

CORREDORES INTEROCEÁNICOS, ANÁLISIS BIBLIOGRÁFICO PARA SU APLICACIÓN

Área temática: Gestión de Operaciones y Logística

Carbone, Daniel^{(1)*}, Frutos, Mariano^(1,2)

⁽¹⁾ *Universidad Nacional del Sur, Departamento de Ingeniería.
Av. Alem 1253, Bahía Blanca (8000), Buenos Aires, Argentina.
daniel.carbone@uns.edu.ar - mfrutos@uns.edu.ar*

⁽²⁾ *Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales del Sur, CONICET.*

RESUMEN

El comercio marítimo de ultramar de los países suramericanos, ya sea por la costa atlántica como por la costa del pacífico, posee un agregado de alto costo en función de los cruces que debe realizar. Por ejemplo, el cruce del canal de panamá o la utilización de prácticos en el estrecho de Magallanes por mencionar algunos, generan un aumento significativo en los costos de transporte. Es por ello, que a principios de la década del 70 se ha venido planteando la necesidad de generar alguna alternativa, y como propuesta se encuentra lo que se conoce con el nombre de corredores inter-oceánicos, los cuales pueden reducir costos y tiempos, logrando un comercio más competitivo. Estos corredores implicarían adoptar un sistema de transporte multi-modal, lo que conlleva a la generación de nuevas infraestructuras y el mejor aprovechamiento de las ya instaladas. No es mucho lo investigado sobre esta temática, por lo que en este trabajo se quiere dar un aporte a las líneas de investigación que se están desarrollando y plasmar cual es el futuro de los corredores, principalmente en la región suramericana y en particular en la Argentina. También se pretende dar conocimiento de las instituciones mundiales que están generando debates para implementar estas iniciativas y cuáles son las tendencias a largo plazo que plantean.

Palabras Claves: logística, economía, SCM (Supply Chain Management), sistema logístico.

ABSTRACT

The maritime trade of the countries in South America, either along the Atlantic coast and the Pacific coast, has an added high cost in terms of crossings to be performed. For example, the crossing of the Panama Canal or the use of pilots in the Straits of Magellan, to name a few, generates a significant increase in transportation costs. That's why in the early 70 aims to create an alternative, and is what is known of inter-oceanic corridors, which can reduce costs and time, getting a higher competitive trade. These corridors would involve the adoption of a multimodal transportation system that involves the generation of new infrastructure and / or better use of already installed. There is not much research on this subject, so this work is a contribution of the research that is developing, especially in the region of South America, particularly in Argentina. It also aims to give knowledge of global institutions that are generating discussions to implement these initiatives and what the long-term trends are arising.

Key Words: logistics, economy, SCM (Supply Chain Management), logistics systems.

