

SERVICIOS LOGÍSTICOS DIGITALES



SERVICIOS LOGÍSTICOS DIGITALES

- 3** **Introducción**
- 6** **Los retornos en vacío**
- 11** **Antecedentes**
- 14** **Empresas de Servicios Logísticos Digitales**
- 20** **Casos de Argentina**
- 25** **Conclusiones**

Introducción

INTRODUCCIÓN

ESTE INFORME:

ANALIZA



El desempeño de los emprendimientos de servicios de logística digital dedicados al transporte carretero de cargas (las llamadas “bolsas de carga”)

IDENTIFICA



Si existen ámbitos de intervención para la política pública que estimulen su desarrollo.

INTRODUCCIÓN

“BOLSAS DE CARGA”



DENOMINACIÓN: Emprendimientos que conectan cargadores y transportistas para concretar sus operaciones.

INCORPORACIÓN DE OTROS SERVICIOS CON EL TIEMPO para eficientizar la logística y brindar mayor confianza entre ambas partes.

El desarrollo tecnológico llevó a generar un entorno digital de esos servicios para el procesamiento en tiempo real de grandes volúmenes de datos. A este estadio de desarrollo organizacional lo llamamos **EMPRESAS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DIGITALES (ESLD)**.

ARG | 93%

Transporte de mercancías se realiza por carretera

RETORNOS EN VACÍO

¿Es un problema estructural sin posibilidades de mitigación o existe un margen para su mejora?

Los retornos en vacío

LOS RETORNOS EN VACÍO

➤ Causas



Diferencias en las distribuciones poblacionales y las características de los productos regionales que demandan distintos equipos de transporte y generan una estacionalidad en esa demanda.



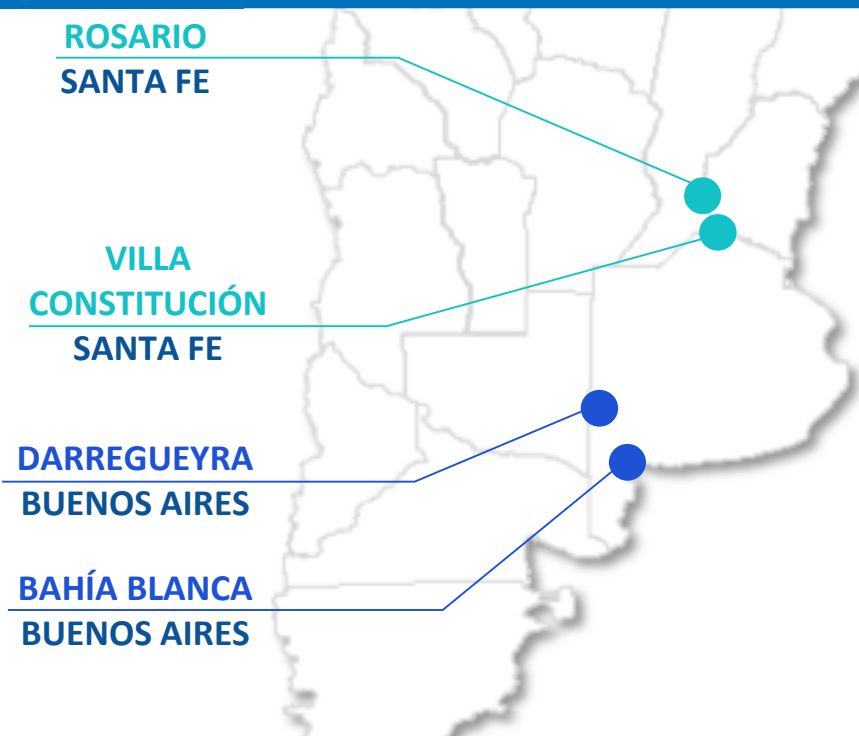
Como la confianza entre cargadores y transportistas es un factor clave en las operaciones, hay una tendencia a contratar servicios de transporte locales.



