



Embarque en contenedor/a granel

Gunter Brockhaus¹

19906

Nuestro tema de hoy se relaciona con el transporte de bienes, para ser más exacto, del café en contenedores sin ningún empaque adicional. Con estas charlas mis colegas y yo trataremos de explicarles por qué últimamente se le ha dado tanta atención a este tema.

Los procesos de cambio que implican la colocación en contenedores y embarque a granel, que a primera vista parecerían conducir solo a dejar de utilizar los sacos de café, desde nuestro punto de vista, tienen implicaciones de mayor envergadura.

Analicemos más de cerca las razones para estos cambios que ofrecerán oportunidades a todos los participantes en el mercado del café, y también los riesgos que tendrán que enfrentar. Con este fin, es conveniente hacer un breve recuento histórico.

¶ Comenzando con el Siglo XVII, tradicionalmente durante varios siglos el café se transportó a bordo de barcos convencionales, principalmente en sacos. Como después del petróleo, el café es el producto básico que más se comercia en el mundo, no es difícil comprender porqué se movilizan millones de toneladas anuales desde los lugares más remotos. Tan solo desde hace 15 años, en otras palabras desde hace relativamente poco tiempo, se comenzaron a empacar los sacos de café en contenedores. La aparición de los contenedores cambió completamente toda la infraestructura del transporte y realmente no se ha detenido en el producto del café. Todos recordamos las dificultades que tuvimos para que nos gustara este nuevo "tipo de empaque". Entre tanto el nivel de carga en contenedores en nuestro mercado ha alcanzado

alrededor del 85% al 90%. Tan solo en unos pocos casos hemos continuado con sacos de yute y fique.)

Las últimas evoluciones -y me refiero al período comprendido en los últimos dos o tres años- se han dirigido hacia la eliminación de los sacos como medio de empaque para el transporte marítimo. La industria del café en particular, pero también nuestro grupo hasta cierto grado, ha experimentado con el café suelto en los contenedores, es decir en el embarque a granel; sin excepciones, la experiencia obtenida ha sido positiva, y así lo han experimentado también los tostadores. Ahora se expresa muy poco escepticismo sobre los riesgos del transporte relacionados con la calidad, la humedad, la producción de calor y este tipo de asuntos. Por el contrario, se han obtenido continuas mejoras en la calidad en todos los casos. Es por esto que el mundo del café acepta el embarque a granel.

Sin embargo, esto por sí solo no explica por qué el embarque a granel es la mayor tendencia. La razón esencial para cambiar los sistemas tradicionales tratados y probados es de naturaleza económica. Y aquí, la respuesta más convincente la da el contenedor, la caja en sí misma: estandarizada, de bajo mantenimiento, uso múltiple y confección económica. La caja, simplemente mirándola tal como es, constituye la expresión general de nuestra economía: alejándose de las actividades manuales en la producción y caminando más hacia las secuencias del trabajo racional y el ahorro de costos.

Es obvio que el manejo simplificado y el transporte estandarizado del contenedor y las correspondientes ayudas técnicas (puente del contenedor, terminal del contenedor, barco del contenedor) han tenido también un incremento significativo en nuestro mercado. A este respecto la eliminación del saco en el contenedor es solamente una consecuencia lógica de esta evolución.

1. Ejecutivo vinculado a la firma Bernhard Rothfos GmbH Hamburgo, Alemania.

Todos sabemos que la racionalización (perfeccionamiento) no es un objetivo en sí. En vista de la creciente presión por parte de la competencia internacional y la reducción de ingresos que esto implica, la optimización de los costos, se ha convertido más y más en un asunto prioritario, lo cual significa que la utilización efectiva de los recursos dominará más y más nuestras actividades.

En términos concretos, en nuestro mercado el contenedor y el embarque a granel significa, por una parte, un mejoramiento en la calidad; por otro lado, actualmente es una absoluta necesidad económica en términos de competencia. Sin embargo, el contenedor solamente es una condición previa para el transporte racional de la mercancía. Solamente la utilización óptima de esta caja es lo que nos colocará en posición de comprender las ventajas en el mediano plazo. La intención es formar una cadena logística desde los productores hasta los tostadores con base en “justo a tiempo”, idealmente sin que el flujo del comercio se interrumpa. La tarea es manejar las desviaciones del flujo ideal. A este respecto, la “discusión” que se tiene hoy sobre el ahorro de unos pocos cientos de dólares en el material de los sacos y la utilización más eficiente de las cantidades en el contenedor cubre tan solo fragmentos del asunto.