1. INTRODUCCIÓN

El proceso de globalización, con sus ventajas y desventajas, involucra a todos los países interrelacionándolos con su producción y liberación de su comercio. Este proceso ofrece oportunidades para todos los países generando un rol más activo dentro de la economía mundial. Es por ello, que estos nuevos movimientos de reformas económicas han producido un importante flujo mundial de bienes y servicios. Debido a estas modificaciones se ha incrementado la complejidad de las operaciones entre países y ha producido que la liberación de las gestiones empresariales se produzca a un nivel más global [1] [2]. De lo antes expuesto, no todas las empresas están en condiciones de lograr esta posición y obtener esos beneficios, sino que lo lograrán únicamente aquellas que puedan desarrollarse en los nuevos mercados, que logren expandirse, y relocalizarse. Hoy en día el desarrollo integral de las empresas está también enfocado a un desarrollo socio-económico y del medio ambiente, debido a que muchos productos pueden generar contaminación al ir transcurriendo por los sucesivos eslabones de la cadena logística. Para lograr los beneficios de ser parte del mundo globalizado, las empresas deben ser proveedoras de gestiones de alto rendimiento. Esto es generar estrategias de mejora de la eficiencia y la efectividad para poder competir entre ellas y poder alcanzar los paradigmas del marketing moderno y atender las necesidades de los consumidores, cumpliendo dos premisas básicas: producir con calidad y generar el concepto justo a tiempo. Para poder generar estas premisas es indispensable que las compañías lleven a cabo una gestión logística integrada global, en donde se coordinen las actividades de producción, comercialización y abastecimiento, con el objetivo de generar la satisfacción del cliente, el cual puede ser interno o externo. El poner en práctica una buena gestión logística de las transacciones externas es un poderoso instrumento empresarial para lograr ventajas competitivas, haciéndose evidente que la combinación de dichas ventajas permitirá alcanzar niveles más elevados de competitividad sostenible. La elección de los consumidores estará mayormente dirigida hacia aquellos bienes que ofrecen la mejor relación calidad-precio como reflejo de su competitividad en el mercado [1] [3]. Al referirse al mercado que las diversas empresas pueden enfocar, nos estamos refiriendo principalmente al mercado internacional, y de allí que es necesario poder manejar correctamente tres grandes actividades: la producción de los bienes o servicios, las operaciones de exportación y las operaciones de importación. Estas actividades forman parte del sistema de la logística comercial internacional (LCI) y de la distribución física internacional (DFI). Estas dos funciones o procesos amplios, LCI y DFI, son la base que necesita cualquier empresa que quiera desarrollar sus actividades a nivel global y de allí que es indispensable manejarlas correctamente para lograr una competitividad de sus bienes y poder afianzar sus operaciones comerciales a nivel mundial. Ambos procesos, tienen asociados costos y la sumatoria de los mismos constituye el llamado costo logístico total y que es determinante para poder competir y lograr una rentabilidad aceptable. La LCI no escapa a las definiciones de la logística tradicional, pero bajo un enfoque global. Por lo tanto, la podemos definir como un sistema que engloba las operaciones requeridas para realizar una transacción de comercio internacional que respetando el medio ambiente, llene la brecha espacial y de tiempo entre producción y consumo, a través de la gestión sistemática del flujo de bienes, información y capital, e imbrique las funciones de abastecimiento, producción, comercialización y distribución, para satisfacer las necesidades del consumidor justo a tiempo y con calidad total, teniendo como operadores comerciales a las empresas y proveedores de servicios logísticos [3]. A lo largo de la LCI y con el fin de mantener el flujo continuo de los productos y servicios, surge la DFI. La DFI es el núcleo central de la distribución pero se nutre de un elemento fundamental como ser el transporte internacional de cargas (TIC), el cual es definido como la operación de suministrar, con respeto al medio ambiente, el servicio de trasladar los productos como carga por un precio llamado flete, desde el lugar de producción, ensamblaje o manufactura al lugar de almacenamiento si fuese necesario, seguir al punto de embarque internacional, proseguir al punto de desembarque internacional, continuar al lugar de almacenamiento si fuese necesario y, finalmente, hasta el local del cliente exterior, ulteriormente al lugar del consumo [1] [2]. La realización óptima de cualquier operación comercial internacional finaliza con el movimiento de la carga desde el lugar de origen hasta el lugar de destino bajo las condiciones pautadas entre el comprador y el vendedor, es por ello que en base a dichas condiciones se pone mucho énfasis en el cálculo del tiempo logístico influenciado por la DFI. La elección de una correcta DFI tiene asociada la elección de un correcto corredor exportador-importador y en función a ello, han surgido estudios de diversas posibilidades de conexiones físicas y conexiones entre proveedores. Estos corredores, a los que nos referimos, son instrumentos que logran la integración física tanto a nivel nacional como a nivel internacional, dinamizando las áreas cercanas de producción y generando un mejor dinamismo de las operaciones de comercio internacional [4]. Dado el carácter internacional dado a alguno de los corredores, se desprende el concepto de corredores inter-oceánicos, que admiten las características antes mencionadas pero que su uso aporta beneficios comerciales debido a la optimización de distancias y tiempos logísticos en el trayecto origen-destino de la carga [3].

