principales corredores del país, la pone en una posición altamente competitiva.

La conectividad que brindan estos corredores para con el resto del mundo tiene un alto nivel de complementariedad logística.

El hecho de contar con infraestructura que ayude a la conectividad entre zonas, representa un desafío para lograr esta conectividad física que pueda componer alternativas viales complementarias a las que se disponen.

El mejoramiento en lo que es corredores terrestres data del pasado. Por la década del 70 se empiezan a configurar marcos de trabajos multilaterales y bilaterales para conseguir un mejoramiento en las condiciones de transporte internacional terrestre en América del Sur.

Hoy en día nos encontramos en una etapa de accesos a mercados que en el pasado sonaban difíciles de alcanzar.

Esta globalización que mencionamos es la misma que viene generando que todo tipo de servicio y producto tenga adaptabilidad en todo el mundo, lo que hace que aumente la demanda de opciones de transporte y que la información de diferentes alternativas esté cada vez más a la mano del exportador.

Relacionando el incremento de las exportaciones contenerizadas vía marítima con el transporte terrestre y fluvial vemos que el punto de encuentro es el





## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

transporte multimodal.

El nivel de exportaciones vía marítima debe ser seguido al mismo ritmo por los servicios terrestres y fluviales para lograr que cada TEU pueda ser puesto en las terminales portuarias sin mayores problemas y con la opción elegida.

Actualmente, si se mantienen ceteris paribus, las condiciones regionales para hacer transporte terrestre y fluvial por barcazas hacia puertos donde zarpan buques portacontenedores, se puede decir que este servicio funciona adecuadamente.

Adicionalmente, mencionar puertos pivotes sudamericanos es hablar de terminales marítimas que reciben carga del mismo país y de países vecinos para luego redistribuirlas a sus destinos definitivos.

Su existencia es importante para la integración no solo con países sudamericanos sino también con países de otros continentes como los países asiáticos de la costa del Pacífico.

El hecho de que las empresas exportadoras de Rosario tomen la opción logística que mejor optimizará sus tiempos y costos, va a depender en medida de la información que estas obtengan de sus departamentos de comercio exterior, o embarcadores internacionales.



## **I.1 Estado de la cuestión**

La ciudad de Rosario se encuentra en el epicentro de corredores bioceanicos. Con respecto al Océano Atlántico esta ubicada frente a la vía troncal navegable Santa Fe y la Hidrovía Paraguay – Paraná. Un dato no menor es que a nivel de ingresos la mayor parte de las exportaciones salen por esta vía mediante los embarques de carga a granel de cereales y oleaginosos. En cuanto a las conexiones terrestres Rosario es un punto logístico a través de Córdoba y la región de Cuyo con salida al Océano Pacífico.

Las empresas exportadoras de la ciudad de Rosario y su zona deben contar con la información y capacitación para poder aprovechar las ventajas que estos corredores ofrecen para llegar a los puertos de salidas que le permitan maximizar costos y tiempos logísticos.

Según Juan Carlos Venesia (presidente de ENAPRO), una integración con el área central de Chile resulta estratégica para nuestra región en términos económicos. Rosario es una cruz que, de Norte a Sur, está conformada por la hidrovía Paraná – Paraguay. La construcción del corredor bioceanico Valparaíso - Rosario posibilitaría una mayor integración dado que efectivizaría una salida por el Pacífico hacia los distintos del norte de Sudamérica y sudeste asiático. El objetivo es construir desde Rosario una unión física que pase por Venado Tuerto, Villa María, San Luis, Mendoza hasta llegar al Paso de Los Libertadores o Cristo Redentor.

Señala que “una alternativa de transporte es clave en términos de conectividad. Argentina tiene que definir con claridad sus planes maestros de transporte. Este corredor es una necesidad comercial. La búsqueda para que los productos argentinos tengan costo, transporte y una salida más económica genera competitividad”.



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

Si hablamos de conectividad, resulta fundamental hablar de las exportaciones de productos argentinos a través de los puertos chilenos hacia terceros mercados.

Durante el 2007 el volumen de carga de productos argentinos exportados por el puerto de Valparaíso a otros mercados se ha visto duplicado con respecto al año 2006. Cabe destacar que junto al puerto de San Antonio, Chile, representa la primera opción de las empresas de la región centro para embarcar sus productos vía Océano Pacífico.

El analista de asuntos Corporativos de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) aseguró que “cada vez es más la carga argentina que elige salir por Valparaíso”.

Para el especialista chileno “hubo un cambio de cultura por parte de las navieras, que en el pasado tenían temores de manejar contenedores de otros países por el tema de las garantías, pero de a poco vieron que podían ampliar el mercado y aumentar el tonelaje”.

Para que la carga contenerizada llegue a los puertos chilenos hay que utilizar las rutas de la República Argentina. Además está decir que a nivel de infraestructura seguimos estando un paso atrás del país trasandino si queremos hacer una comparación.

Hoy en día nos informan todos los periódicos nacionales la constante sucesión de accidentes de tránsito en todas las rutas nacionales y provinciales causados por la falta de mantenimiento de las mismas.



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

Durante el mes de junio de 2008 se estarán realizando el acto de licitación de obras correspondientes a la autopista Rosario – Córdoba, tendientes a completar esta obra que unirá a las 3 principales ciudades del país con doble carril.

Como contrapartida no podemos hablar de tiempos de finalización de obras ya que este proyecto viene retrasándose año tras año.

Volviendo a la otra opción de transporte que condiciona la realización del modo multimodal, nos toca hablar de la hidrovía Paraguay – Paraná analizando la posición estratégica del puerto de Rosario y los servicios que pueden tomarse hacia los puertos de embarque de buques portacontenedores.

La situación en estos días no es la mejor. Cabe destacar que solo una compañía marítima, que brinda los servicios de transporte fluvial por medio de barcaza desde el puerto de Rosario hasta el puerto de Buenos Aires, tiene dificultades para atender toda la demanda de transporte.

Recientemente la compañía naviera MSC (Mediterranean Shipping Company) ha instalado un servicio adicional de barcaza que toca el puerto de Rosario y el puerto de Zarate en la República Argentina, pero sin llegar al puerto de Buenos Aires, haciendo que las conexiones con buques portacontenedores tengan que realizarse en los puertos de Montevideo, Uruguay y Navegantes, Brasil.

Es notorio el crecimiento que ha tenido el comercio exterior en nuestro país, lo que pone en evidencia el congestionamiento en las terminales portuarias con



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

falta de capacidad para almacenar contenedores y disponibilidad de sitios de atraque, lo que hace que la calidad del servicio se valla deteriorando.

La combinación de modos de transporte bajo un único responsable (transporte multimodal), que se practican en forma creciente en las economías más desarrolladas, han tenido un desarrollo reducido en Argentina. Las principales causas son de orden normativo, en particular la restricción a la libre circulación de contenedores, la falta de armonización en los límites de responsabilidad de los distintos modos de transporte, la falta de reglamentación de la ley de transporte multimodal, la falta de infraestructura para el trasbordo de contenedores, y alguna reticencia en los dadores y operadores de carga para combinar modos de transporte.