Asimetrías en los niveles de servicio y en el grado de desarrollo de la logística sectorial para las cargas disponibles en un sentido y en el otro: tiempos de entrega, calidad de las unidades, manejo de inventarios, etc.

LOS RETORNOS EN VACÍO

➤ Viajes en vacío – Análisis de matriz O-D. Ejemplos

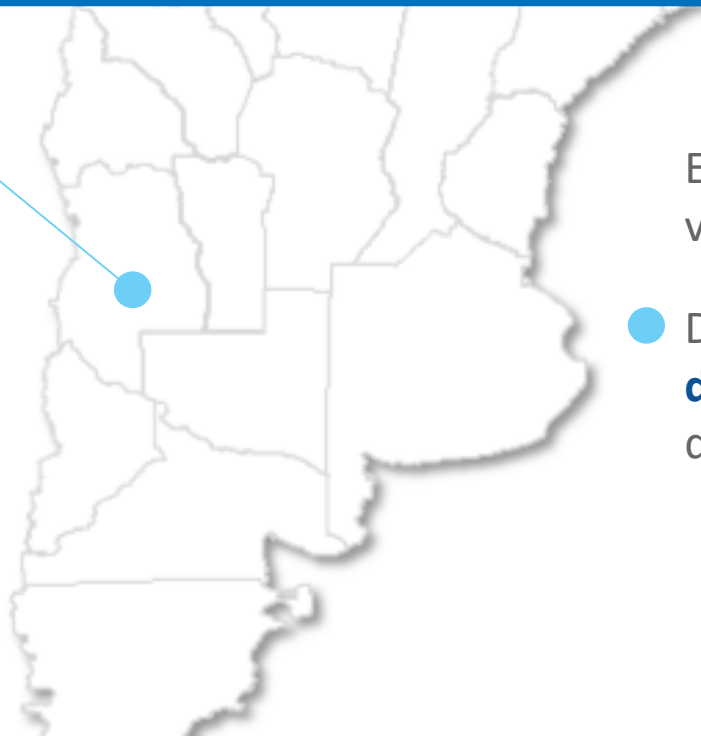


- En las zonas de ROSARIO y VILLA CONSTITUCIÓN, las toneladas entrantes, básicamente granos, son más del doble de las que salen.
- La situación se agrava en el intercambio entre zonas. Por ejemplo, en el comercio entre DARREGUEYRA y BAHÍA BLANCA (Buenos Aires), el 82% del total de las toneladas corresponde al sentido Darregueyra - Bahía Blanca.

LOS RETORNOS EN VACÍO

➤ Viajes en vacío – Análisis de matriz O-D. Ejemplos

MENDOZA



Existen también distintas tipologías de vehículos que derivan en retornos vacíos.

- De **MENDOZA**, por ejemplo, egresan **5,7 millones de ton** de combustible en **vehículos cisterna** que regresan vacíos en su totalidad.

LOS RETORNOS EN VACÍO



Caso España

ESPAÑA



15

Muestra fuertes **desbalances** en los volúmenes de sus intercambios comerciales entre sus **15 comunidades continentales europeas**.

29%
hasta
36%

En el año **2017**, la media de **retornos vacíos** en sus operaciones intercomunitarias fue del **29%**, alcanzando hasta el **36%** en algunas comunidades.

34%
a
29%

A la par del desarrollo de las ESLDs, y tal vez como consecuencia de su consolidación, la proporción de **viajes en lastre se ha ido reduciendo** paulatinamente desde un **34%** en **2002** a un **29%** en **2017**.

Antecedentes



ARGENTINA

En Argentina, acompañando el desarrollo del sector del transporte carretero de cargas, fueron surgiendo formas de intermediación formales e informales, en general muy locales:

- En Asociaciones de camioneros sin representatividad gremial
- En cooperativas de acopio de granos
- En gremios empresarios de pequeños transportistas (muchos de ellos asociados a confederaciones nacionales como CATAC o FETRA)
- Emprendimientos privados conocidos como “Transportadoras”

En general, se los llama **“centros de camioneros”** y su **finalidad es unir transportistas con cargadores defendiendo las fuentes de trabajo locales**. Esto tiene su consecuencia negativa en contra de lograr viajes de retorno cargados.