2. EL ORIGEN DE LOS CORREDORES

La multi-disciplinariedad de los corredores inter-oceánicos, tiene su particularidad debido al gran número de disciplinas que abarca (zonas geográficas, económicas, sociales, comerciales, ecológicas, y políticas), y también se debe a los diversos participantes (representantes de países,

agentes comerciales, etc.) que intervienen. Uno de los principales objetivos en la conformación de los corredores, es el hecho de las diferentes distancias que deben recorrer los embarques en las distintas operaciones de exportación e importación, lo que les ocasiona un incremento de los costos. En las últimas décadas, muchos países han desarrollado estudios en pos de generar corredores con el fin de lograr una mejora competitiva a nivel mundial de sus productos, involucrando no solo a los gobiernos de dichos países, sino también a empresas proveedoras de servicios logísticos e inversionistas, de manera de lograr un verdadero interés en el desarrollo de este nuevo concepto, dándole no solo un enfoque logístico sino también un enfoque económico y geográfico. En la continua búsqueda de acortar los tiempos de tránsito y generar productos competitivos a nivel mundial, Sudamérica es una de las regiones en donde un mayor número de estudios y propuestas se han desarrollado para instalar la posibilidad de atravesar América del Sur a través de corredores inter-oceánicos, utilizándolos como herramientas en la combinación del transporte multi-modal. Uno de los principales inconvenientes que se ha encontrado en el desarrollo de los proyectos para la construcción de corredores inter-oceánicos, es la gran deficiente e infraestructura instalada en la región. Esto hace que en muchos casos, los corredores inter-oceánicos sean inviables desde el punto de vista económico como técnico. Numerosas reuniones gubernamentales de carácter internacional han plasmado este inconveniente, y la gran mayoría han concluido en formar comisiones internacionales que generen una puesta en común para lograr la concreción de algunos corredores que son indispensables para la región [5]. Uno de los principales organismos de estudio al respecto, es y ha sido la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), quien hace varios años trata el tema no como corredores sino que como ejes, viendo la necesidad de que se unan espacios terrestres Sudamericanos para logra mejores ventajas competitivas. Este organismo plantea la idea de “landbridges” o puentes terrestres y que los define como: “espacios terrestres que atraviesan Sudamérica uniendo puertos del Atlántico con puertos del Pacífico por donde fluyen bienes como carga, transportados por las redes viarias en que operan los modos de transporte ferroviarios, rodoviarios e hidroviarios o combinaciones inter-modales y en los que actúan, con respeto al medio ambiente, empresarios, usuarios y proveedores de servicio logísticos”. La definición establecida por la CEPAL, admite en la región algunos sinónimos como ser, corredores bioceánicos o transoceánicos [6] [7]. En la región sudamericana, países como Bolivia y Paraguay serían los países que por su ubicación geográfica privilegiada adquirirían una importancia logística de relevancia, debido a una mejora de las operaciones con las que podrían contar si fuesen parte de los corredores. En base a lo expuesto hasta aquí se puede enumerar los diferentes tipos de corredores que la bibliografía ha descrito, como ser, corredores de integración en el cual fluye entre países bienes y servicios, corredores de comercio que son los pertenecientes a canales de distribución de comercio de bienes, y por último los canales de transporte que son los encargados del movimiento físico de la carga [3] [4]. La descripción antes realizada caracteriza a los corredores en función de su principal actividad. Sin embargo, en Sudamérica, la clasificación de los corredores se basa principalmente desde el punto de vista de la geografía a la cual pertenece, como ser, corredores bioceánicos son los que conectan el océano Atlántico y el Pacífico mediante sus aguas, corredores transoceánicos generan una interconexión entre el este de Sudamérica y el oeste de los continentes de Oceanía y de Asia, y la última clasificación son los transcontinentales que conecta al océano Atlántico con el Pacífico pero mediante vía terrestre. El análisis de los diferentes corredores Sudamericanos será el eje central de este trabajo. El enfoque adoptado es descriptivo y podrá ser disparador de futuras investigaciones.

3. UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS CORREDORES INTER-OCEÁNICOS

Los corredores en función de su ubicación geográfica pueden ser estudiados bajo un perfil geoeconómico y desde un punto de vista plurinacional se pueden analizar bajo un contexto geopolítico. En Sudamérica se identifican varias regiones que sirven para identificar a los corredores. Seguidamente se muestran las zonas de emplazamiento de los corredores de América del Sur. Estos corredores adoptan la definición de la CEPAL, porque cumplen todas las características de dicha definición, es decir, no solo intervienen desde el punto de vista económico sino que también desde el punto de vista social, geográfico y medioambiental.

3.1 Eje de integración Andino: este eje (figura 1), abarca los principales nodos de articulación de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, e incorpora a los dos grandes corredores viales norte-sur que vinculan las principales ciudades de los cinco países. La Carretera Panamericana, a lo largo de la Cordillera Andina en Venezuela, Colombia y Ecuador, y a lo largo de la costa en Perú (vinculándose a través de ella más al sur con Chile), y la Carretera Marginal de la Selva, bordeando la Cordillera Andina a nivel de los Llanos en Venezuela y de la Selva Amazónica en Colombia, Ecuador y Perú, alcanzando a Bolivia a través del Paso de Frontera Desaguadero por la Carretera Longitudinal de la Sierra Sur peruana y desde allí hasta el límite con Argentina (Villazón-La Quiaca). Estos corredores longitudinales son intersectados en sus recorridos por diversos corredores transversales (viales y fluviales) que los vinculan con los ejes de integración del Escudo Guayanés, del Amazonas, Perú-Brasil-Bolivia e Inter-oceánico Central [8] [9].

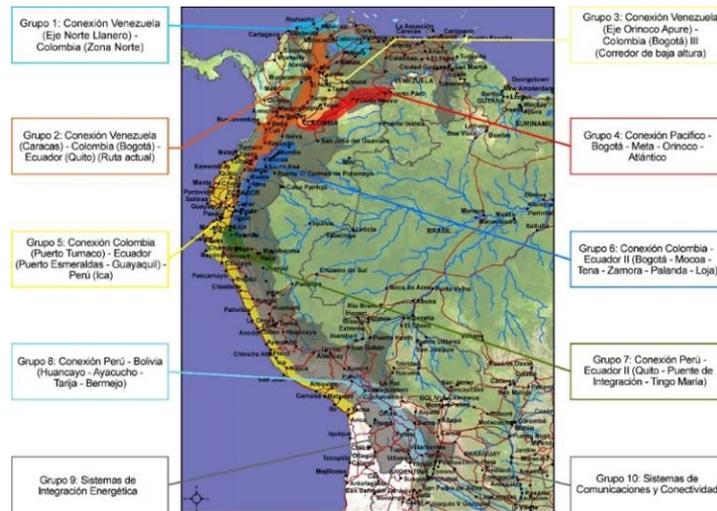


Figura 1 Eje de integración Andino (IIRSA).