Sin embargo, antes que se logren las ventajas que significan los costos más bajos, la suficiente seguridad y una mayor conveniencia, primero que todo se debe dar el impulso necesario; únicamente las inversiones pueden producir beneficios. Los problemas deben resolverse, existen costos de inversión que deben ser proporcionales y se debe llegar a un acuerdo en la interacción futura de todos los participantes del mercado.

Comencemos con los “problemas técnicos”. Me gustaría tocar brevemente algunas áreas de los problemas bajo encabezamientos específicos, sin entrar en detalles.

Logística del contenedor/

• Transporte intermodal

En los próximos años, el puerto como sitio de trans-embarque en el sentido clásico llegará a ser menos y menos importante para nuestro producto.

Dominará el “transporte puerta a puerta” que significa desde el beneficio, la estación fleteadora del contenedor hacia la bodega, silo o la fábrica del tostador.

En nuestra opinión, por diferentes razones se popularizará el contenedor estandar o la caja universal. Para fines de manejo y calidad, el contenedor estará equipado con una talega revestidora interior.

Infraestructura de manejo

¿Qué tipo de inversiones serían necesarias?

La creación de posibilidades de pesaje y carga adecuados en el lugar de origen, desde simples correas transportadoras para carga hasta equipos de carga rápida con posibilidades de pesaje integrado, y quizás la construcción de silos en sitios seleccionados estratégicamente en el lugar de origen.

(Sé, que les sonará “raro” hablar de inversiones adicionales mientras que los precios del café verde se han visto afectados durante muchos años. Sin embargo, debemos hacer todos los esfuerzos posibles para encontrar soluciones adecuadas con el fin de resolver los problemas de carga y pesaje).

El establecimiento y la ampliación de facilidades apropiadas de almacenamiento temporal en los países consumidores, respecto a los cuales, en nuestra opinión, el valor de almacenamiento disminuirá; en otras palabras la mejor armonización de almacenamiento y proceso parcial (que requiere un alto grado de sofisticación) serán a mediano o largo plazo las funciones de valor agregado.

Y probablemente el paso más importante será la creación de facilidades suficientes por parte de la industria para manejar el café a granel.

Problemas de ley comercial

El transporte LCL F.O.B., no es conciliable con el embarque a granel. Físicamente el café a granel no puede ser manejado por la línea despachadora. Esto será manejado por el embarcador o un tercero en un punto o por el operador del silo o el tostador en el otro.

La nueva forma del transporte FCL implica riesgos. La línea despachadora solo certifica al comprador el recibo de un contenedor cerrado y sellado y no declara nada sobre el peso y las condiciones del café. En consecuencia, al comprador no se le dá ningún derecho de apelación.

Las posibilidades de control de calidad (¿Dónde sería adecuado el control de calidad?. El café puede no ser identificable al llegar al silo).

El arreglo de reclamos (el café ha llegado a Berlín; quién asume los costos adicionales de embarque y manejo?)

La aceptación del pesaje en las tostadoras - quizás inicialmente los contratos se celebran solamente sobre la base de "peso neto entregado"; por razones pragmáticas, ¿puede el peso-puerto ser el instrumento correcto para producir certificados de peso confiable?

Una serie de términos legales requieren nuevas definiciones; el contrato cafetero europeo no es suficiente para reglamentar el embarque a granel: debemos combinar las condiciones del embarque y el punto de los contratos -compramos FOB y vendemos FOT- con las respectivas consecuencias como por ejemplo el acatamiento de las diferentes fechas límites. En la actualidad el embarque FCL no lo tiene en cuenta la CEE.

Finalmente antes de poner en práctica los términos oficiales debemos encontrar acuerdos mutuos para establecer reglas generales en el mercado.

Para abreviar, habría que discutir la extensión de los riesgos adicionales y la distribución de los costos adicionales.

En esta reunión tendremos la oportunidad de discutir más detalladamente los problemas en estas áreas. Una cosa está muy clara: los canales tradicionales y la división tradicional del trabajo entre el lugar de origen, el comercio y la industria, desaparecerán en un grado cada vez mayor. Los cambios se acelerarán aún más en el proceso. Naturalmente, esto variará de origen a origen de acuerdo con la demanda de los tostadores. Creemos que Brasil, Colombia, Centro América e Indonesia serán los primeros afectados.