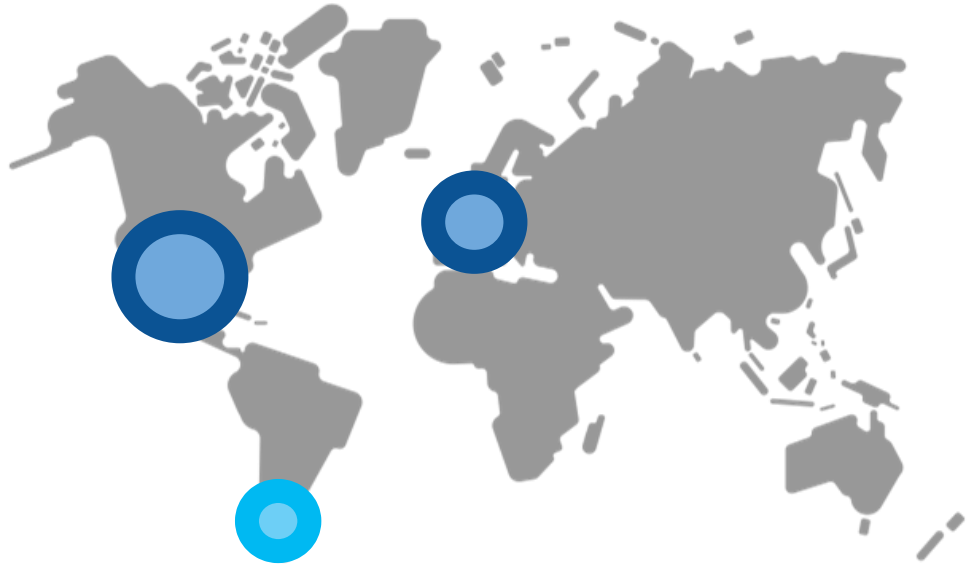
ANTECEDENTES



A fines del siglo pasado, en **Europa** y **EEUU** surgieron iniciativas para conectar vía Internet a cargadores y transportistas, pero la mayoría sucumbieron con el derrumbe de las punto.com



En nuestro país, con cierto retraso, se replicó el mismo sendero de desarrollo hasta las actuales ESLDs.



Desde entonces, comenzaron a surgir empresas desarrolladoras de plataformas digitales que permiten enlazar cargadores y transportistas.

Empresas de Servicios Logísticos Digitales

EMPRESAS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DIGITALES

➤ Características Generales

ESLD



Brindan servicios orientados, en principio, a vincular transportistas con empresas dadoras de carga.



Aprovechando la tecnología de procesamiento de gran cantidad de datos (Big Data) ofrecen servicios “a pedido” (on demand), bases de datos, análisis de solvencia de las empresas, seguimiento de documentación, rastreo satelital de las cargas, gestión de flota y, en todos los casos, servicios de “bolsas de carga”.



En algunos casos, alquilan su plataforma de conexión a grandes cargadores que las utilizan de manera cerrada con las flotas con que ellos operan.

EMPRESAS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DIGITALES

➤ Características Generales

ESLD MODELOS DE NEGOCIO:

- Empresas que brindan servicios tecnológicos a las transportistas y cargadores, entre ellos los servicios de “bolsas de carga” (lo que sería el modelo europeo).
- “Bolsas de carga” virtuales donde se intermedia entre dadores de carga y transportistas con poco desarrollo de otros servicios (más cercano al modelo de EEUU)

EMPRESAS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DIGITALES

➤ ¿Qué servicios brindan?



A DADORES DE CARGA



Geolocalización



Gestión de documentos (facturas, cartas de porte, etc.)



Scoring a través de la app



A TRANSPORTISTAS



Geolocalización



Ruteo



Gestión de documentos (VTV, licencia, RUTA, etc.)