3.2 Eje de integración Amazonas: este eje (figura 2), ha sido definido a través de la delimitación de una región a lo largo del sistema multi-modal de transportes que vincula determinados puertos del Pacífico, como ser Buenaventura (Colombia), Esmeraldas (Ecuador) y Paita (Perú), con los puertos brasileños de Manaus, Belem y Macapá. En el año 2013, se incorporaron al área de influencia 9 Estados Nordestinos de Brasil: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe y Bahía, junto a los Estados de Tocantins y Goiás. El eje del Amazonas ampliado configura un territorio, el más grande de los ejes considerados en la planificación territorial indicativa de IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), que abarca una franja continental desde la costa del Pacífico con abundante población y expansión de sus actividades económicas, atraviesa los Andes, notable accidente geográfico a la hora del desarrollo de la infraestructura de conectividad, se proyecta por la extensa región amazónica, plena de recursos naturales y ríos navegables, pero con una menor densidad poblacional, y se vincula al Atlántico, no solo por los Estados de Amapá y Pará, sino también por la región Nordeste [8] [9].

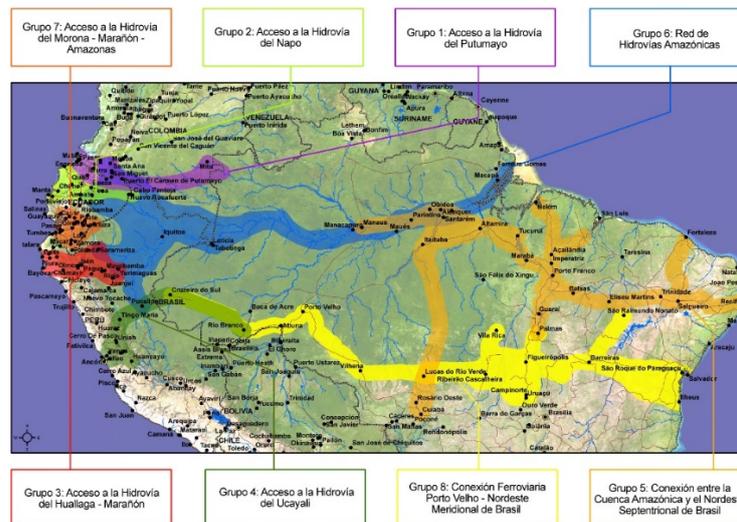


Figura 2 Eje de integración Amazonas (IIRSA).

3.3 Eje de integración Capricornio: este eje (figura 3), se ubica en torno al trópico del mismo nombre, involucra a cinco países (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay) y tiene en sus extremos importantes instalaciones portuarias tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico que dan cuenta de su carácter bioceánico, está conformado por cuatro regiones homogéneas aunque diferenciadas entre sí: la Región Litoral Atlántico integrada por los Estados de Río Grande do Sul, Santa Catarina y Paraná de Brasil y la Meso Región Sudoeste Matogrosense del Estado de Mato Grosso do Sul, la Región Noreste, integrada por la región noreste (NEA) de Argentina (provincias de Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco y el norte de Santa Fe) junto con la región Oriental del Paraguay, la Región Noroeste conformada por el noroeste (NOA) de Argentina (Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy y cuatro municipios de Córdoba), la región Occidental de Paraguay y los departamentos de Santa Cruz, Tarija y Potosí de Bolivia, y la Región Litoral Pacífico al norte de Chile (las Regiones Primera, Segunda y Tercera, Tarapacá, Antofagasta y Atacama, respectivamente). Las exportaciones principales son cobre refinado, porotos de soja, petróleo crudo, mineral de cobre y sus concentrados, y mineral de hierro y sus concentrados. Estas cinco exportaciones representan el 34%

del total exportado por los cinco países. El 87% de las exportaciones se despachan por modo marítimo. La región cuenta con grandes cantidades de recursos mineros (cobre, hierro, plata y piedras preciosas, entre otros), tiene gran aptitud para la agricultura y posee también importantes excedentes energéticos (hidroelectricidad y gas natural) [8] [9].