Existen en la ciudad una gran cantidad de dadores y operadores de carga. Más allá de que en los últimos tiempos el servicio brindado se haya emparejado para arriba, siguen existiendo embarcadores internacionales que son reacios a la coordinación de carga por dos medios diferentes de transporte, haciendo un transito internacional.

Así como los operadores de carga tienen un rol importantísimo en el desempeño de la logística del país, las empresas exportadoras son también responsables de las cadenas de abastecimiento.

Analizando la participación de las PYMES que tienen una orientación a las exportaciones, y que vienen demostrando un crecimiento que acompaña al aumento de volúmenes exportados, presentan estas, una mayor dificultad para lograr la mejor optimización de tiempos y costos logísticos.



“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”

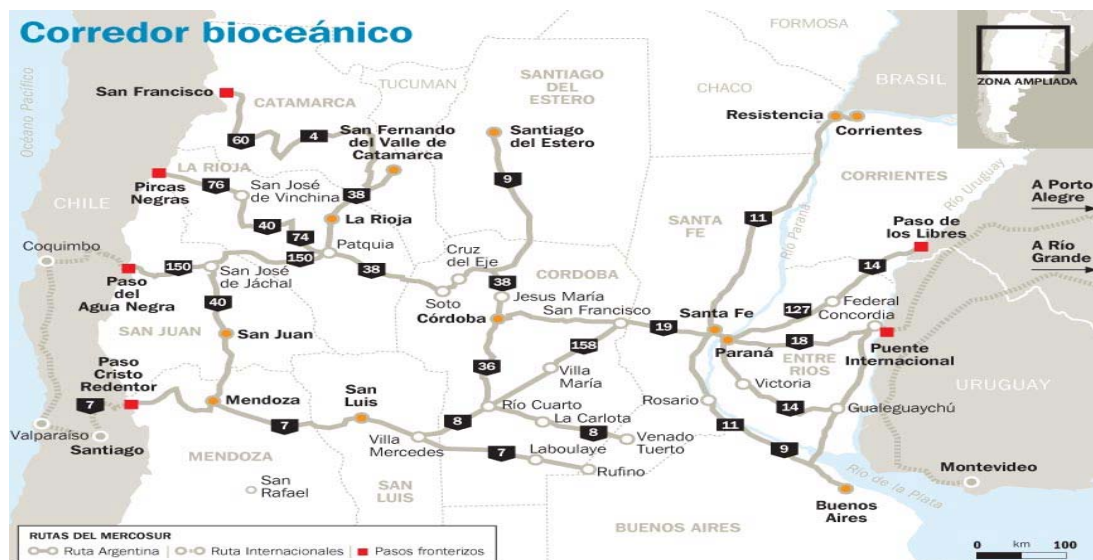
## I.2 Marco teórico

### Corredores bioceánicos

Los corredores bioceánicos han surgido como respuesta de los países portuarios en la búsqueda de los obtener mejores accesos a los mares siempre y cuando la geografía lo permite.

En nuestro país se concibe su transversalidad de este a oeste con el objetivo de articular vías terrestres internas para tener accesos al Océano Pacífico que permita optimizar tiempos y costos logísticos.

En este momento Argentina cuenta con 9 pasos cordilleranos que permiten la conexión terrestre entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico, siendo el utilizado para exportaciones rosarinas el paso Cristo Redentor, en Mendoza, para llegar a los puertos de San Antonio y Valparaíso en Chile.





## “Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”

### I.2.1. Rosario en el Corredor.



Fuente: [www.rosarioturistica.com](http://www.rosarioturistica.com)

La ciudad de Rosario tiene una posición geográfica privilegiada en lo que se refiere al transporte multimodal de cargas de Argentina y todo el Cono Sur, colocándola junto a toda la región en un nodo logístico que le revierte una gran competitividad.

Tiene una gran importancia comercial para las empresas exportadoras ya que puede contar con diferentes opciones de combinación de transporte.

Rosario cuenta con 9 accesos carreteros, que incluyen 3 autopistas uniendo a la ciudad con Buenos Aires, Santa Fe y la aún inconclusa vía de doble carril con Córdoba.

Acceden las cuatro vías ferroviarias que existen en el país y cuenta con una hidrovía navegable que la une al río de La Plata hacia el Sur y con Puerto Cáceres al Norte en Brasil.



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

En la década del 90 la Nación cedió a la provincia el puerto. El ente público no estatal ENAPRO<sup>1</sup>, delegado de la provincia la administración para explotar el puerto y sus tres áreas, a saber; la estación fluvial, la terminales granelaras y la terminal multipropósito.

---

<sup>1</sup> ENAPRO: Ente Administrador del Puerto de Rosario





### **I.2.2. Análisis de demanda del Corredor Bioceánico Central.**

El establecimiento de corredores bioceánicos entre Argentina y Chile ha buscado siempre brindar mayor agilidad e intensificar el comercio con el objetivo de lograr convergencias entre ambos países. El hecho de ampliar las plataformas de inserción han fortalecido los enlaces terrestres entre los diferentes puertos argentinos y chilenos que han abierto conexiones nuevas para destinos vía fletes oceánicos.

La demanda del transporte marítimo como medio principal y el servicio de transporte terrestre vía camión transportando carga contenerizada, es lo que determina el tráfico del transporte multimodal y el uso del corredor bioceánico como opción para alternar los puertos de embarque. De manera tal que su demanda esta determinada por los siguientes factores:

- \* Tiempo: Salidas vía Chile permiten acortar tiempos de tránsito a determinados destinos.
- \* Precio: Salidas vía Chile tienen un costo muy competitivo.
- \* Geográfico: Beneficios por distancias.

Encuestas realizadas a diferentes empresas rosarinas exportadoras, reflejan que la opción de salir vía Pacífico a determinados destinos no vienen siendo manejadas debido a la costumbre de tomar como puerto de carga solo el de Buenos Aires.

Muchas de las encuestas solicitadas arrojan como resultado que las mismas por no contar con departamentos de comercio exterior y tomar asesoramiento, en varias ocasiones, ante despachantes de aduana, determinan tomar como puerto de salida al de Buenos Aires ya que sus despachantes conocen a la perfección la Aduana Argentina.



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

Actualmente la oferta de servicio para transportar vía camión contenedores hacia los puertos chilenos alcanza de acuerdo a las exportaciones rosarinas.

Un inconveniente sustancial en nuestro país viene siendo los constantes cortes de ruta generados por protestas a las decisiones políticas del Gobierno Nacional.

Otro factor que influye, entre los meses de mayo y septiembre, son las nevadas en la zona cordillerana que afectan e interrumpen el normal tránsito a través de los pasos fronterizos.