¿Cuáles serán las necesidades que las compañías comercializadoras del café pueden derivar de esto?

¿Cuál será la significación que este desarrollo tendrá para el comercio en el área de conflicto entre los productores, los clientes y los proveedores de servicios?

Tal como lo dije al comienzo, los canales tradicionales que han caracterizado y reglamentado el comercio del café durante siglos experimentarán cambios importantes. La división claramente definida de los deberes y las responsabilidades establecidos en los contratos comerciales que han garantizado un alto grado de seguridad en el desarrollo de las transacciones, perderá cada vez más su validez. Las funciones, relativamente autónomas de los participantes del mercado, la flexibilidad y la fantasía, correspondientes al mercado potencial en su comportamiento de compra, venta y planeación estarán limitadas hasta el grado en que aumente la dependencia y la consideración mutuas. Por lo tanto, una cosa es absolutamente clara: solamente se puede perfeccionar el flujo comercial si todos los participantes coordinan su trabajo con espíritu de equipo. La palabra clave en logística -y no estamos hablando de ninguna otra cosa con respecto a esto- es "justo a tiempo" e implica la reducción en el manejo al aspecto necesario en cada caso (caja será rápida y directa) y requiere un acuerdo pronto y de amplio alcance por parte de todos los implicados.

Tal como lo dije anteriormente, este proceso de lograr una coordinación más estrecha, significa la apertura de nuevas vías y el manejo de nuevos riesgos. Y no conozco ningún socio mejor preparado que el comercio -que realice estas tareas. Las casas comercializadoras como negociadoras confiables para el lugar de origen deben tomar una nueva posición, además de su función tradicional como especialista del producto: deben ampliarse para convertirse en proveedoras de servicios. A este respecto, el comercio debe realizar las siguientes tareas: optimizar todos los costos (racionalizando el flujo del producto), colocar las calidades comprometidas en el sitio deseado (puede haber muchas combinaciones según los requerimientos de los tostadores porque no hablamos

sobre CIF HH/HB, hablamos de FOT Berlín u otros sitios y el tiempo deseado (justo a tiempo). Las casas comerciales son responsables por el establecimiento y la coordinación de los servicios necesarios para ello (financiación, transporte, seguros, almacenamiento, control de calidad, reglamentación de reclamos, procesamiento y tiempo de entrega por varios medios de transporte como acuáticos, ferroviario y carretera), lo cual significa:

Ante todo los comerciantes deben demostrar su capacidad en el mercado como administradores de un sistema extremadamente ajustado.

Naturalmente, el transporte del producto desde Buga hasta Berlín no hay duda de que es hoy en día una excepción; la administración de las desviaciones será el negocio de cada día, ya que el café verde está sujeto a disponibilidades cíclicas (debido a la cosecha, el clima, los problemas de tráfico, restricciones financieras, etc.) y el producto industrial del café necesita entregarse para suplir la demanda.

Sin embargo, para tener éxito sobre este renglón las partes implicadas tendrán que realizar esfuerzos.

Luego de un proceso muy fuerte de concentración en el mundo del café, en el paso reciente esto conducirá a una situación crucial. La selección en el mercado del café continuará y solamente las compañías con un enfoque serio del café, a largo plazo, tendrán éxito. En este sentido estoy conven-

cido de que el hecho de que particularmente nuestro grupo con fuertes socios en el lado de la producción, gran experiencia en los países consumidores, excelentes conexiones con proveedores eficientes de servicios y una clientela de primera clase, tiene potencial único para la ejecución de la parte logística en beneficio de todos los interesados; en otras palabras, se puede medir y luego evaluar el servicio que prestamos bajo la cooperación de las fuerzas del mercado. Pero cada función de valor agregado tiene su precio.

Hemos efectuado la primera parte de nuestra tarea (este cuestionario se ha convertido en nuestra guía para clarificar todos los detalles importantes). Continuaremos con charlas más concretas y el compromiso de nuestra parte marcará los meses siguientes:

Si el contenedor ha tomado de 10 a 15 años para convertirse en estandar en el negocio del café, entonces estamos convencidos de que el embarque a granel, y paralelo a esto, la optimización del flujo del producto serán el tema de 1992 y 1993. En los próximos 12 a 18 meses nuestra compañía espera lograr alrededor del 25% de todos los embarques a granel.

Solicitamos su activa cooperación en el proceso. Debemos tener en mente una cosa: "No nos miden por lo que planeamos, sino por lo que hacemos".