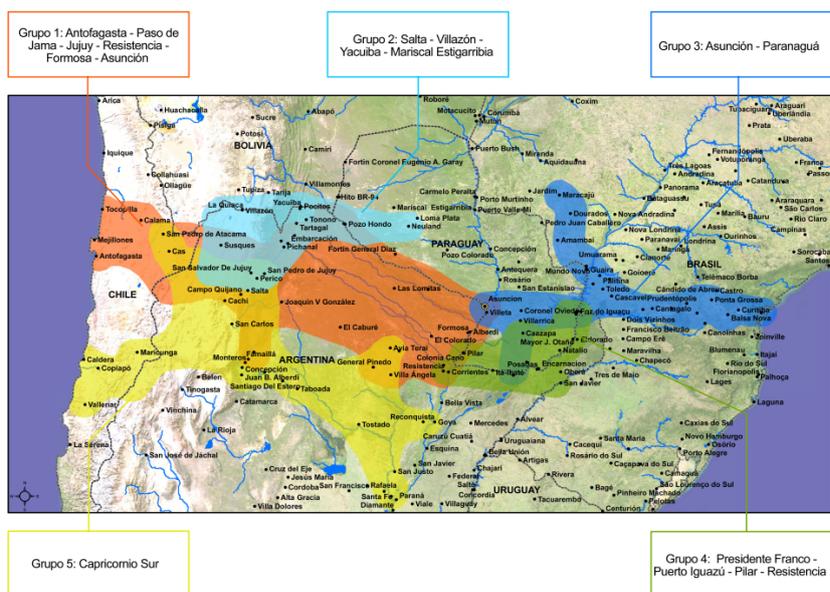


Figura 3 Eje de integración Capricornio (IIRSA).

3.4 Eje de integración Hidrovía Paraguay-Paraná: este eje (figura 4), ha sido definido con un área de influencia que incorpora territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, todos ellos vinculados de manera directa a los ríos Paraguay, Paraná, Tieté y Uruguay, los tres primeros tienen una clara orientación norte-sur y forman parte de las fronteras entre Brasil-Bolivia, Brasil-Paraguay, Paraguay-Argentina, Argentina-Brasil y Uruguay-Argentina. Mientras que el río Tieté, que se desarrolla en el Estado de San Pablo de Brasil, tiene una orientación este-oeste y desemboca en el lago formado por la represa Jupiyá y el río Paraná. El área de influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná es intersectada por distintos corredores transversales (viales y ferroviarios) que la vinculan con los Ejes Inter-oceánico Central, de Capricornio y Mercosur-Chile. Las principales exportaciones son poroto de soja, petróleo crudo, minerales de hierro, tortas y harinas de semillas oleaginosas y concentrados de hierro. Estos productos dan cuenta del 28% de las exportaciones totales de los países del EID y el 87% de las mismas se despachan por vía marítima y fluvial. La región cuenta con grandes cantidades de recursos de minerales de hierro y dispone de importantes excedentes de energía hidroeléctrica y de gas natural, así como capacidades para la producción agropecuaria, agroindustrial e industrial [8] [9].

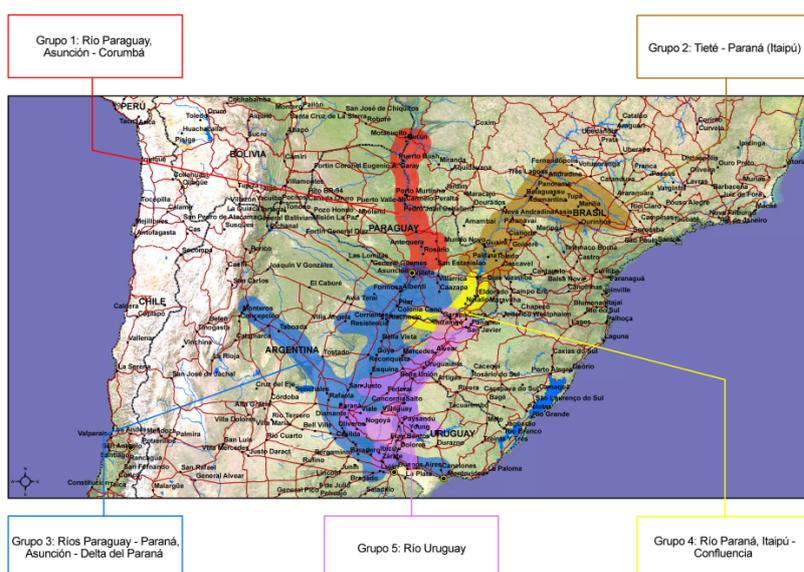


Figura 4 Eje de integración Hidrovía Paraguay-Paraná (IIRSA).