El hecho de que las empresas de embarcadores internacionales, con agencia en la ciudad, vienen emparejando la calidad de servicio, hace que los exportadores de cargas con valor agregado dispongan de la posibilidad de contar con el transporte multimodal para salir vía Chile al Océano Pacífico.

El asesoramiento por parte de los embarcadores internacionales, los despachantes de aduana y de los mismos departamentos de comercio de cada empresa exportadora es fundamental para determinar a cual destino y desde que origen es conveniente embarcar.



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

### **I.2.3. Oportunidad de la demanda.**

A partir de la apertura de diferentes mercados latinoamericanos para los productos de empresas de diversos ramos de la ciudad de Rosario y sus alrededores, se han presentado oportunidades para optimizar la logística, al contar con terminales alternativas de salida a la que siempre fue el puerto de Buenos Aires.

Los servicios de transporte desde Sudamérica a los países asiáticos en la costa del Océano Pacífico son vitales para la participación de los puertos de Sudamérica en el foro de Cooperación Económica Asia- Pacífico (APEC), conectando corredores bioceánicos con servicios marítimos.

Estas tendencias de apertura de países latinoamericanos hacia productos de Sudamérica y el crecimiento de la industria de transporte marítimo, estimulan que los puertos llamados “pivotes” puedan ofrecer todos sus servicios a los países vecinos de ellos.

### **I.2.4 Proyección de la demanda.**

La proyección de la demanda va a estar definida por los volúmenes que los mercados permitan comercializar desde la ciudad de Rosario hacia los puertos chilenos para luego exportar a destinos objetivos, sean países del norte de Sudamérica o países de Centro América.

La capacidad de que las empresas de Rosario y su zona puedan tomar como alternativa la utilización del corredor bioceánico, va a determinarse según el correcto asesoramiento por parte de los embarcadores internacionales, despachantes de aduana y departamentos de comercio exterior propios.



## **CAPÍTULO II**

### **Metodología Operativa.**

La técnica que se utilizó fue la de recopilación documental.

La información fue:

Primaria: Informes verbales, escritos y encuestas de empresas intervinientes en el tema de estudio, documentos de la CEPAL<sup>2</sup>, documentales y otros.

Secundaria: Se han utilizado textos y libros publicados por la prensa, se ha obtenido información vía internet y artículos periodísticos, entre otros.

Los datos que se utilizaron cualitativamente han tenido el objetivo de conocer las características de las condiciones actuales que las empresas rosarinas exportadoras describen, relacionándolas al efecto de la utilización de corredores bioceánicos. En cuanto a los datos cuantitativos, estos se utilizaron para analizar estadísticamente dos opciones de salida de exportación a determinados destinos.

Con respecto a los datos cualitativos que han sido utilizados, se conocieron opiniones que se ven afectadas por la toma de decisión al momento de elegir un destino.

De los resultados obtenidos de la información conseguida, se han analizado cualitativamente y cuantitativamente a partir de las características generales,

---

<sup>2</sup> CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

para poder así, dar a conocer las necesidades del conocimiento y correcta utilización de las opciones de puertos de salida.

Mediante un análisis descriptivo se ha analizado la interpretación de los resultados. Es decir, que desde un estudio de las condiciones actuales de las empresas exportadores de la ciudad de Rosario a determinados destinos utilizados en un pasado reciente, se hace una puesta en comparativa instalando una segunda opción que viene dada por el transporte multimodal, llegando así a un análisis dinámico.

### **1- Presentación y revisión general del trabajo:**

Al momento de hacer la revisión general, se ha controlado la introducción, la secuencia de los temas y su contenido, siguiendo con los márgenes tipos de letra, renglones, cuadros numéricos y anexos, para compaginar de la mejor manera y de la forma mas coherente cada uno de los temas intentando lograr un mismo estilo de presentación a lo largo de todo el trabajo.



## **II.1. Características de las principales alternativas.**

### **Exportación contenerizada vía Buenos Aires (Atlántico).**

Las empresas rosarinas en el desarrollo de sus exportaciones, han tenido siempre como primera opción de puerto de carga a las terminales portuarias de Buenos Aires. Podemos nombrar a Terminal Río de La Plata (T1 y T2), Terminales Portuarias Argentinas (T3), Terminal 4, BACTSSA (T5), y Exolgan. Resulta importante destacar que para llegar a estos puertos es necesario hacerlo mediante camión o barcaza. La opción terrestre es más efectiva ya que en este momento solo una compañía naviera presta el servicio fluvial al puerto de Buenos Aires.

Para la carga de contenedores, las agencias marítimas otorgan equipos (contenedores) disponibles en las terminales portuarias donde sus buques operan. El retiro del contenedor vía terrestre, la puesta en planta de los exportadores en el gran Rosario y su posterior devolución con la mercadería cargada, tiene un costo de USD 800<sup>3</sup> aproximadamente, a mediados de este año.

Siguiendo con un análisis de costos, es necesario, también, tener en cuenta los gastos de las terminales portuarias en conceptos de servicios a las cargas, entregas de equipos vacíos y controles de precintos que totalizan unos USD 150. Los gastos de agencia por conceptos de manipuleo, THC, toll, emisión de documentación y gastos logísticos por unos USD 360. La sumatoria de estos tres conceptos formará lo que se conoce como puesta a FOB, es decir lo que le representa a una empresa exportadora poner su mercadería a bordo del buque.

---

<sup>3</sup> Ver anexo n° 6



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

Si se quiere atender a los tiempos que demanda la puesta a FOB del contenedor con mercadería exportable de empresas rosarinas en las terminales portuarias de Buenos Aires, tenemos que establecer como tiempo patrón un día completo. Obviamente van a existir diferencias en los tiempos de carga según la cantidad y características de la mercadería, y también en las condiciones de tránsito como así en la congestión de los accesos a las terminales portuarias.

### **Exportación contenerizada vía Chile (Pacífico).**

Los puertos chilenos de San Antonio y Valparaíso se encuentran situados a pocos kilómetros de la ciudad capital de Santiago. Estas 2 terminales operan de manera similar cada una atendiendo a determinadas líneas marítimas que conectan a Chile con el resto del mundo.

Las empresas exportadoras de la ciudad de Rosario y afluentes, así como las del resto del país, cuentan con la posibilidad de concretar sus exportaciones vía Océano Pacífico.

La utilización del corredor bioceánico central, tiene importantes ventajas para determinados puertos del continente americano y de Oriente.

Es importante destacar que los servicios logísticos que brindan las empresas de embarcadores internacionales ejerciendo su rol de agentes de carga, deben ser analizados como un todo. Es decir, se deben tener en cuenta los tiempos totales de tránsito desde la carga en planta de los exportadores hasta la entrega en destino.