Adelanto de efectivo o combustible, descuentos en neumáticos y repuestos

EMPRESAS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DIGITALES

➤ Sus ingresos



\$/KM RECORRIDO



SUSCRIPCIÓN ANUAL



% DEL COSTO DEL FLETE

Estos pagos son cobrados, en general, a una de las partes, comunmente al transportista.

Los primeros tiempos, años tal vez, las ESLDs operan a pérdida hasta que logran instalarse en el mercado



EMPRESAS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DIGITALES

Costos



Se componen principalmente por el desarrollo web y campañas de publicidad



Operan con muy poco personal, entre 5 y 10 personas



Requieren mano de obra altamente calificada

Casos de Argentina

CASOS DE ARGENTINA

ARGENTINA

- Operan en el país algo más de una docena de actores.
- Casi todas ellas son de origen nacional aunque hay algunas pocas que son ramas de otras ESLDs europeas o de EEUU.
- En la medida en que estas empresas logren consolidarse como actor en el sector transportista es de esperar nuevos desembarcos extranjeros.
- El grueso de ellas tiene muy pocos años de actividad (menos de 5 años).
- En todos los casos sus socios fundadores son muy jóvenes.

CASOS DE ARGENTINA

Los orígenes de los socios fundadores son diversos pero, básicamente, 3:



Transportistas



Productores agropecuarios



Escuelas de negocios (MBA)



La estrategia de desarrollo es la deslocalización territorial (a diferencia de los centros de camioneros tradicionales) y el alcance deseado no se limita a la Argentina sino al mercado regional (Uruguay, Brasil, Chile, etc.)

CASOS DE ARGENTINA

Se han mantenido entrevistas con 6 de estas ESLD locales:



Detransporte.com



CASOS DE ARGENTINA

➤ ¿A quiénes están dirigidas?

Sus clientes son transportistas y dadores de carga, todos ellos registrados y formales.



A TRANSPORTISTAS

- Transportistas pequeños y medianos
- Los grandes pueden alquilar o comprar el uso de las plataformas.



A DADORES DE CARGA

- Hay ESLD especializadas en granos y otras en todo tipo de cargas

Conclusiones

CONCLUSIONES DE LA ACTIVIDAD LOCAL



Estos servicios están dirigidos, principalmente, a transportistas Pymes de formalidad probada.

Son transportistas independientes pero sin capacidad de diseñar una estrategia para reducir viajes en vacío.



Por el sector cargador, no hay una especificidad establecida y sus servicios son demandados por empresas de todo tipo de tamaño.



En Argentina están en una etapa muy inicial de su desarrollo y tienen una porción muy pequeña de las operaciones. Es esperable que con el tiempo incrementen su participación en el mercado de transporte.

¿QUÉ ROL PUEDE TENER EL SECTOR PÚBLICO?



En las experiencias europea y estadounidense, el Sector Público sectorial (oficinas de transporte) tuvo, esquemáticamente, el siguiente rol:

- Reconocimiento de la importancia creciente de las nuevas tecnologías digitales en transporte de cargas;
- Incorporación de las ESLDs como un actor más del sistema de transporte de cargas en mesas de diálogo, conferencias, etc.
- Realización de algunos proyectos en conjunto como optimización de movimientos carreteros en los puertos

¿QUÉ HAN REQUERIDO LAS ESLDS LOCALES?



Todas las ESLD locales contactadas fueron entrevistadas lo que muestra una alta disposición al diálogo con el Sector Público.

Sus requerimientos individuales fueron pocos pero, básicamente, dos fueron comunes a todos:

- La facilitación del acceso a la información pública de los registros del Ministerio (RUTA, RTO, etc.)
- Poder ser visibilizados por el Sector Público como un actor más en el sistema de transporte de cargas. Y ser incorporados a las mesas de diálogo en operación

En el caso de las ESLDs especializadas en graneles agropecuarios, ser asimilados a los Corredores de Cereales en cuanto a la exención del Impuesto sobre los Créditos y Débitos en Cuentas Bancarias y Otras.