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

Resulta interesante destacar que existen agencias marítimas que otorgan la posibilidad de retirar contenedores vacíos para la exportación desde puertos de San Antonio y Valparaíso, de las terminales portuarias de Buenos Aires, lo que resulta determinante para la reducción de costos respecto de un retiro de equipo de los puertos chilenos.

Un transporte terrestre desde Buenos Aires para retirar el equipo, cargar en planta del exportador en Rosario y sus alrededores, y una posterior entrega del contenedor cargado con la mercadería exportable tiene un costo aproximado a los USD 1900<sup>4</sup> a mediados del presente año.

El análisis de costos de la puesta a FOB en puertos chilenos estará integrado por los gastos de transporte terrestre antes mencionado y los gastos de agencia e ingreso en la terminal portuaria designada, que rondan los USD 150 por contenedor.

Debemos considerar como tiempo promedio para la puesta a FOB de la mercadería exportable desde la ciudad de Rosario en puerto de San Antonio (SAI) o Valparaíso, dos días. La existencia de desvíos en estos promedios estará determinada por factores como demora en la carga de la mercadería en el contenedor, cierres de ruta en la Cordillera de los Andes causadas por nevadas y congestión en los puertos de zarpe de los buques.

**COSTOS PARA PUESTA A FOB ATLANTICO PACIFICO**

Conceptos	Tpte. Tte	Gtos. Agencia	Ing. a terminal	Total
<b>Bue - Ros - SAI / Valparaíso</b>	USD 1900	USD 150	USD 0	USD 2050
<b>Bue - Ros - Bue</b>	USD 800	USD 360	USD 150	USD 1310

---

<sup>4</sup> Ver anexo nº 6





## **II.2. Descripción de salidas de buques y la incidencia de una 2da opción**

La vulgaridad de escuchar por parte de los responsables del comercio exterior de las empresas rosarinas, con respecto al puerto de Buenos Aires como puerto de carga (POL), redundaba en la falta de conocimiento por parte de varias de esta de una segunda alternativa.

Es cierto que desde el puerto de Buenos Aires operan todas las líneas navieras. En Terminal Río de La Plata (T1 y T2), MSC, Maruba, CCL, ZIM Lykes, Libra, Montemar, TMM, Niver, CMA CGM, Grimaldi; en Terminales Portuarias Argentinas (T3), Grimaldi Lines, Kien Hung, NYK, Ocean Bulk; en Terminal 4, Maersk; en BACTSSA (T5), Cosco, Evergreen, Mitsui, P&O Nedlloyd, Abbey Sea; en EXOLGAN, Hamburg Sud, Saf Marine, CMA CGM, Hapag Lloyd, Lykes, TMM, Alianza, Crowley, Columbus Line, APL, CSAV, Docenave, Evergreen, Maersk Sealand, Montemar, NYK. De tal manera, tener conocimiento de esto implica saber que se puede llegar a cualquier destino del mundo tomando como puerto de carga al de Buenos Aires. La distancia desde la ciudad de Rosario hasta la zona portuaria de Buenos Aires es de 320 Km., dato muy tenido en cuenta por los exportadores rosarinos.

El factor distancia relacionado al tiempo de tránsito desde Rosario a los puertos chilenos de San Antonio y Valparaíso, además de ser mayor, presenta la dificultad del paso cordillerano.

La ciudad de Rosario se encuentra a 1350 Km. de distancia la ciudad capital de Chile, Santiago, esta respecto de el puerto de San Antonio a unos 90 Km. Operan líneas navieras como CCNI, API, Gear Bulk, Hamburg Sud, Maersk



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

Lines, Maruba, MOL, MSC, NYK, CSAV, F.H Bertling llegando a todos los continentes.



Fuente: [www.sanantonioport.cc.cl](http://www.sanantonioport.cc.cl)

El puerto de Valparaíso se encuentra a 115 Km., lo que significa un costo mayor en el transporte terrestre para poder embarcar de los puertos chilenos. Operan MSC, Hamburg Sud, Hapag Lloyd, CMA-CGM, NYK, CCI, K-Line, MOL, Evergreen, Seaboard Marine, TBS



Fuente: [www.webpicking.com](http://www.webpicking.com)

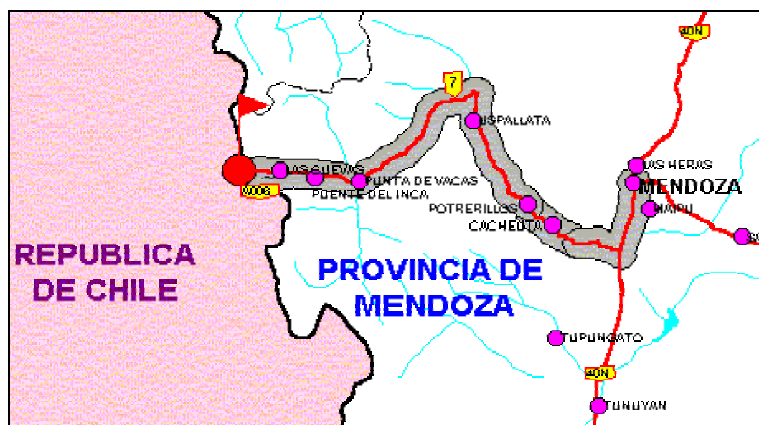


### II.3. Rosario y los corredores actualmente

Esta claro que Rosario al estar localizada en una zona geográfica central, se encuentra ante una ventaja respecto de otros centros productivos.

El transporte de contenedores con carga de empresas de Rosario y la zona puede hacerse vía fluvial, por medio de barcaza o camión, para llegar al puerto de Buenos Aires, o mismo a puertos alternativos de salida como son Zarate, Montevideo, Uruguay o Navegantes, Brasil, haciendo referencia a lo que es el corredor formado por la Hidrovía Paraguay – Paraná con un costo inferior al transporte terrestre luego de que la empresa MSC ha instalado un servicio sin tocar el puerto de Buenos Aires.

En lo que ha transporte carretero se refiere, para utilizar un servicio logístico de transporte multimodal, y lograr tener como puerto de salida a las terminales chilenas de San Antonio y Valparaíso en el Océano Pacifico, es necesario el paso fronterizo por el cruce del Cristo Redentor, en Mendoza.



Fuente: [www.vialidad.gov.ar](http://www.vialidad.gov.ar)



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

La distancia de 1350 Km. hace que el costo sea significativo. Sin embargo, la posibilidad de retirar contenedores vacíos desde las terminales portuarias de Buenos Aires que otorgan determinadas compañías navieras, aumenta la competitividad del Corredor Bioceánico Central para las exportaciones rosarinas vía Chile.

**COSTO TRANSPORTE / KM**

Concepto	Costo transporte	Distancia	Total x Km.
Bue - Ros - SAI / Valparaíso	USD 1900	1770 Km.	USD 1,07 / Km.
Bue - Ros - Bue	USD 800	640 Km.	USD 1,25 / Km.



## **II.4. Análisis FODA de corredor bioceánico para Rosario**

Para conocer la situación con que se encuentran las empresas exportadoras rosarinas respecto de los corredores bioceanicos utilizamos un análisis FODA. De esta manera podremos identificar que puerto de embarque es conveniente utilizar para determinados destinos finales.

Las oportunidades y amenazas las relacionaremos a lo que la utilización del transporte multimodal puede ofrecer, y tiene, a través de la utilización de corredores, mientras que las fortalezas y debilidades estarán relacionadas a los aspectos internos de las empresas exportadoras rosarinas en la utilización de corredores bioceanicos.

### **Oportunidades:**

1. Diferentes alternativas de puertos de carga para exportaciones definitivas
2. Variedad de opciones en modos de transporte secundario.
3. Menores costos de agencias y portuarios en Chile respecto de Buenos Aires.
4. Esquive en la utilización del puerto de Buenos Aires.
5. Punto de encuentro e integración del MERCOSUR.

### **Amenazas:**

1. La competencia en cuento a las empresas exportadoras que elijan como puerto de salida al de Buenos Aires, seguirá existiendo.



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

2. En cuanto al corredor bioceánico Central, condiciones incontrolables que afecten el normal desarrollo del transporte.
3. Inconvenientes de acuerdo a la descentralización por parte de los sectores de interés de Buenos Aires.

**Fortalezas:**

1. Se ha reconocido la importancia en el efecto causado por la correcta toma de decisiones al momento de salir por el puerto de embarque conveniente.
2. El constante crecimiento en el número de empresas embarcadoras, oferentes de servicios logísticos, hacen que cada vez más se manejen diferentes opciones.
3. La zona geográfica donde se encuentra situada la ciudad de Rosario, brinda una oportunidad a las empresas exportadoras, que si se hablase de las mismas compañías situados en otros centros industriales del país, estas, no podrían conseguir el mismo beneficio en costos.
4. Alternativas para retirar equipos contenedores de diferentes terminales.

**Debilidades:**

1. Gran cantidad de empresas actualmente, derivan en sus despachantes la responsabilidad de hacer una exportación y definir su logística.
2. Incorrecto análisis al determinar si es conveniente acortar tiempos de tránsito y cobro de venta o abaratar costos y alargar tiempos.



## **II.5. Estrategia de las empresas.**

Muchas veces se ha nombrado, o se hace referencia, a la logística cuando en realidad se quiere hacer referencia al transporte. Hay que destacar que el transporte es una parte de la logística de un producto de una empresa, donde este, es fundamental para acortar el conducto que va desde el mismo proveedor hasta el cliente.

Las estrategias a tomar relacionadas al transporte, a sus costos y al cobro final de la mercadería, van a determinarse según las prioridades que las empresas tengan en la toma de decisiones. Tales estrategias pueden estar direccionadas hacia:

- \* Liderazgo en costos: Existen destinos a los que tomar una estrategia basada en costos representa, tomar la opción de transporte más económica sin importar el tiempo de tránsito y disponibilidad del producto del comprador.
  
- \* Diferenciación: La toma de decisión basada en la diferenciación del servicio elegido para que el comprador disponga del producto, será objetiva de acuerdo a lo percibido por este en cuanto a tiempo y costo. De esta manera el exportador puede agregarle valor a su producto con una mayor velocidad de entrega.



## II.6. Impacto de la demanda en la capacidad del corredor central

La distancia desde Rosario a Mendoza es de 849 Km. tocando las ciudades de Funes, Roldan, Cacaraña, Cañada de Gomez, Armstrong (Santa Fe), Marcos Juárez, Leones, Bell Ville, Villa María, (Córdoba) por la ruta Nacional 9, Dalmacio Vélez Sarsfield, General Deheza, General Cabrera, Cruce RN 158 y RP 11 por la R 158, Río Cuarto, Desvío a las Albahacas, Achiras, La Punilla por la RP 10, Cruce RN 148 y RP 20, La Loma por la RP 20, El Chorrillo, San Luis, La Paz, La Dormida, Las Catitas, San Martín por la RN 7. Existen caminos paralelos por lo que el tráfico hasta la ciudad de Mendoza es fluido.

El cuello de botella se produce al momento de llegar al paso internacional Cristo Redentor, a la Oficina de Aduana de Punta de Vacas, (transporte de cargas) ingreso país; Oficina Aduana Localidad “Uspallata” (transporte de cargas) egreso país, fuera del Paso Internacional “Sistema Cristo Redentor” sufriendo cortes durante la época de nevadas.



Fuente: [www.ruta0.com](http://www.ruta0.com)





## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

Las terminales portuarias de Buenos Aires sufren hoy en día un abarrotamiento para el ingreso de contenedores debido al congestionamiento de camiones. Que se defina la necesidad de salida vía Chile, a determinados puertos de destino, contribuirá en medida a la optimización de la logística de equipos contenedores y a la mencionada congestión.

### **II.7. Competitividad del corredor bioceánico central**

La competitividad del corredor central dependerá en gran medida de la posibilidad de brindar servicios de transporte adecuado, que optimicen costos y tiempos para las empresas exportadoras de la zona de Rosario. Para que se logre este objetivo, las empresas exportadoras deberán contar con la posibilidad de tomar la mejor decisión. Tal decisión, va a obedecer a la información que accedan los responsables de definir la coordinación operativa de las cargas. En dicha cuestión, es muy alta la relevancia que adquieren los agentes de carga, agencias embarcadoras internacionales, de logística internacional o freight forwarders si se los quiere llamar así, ya que las mismas juegan un papel de apoyo, un soporte para los departamentos de comercio exterior de cada empresa.

La relación de competitividad entra el corredor bioceánico y las empresas, se verá reflejada en la habilidad de promover su alternativa de uso para crear y mantener un entorno que sustente una mayor creación de valor para las empresas y prosperidad para determinados tráficos.



## **II.8. Diseño metodológico.**

La utilización del método deductivo, describiendo conceptos generales por separado para luego ir a lo particular y relacionarlos entre sí, ha caracterizado al presente trabajo. Se empieza hablando acerca de los objetivos e ideas de los corredores bioceánicos, de las exportaciones desde la ciudad de Rosario y su zona, para finalmente llegar a establecer determinados puertos de descarga objetivos, donde el uso del mismo alteraría los conductos operativos de las empresas exportadoras y sus proyecciones.

De acuerdo a los tipos de investigación, se ha partido de un estudio exploratorio, que sirva para luego hacer un estudio descriptivo que fundamenten la investigación correlacional proporcionando información para llevar a cabo una explicación generando un sentido de entendimiento.



## **CAPITULO III**

### **Discusión de los resultados.**

Las empresas exportadoras de la ciudad de Rosario y su zona tienen la oportunidad de demandar crecientemente la opción de salida de sus exportaciones a determinados lugares vía Chile, incurriendo en la realización de un transporte multimodal, utilizando el corredor bioceánico central entre Argentina y Chile. Tal creciente demanda se apoya en dos pilares:

- El conocimiento de la alternativa de salida vía Pacífico hacia determinados puertos de América en el Océano Atlántico, Pacífico y Centroamérica, y
- En la confiabilidad del servicio que los exportadores tengan en sus forwarders y staff de apoyo.

A la vez que existen ciertos puntos que muestran debilidades en la capacidad para atender los niveles de demanda proyectados con un servicio competitivo, figuran puntos a favor de la utilización del corredor como vía de salidas de exportación.

Sin ser la provincia de Santa Fe la principal exportadora de carga contenerizada a través del Océano Pacífico, durante el año 2006 pasaron 117 mil toneladas por las terminales de Valparaíso<sup>5</sup>, con Mendoza y Buenos Aires a la cabeza, haciendo que las perspectivas para las próximas temporadas sean muy buenas.

---

<sup>5</sup> Ver anexo 3 y 4



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

Entre los principales puertos que reciben carga argentina vía Valparaíso se destacan Manzanillo (México), San Juan (Puerto Rico), Buenaventura (Colombia) y Callao (Perú). En diálogo con infobaeprofesional.com en las instalaciones de la terminal,

Alejandro Úbeda Opgaard, analista de Asuntos Corporativos de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) aseguró que “cada vez es más la carga argentina que elige salir por Valparaíso”.

“Si bien aún hay dificultades y es necesario hacer inversiones en los pasos fronterizos, hay innegables beneficios, producto de la cercanía geográfica”, agregó.

La pelea con el puerto de San Antonio es muy pareja, el servicio es parejo habiendo sacado una pequeña ventaja Valparaíso por captar nuevas líneas navieras. Para este año está prevista la licitación de una nueva Terminal en Valparaíso que permitirá aumentar las capacidades en 10, 5 millones de toneladas.

Del lado de la Argentina, y ante esta oportunidad de demanda, el hecho de instalar en los exportadores el flujo de exportación vía Chile, el aprovechamiento intentando incrementar y hacer sostenible la utilización del corredor bioceánico, se contribuirá a mejorar el flujo de dinero por cobros de exportación mediante la reducción de tiempos de tránsito.



## **CAPITULO IV**

### **Conclusiones**

De acuerdo a lo desarrollado podemos determinar la relevancia y la influencia que tienen los agentes de cargas (freight forwarders) y sectores de apoyo sobre las personas a cargo de la toma de decisiones de comercio exterior, en lo que a transporte se refiere, en las empresas de la zona de Rosario a los puertos de estudio.

Las empresas exportadoras no pueden darse el lujo de no disponer de la mejor información, del mejor asesoramiento y de las mejores herramientas que intervienen en toda la cadena logística entera del producto de su trabajo.

Entendiendo como uno de los pilares fundamentales del conducto, que va desde los proveedores hasta el cliente final, al transporte y la influencia que ejerce en el mismo, notamos una participación evidente en la cuantificación de la competitividad de la empresa.

Es notorio según lo expuesto en el trabajo que el comercio internacional y la contenerización que se inicio después de la segunda guerra mundial, continuará creciendo, sin esperar que el desarrollo del transporte multimodal se ponga a la misma altura en el corto plazo.

Teniendo en cuenta que la logística es el proceso donde se planifica, se lleva a la practica y se controla todo el movimiento y almacenaje tanto de materiales de producción como de materias primas como productos de fabricación y



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

productos terminados, mas los costos y la información que relaciona todos estos factores entre sí, podemos destacar como principal interesado en el desarrollo y correcto manipuleo de cargas al cliente final.

Por lo recién expuesto, relacionado al caso de estudio de este trabajo, se considera necesaria la disposición para determinados puertos de destino, la mejor opción de embarque en cargas de contenedores para exportaciones rosarinas.

Se entiende que analizando las referencias cuantitativas expuestas en cuadros (ver anexo 5), las empresas exportadoras a través del personal a cargo de los departamentos encargados del transporte de mercadería contenerizada, acotaran los pedidos de cotizaciones de flujos de exportación, solicitando el puerto de destino condicionando a los agentes de carga a informar la “propuesta vía Chile”.

En el mismo cuadro se puede deducir que:

- Es conveniente zarpar vía Chile a los puertos de destino en la costa del Océano Pacífico.
- Es importante analizar el costo de oportunidad para los casos en que se decida la opción de acuerdo al precio.
- Para destinos en la costa del Atlántico del N de Sudamérica aún saliendo por el Pacífico el tiempo de tránsito es menor.



## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

### **Glosario**

En el presente glosario se identifican determinadas expresiones que han sido utilizadas en el trabajo, y que debido al carácter técnico que refieren, pueden resultar poco conocidas para el público en general. Se encuentran ordenadas alfabéticamente y brindan una breve explicación o definición de su significado.



**Buques portacontenedores:**

Se trata de una de las familias de buques de mayor tamaño. Los mayores llegan a los 350 metros de eslora con una capacidad para casi 9.000 contenedores que llevan toda clase de mercancía, habiéndose publicado estudios de portacontenedores de hasta 18.000 unidades.

**Conducto:**

Es la etapa que corresponde a la longitud que va desde los proveedores hasta los clientes relacionados a los tiempos de tránsito y de almacenaje intermedio de los bienes que sirven para conseguir el cobro del producto vendido.

**Freight Forwarder:**

Es un agente que le presta sus servicios expertos a los exportadores e importadores, gracias a su conocimiento cabal sobre las reglas y regulaciones en esta materia, tanto del país de origen como de los países de destino, así como de los métodos

de envío y los documentos relacionados con el comercio

**Puesta a FOB:**

En inglés FOB significa Free on Board, va seguido de un puerto. Significa que la mercadería es puesta a bordo del barco con todos los gastos, derechos y riesgos a cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del barco, con el flete excluido.

**TEU:** Siglas en inglés de “Twenty Foot Equivalent Unit”. Unidad de medida estándar internacional establecida por ISO (International Organization for Standardization). Un TEU es equivalente a un contenedor de 20 pies standard.

**Transit time:**

En inglés, tiempo de tránsito, utilizado en la jerga marítima significa el tiempo de recorrido de un buque desde un puerto de origen a un puerto de destino.

**Transporte multimodal:**

Se lo define como la utilización de al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato





## **“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente.



## **Bibliografía**

### **Libros:**

1. Dr. Alberto Ruibal Handabaka “Corredores Interoceánicos Suramericanos”  
Criterios Logísticos de Selección”.

### **Revistas:**

1. Multimodal. Comercio internacional útil. Ediciones Varias.  
[www.revistamultimodal.com.ar](http://www.revistamultimodal.com.ar)

### **Informes y Publicaciones:**

1. Jan Hoffman El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano. ¿Hay ventajas comparativas para mover el comercio entre Sudamérica y Asia vía Pacífico? “
2. Antonio Zuidwijk Los corredores bioceánicos: ¿es necesaria la salida de la Argentina al Pacífico? (hace un cuestionamiento pero apunta mas que nada al comercio con Asia)



## “Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”

---

### Internet:

1. “Accesos al puerto de Rosario”, en:  
<http://www.rosario.gov.ar>
  
2. “El corredor bioceanico Rosario – Valparaíso”, en  
<http://www.webpicking.com>
  
3. “Los corredores bioceanicos”, en:  
<http://www.mindef.gov.ar>
  
4. “Navieras”, en:  
<http://www.porvalparaiso.cl>
  
5. “Navieras”, en:  
<http://www.sanantonioport.cc.cl>
  
6. “Paso internacional Cristo Redentor”, en:  
<http://www.gendarmeria.gov.ar/pasos>
  
7. “Revista CEPAL 71 agosto 2000 – “El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacifico sudamericano”, en:  
<http://www.eclac.org/publicaciones>
  
8. “Situación geográfica del puerto de Rosario”, en:  
<http://www.enapro.com.ar>



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

9. “Los corredores bioceanicos ejes de integración y desarrollo”, en:  
<http://www.difrol.cl/0107.htm>

10. “Crece la exportación de productos argentinos desde Chile”, en:  
<http://www.nuestromar.com>

11. “Reducir costos ante el crecimiento del comercio exterior / Por Banco Mundial”, en:  
<http://www.enfasis.com/logistica>

12. “Reunión bilateral por la integración”, en:  
<http://www.logistica.enfasis.com/notas/695-reunion-bilateral-la-integracion>



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

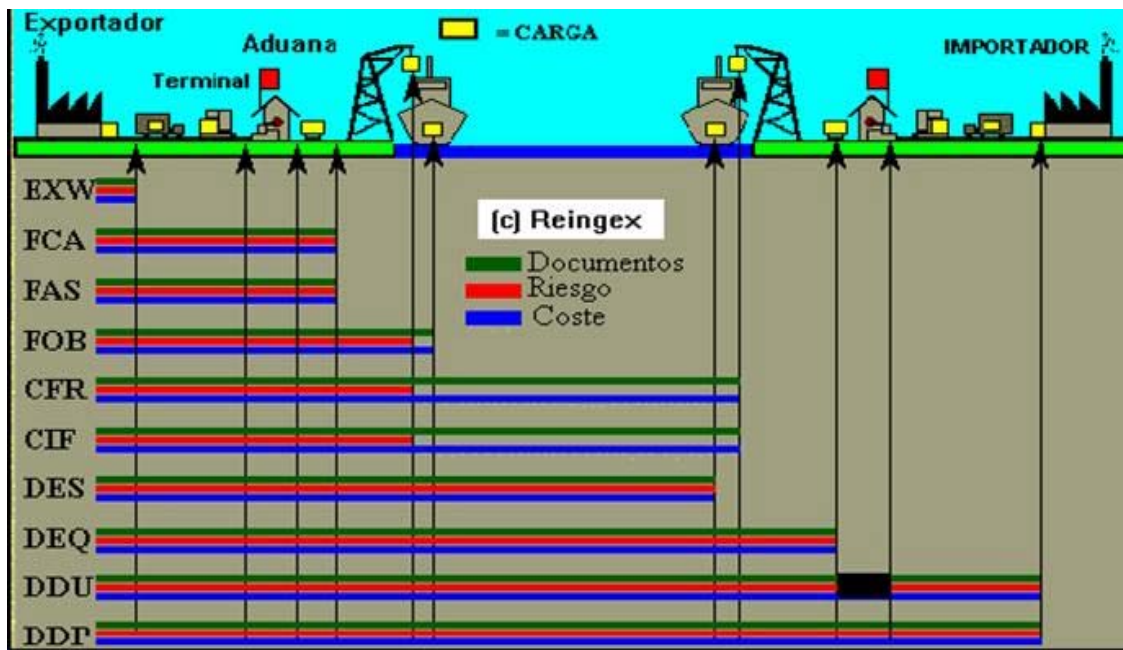
---

## **Anexos**



“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”

ANEXO 1: INCOTERMS. Fases y pasos de responsabilidades.

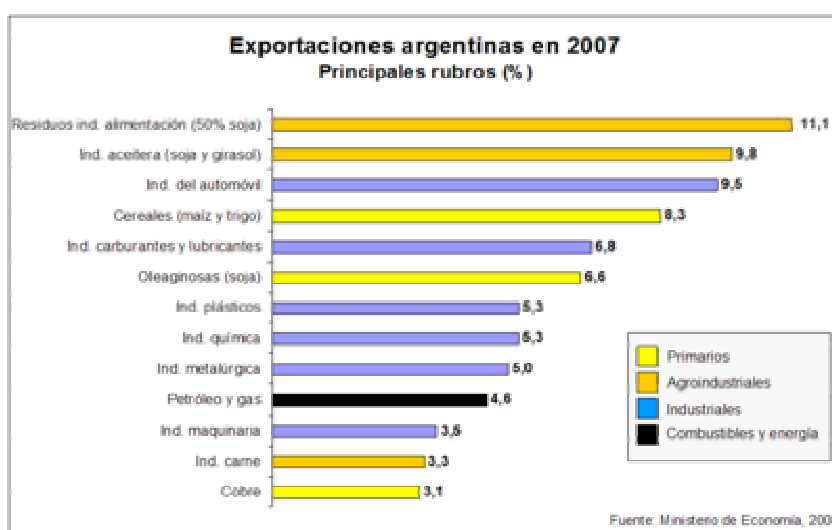


Fuente: [www.webpicking.com](http://www.webpicking.com)



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

**ANEXO 2: Exportaciones argentina por rubros**



Fuente: Ministerio de Economía



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

**ANEXO 3: Tránsitos argentinos por Puerto Valparaíso, Chile.**



Fuente: [www.webpicking.com](http://www.webpicking.com)





**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

**ANEXO 4: Exportaciones argentina desde Chile por toneladas durante el año 2006.**

<b>Valparaíso, la puerta hacia nuevos mercados</b>	
<b>Exportaciones argentinas vía océano Pacífico.</b>	
<b>Por destino / año 2006</b>	
<b>DESTINO</b>	<b>Toneladas</b>
MANZANILLO (México)	12.376
SAN JUAN (Puerto Rico)	10.162
BUENAVENTURA (Colombia)	10.045
CALLAO (Perú)	9.162
YOKOHAMA (Japón)	7.921
OAKLAND (EEUU)	7.553
LONG BEACH (EEUU)	4.658
NUEVA YORK (EEUU)	4.006
KEELUNG CHILUN (Taiwán)	3.983
GUAYAQUIL (Ecuador)	3.854
VANCOUVER (Canadá)	2.774
MANZANILLO (México)	2.631
MONTREAL (Canadá)	2.577
CARTAGENA (Colombia)	2.263
OTROS PUERTOS	33.240
<b>Total general</b>	<b>117.204</b>



**ANEXO 5: Puertos destino convenientes para salir vía Pacífico teniendo en cuenta la puesta a FOB, gastos de agencia y gastos terminales.<sup>6</sup>**

		PACIFICO		ATLANTICO		
			TT y Total CyF		TT y Total CyF	
Pacífico	Col	<b>Buenaventura</b>	13	<b>Buenaventura</b>	32	
	20' STD	USD 1450	3500	USD 1800 + 500	3610	
	40' STD	USD 1750	3800	USD 2700 + 1000	5010	
	Ecu	<b>Guayaquil</b>	9	<b>Guayaquil</b>	25	
	20' STD	USD 1400	3450	USD 2700 + 540	4550	
	40' STD	USD 1700	3750	USD 3200 + 970	5480	
	Centro	Bar	<b>Bridgetown</b>	39	<b>Bridgetown</b>	35
		20' STD	USD 2900	4950	USD 2840 + 270	4420
40' STD		USD 4200	6250	USD 4170 + 740	6220	
C.Ric		<b>Puerto Limón</b>	12	<b>Puerto Limón</b>	30	
40' STD		USD 3150	5200	USD 2400 + 1200	4910	
Atlántico		Ven	<b>Puerto Cabello</b>	12	<b>Puerto Cabello</b>	30
	20' STD	USD 2400	4450	USD 1850	3160	
	40' STD	USD 3300	5350	USD 4200	5510	
	Col	<b>Cartagena</b>	12	<b>Cartagena</b>	25	
	20' STD	USD 2500	4550	USD 2400	3710	
	40' STD	USD 3250	5300	USD 3400	4710	
	Ven	<b>La Guaira</b>	13	<b>La Guaira</b>	25	
	20' STD	USD 2400	4450	USD 1750 + 600	3660	
	40' STD	USD 3300	5350	USD 2300 + 1200	4810	

<sup>6</sup> Todos los costos de este trabajo están expresados en USD y no tienen vigencia.



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

**ANEXO 6: Puesta a FOB contemplada para la toma de decisión de puerto de salida.**

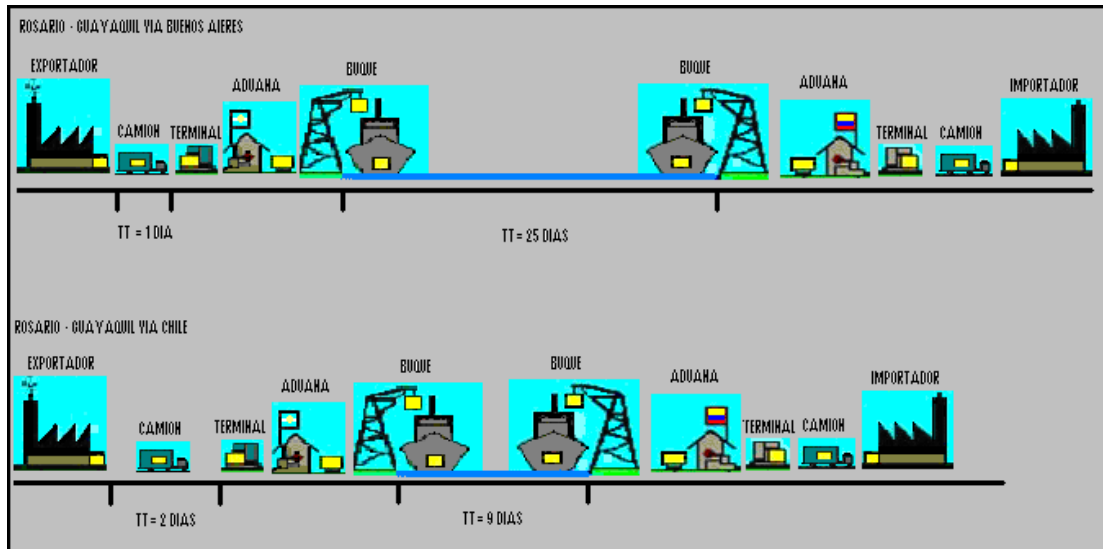
<b>Puesta a FOB SAI / VAL</b>	<b>Total</b>	<b>Puesta a FOB BUE</b>	<b>Total</b>
BUE - ROS - SAI / VAL	USD 1900	BUE - ROS - BUE	USD 800
Ingreso a terminal	USD 0	Ingreso a terminal	USD 150
Gtos. de agencia	USD 150	Gtos. de agencia	USD 360

En los anexos 5 y 6 se ven reflejados los costos totales de transporte para determinados destinos teniendo las opciones de salida vía Buenos Aires y vía Chile. En dicha tabla se refleja de color verde claro los costos de los transportes multimodales que resultan más competitivos que la otra alternativa y los menores tiempos de tránsito.



“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”

## ANEXO 7: Exportación empresa rosarina productora de equipamiento odontológico desde Rosario, Argentina a Guayaquil, Ecuador.



N&H SRL es una empresa localizada en la ciudad de Rosario destinada a la producción de equipamiento odontológico, proveedora de sus distribuidores a nivel nacional e internacional, así como de clientes puntuales en todo el mundo.

A principios del mes de junio de 2008, y tal como lo realiza cuatrimestralmente su distribuidor en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, para tal país, Colombia y Perú, solicitó cotizaciones para el servicio de transporte internacional.

Según lo informado por los responsables de comercio exterior de la empresa, se solicitaron cotizaciones FCA Rosario – Guayaquil. Sin solicitar detalles, recibieron 3 propuestas, de las cuales solamente una tenía como puerto de salida a Valparaíso, Chile.

Se confirmó este servicio notando ventajas competitivas en cuanto al tiempo de tránsito (tt), el cual es reducido en 15 días, y al costo que representa un ahorro de USD 1100.



**“Impacto impulsado por el corredor bioceánico en exportaciones rosarinas a Latinoamérica.”**

---

**ANEXO 8: Cuadro comparativo situación actual y esperada aplicada a N&H SRL.**

<b>Concepto cualitativo</b>	<b>Situación actual</b>	<b>Situación esperada</b>
Solicitud	FOB Rosario - Guayaquil	FOB Rosario - Guayaquil
Forwarders oferentes	3	1
POL	Buenos Aires	Valparaíso
Condición de venta	CFR Guayaquil	CFR Guayaquil

<b>Concepto cuantitativo</b>	<b>Situación actual</b>	<b>Situación esperada</b>
Transit time	26 días	11 días
Costo Tpte. Internacional	USD 4450	USD 3450
Cant. viajes	Cuatrimestrales	Trimestrales
Representación flete en FC	10,83%	8,45%

En el cuadro se puede ver una comparativa de los conceptos cualitativos y los cuantitativos que la empresa venía manejando hasta el mes de junio de 2008 y lo que se espera lograr con el manejo de la opción de exportación vía Chile.