3.5 Eje Inter-oceánico Central: este eje (figura 5), atraviesa Sudamérica e incorpora vinculación de los principales puertos en el Pacífico a otros en el Atlántico sobre ese territorio y articula diversos nodos en Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Perú. El territorio delimitado incorpora los departamentos de Arequipa, Moquegua, Puno y Tacna de Perú, las Regiones XV, I (Arica y Parinacota y Tarapacá,

respectivamente) y a la Provincia Loa de la II Región Antofagasta de Chile, los departamentos de Beni, La Paz, Oruro, Potosí, Tarija, Cochabamba, Chuquisaca y Santa Cruz de Bolivia, la República de Paraguay y los estados brasileños de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro, San Pablo y Paraná. Las principales exportaciones son cobre refinado, mineral de cobre y concentrados, aceites crudos de petróleo, porotos de soja y concentrados de hierro. La suma de las exportaciones de estos productos alcanza el 37% de las exportaciones totales de los cinco países, con un 89% despachado por vía marítima. Las exportaciones han logrado importantes avances tecnológicos conducentes al aumento de la productividad y a la apertura de nuevos mercados. Como el precio de la tierra en las regiones menos desarrolladas es todavía relativamente bajo, existen ventajas competitivas para el desarrollo de nuevas inversiones en el sector agropecuario, así como en diversas actividades mineras [8] [9].

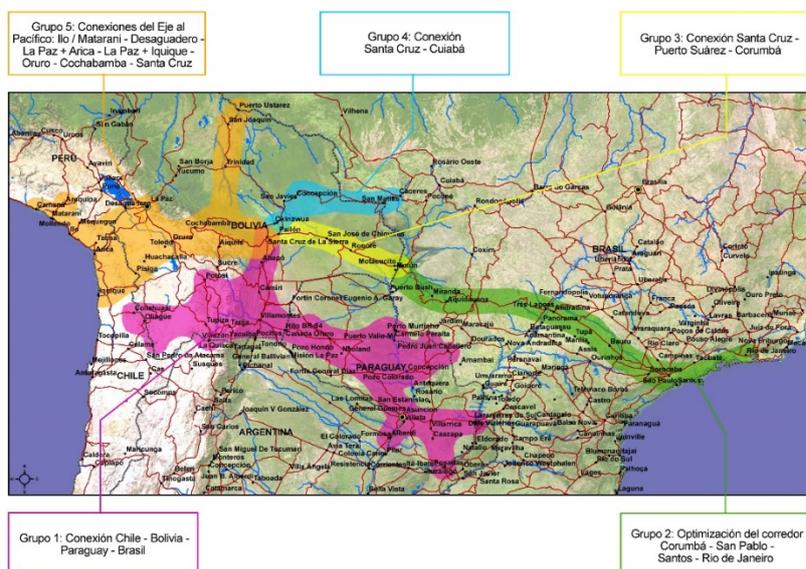


Figura 5 Eje Inter-oceánico Central (IIRSA).

3.6 Eje Mercosur-Chile: este eje (figura 6), atraviesa Sudamérica e incorpora la vinculación de los principales centros económicos, ciudades y puertos del territorio que cubre partes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. El área de influencia del EID incluye las Regiones Metropolitana, IV, V, VI y VII de Chile, (Coquimbo, Valparaíso, del Libertador y del Maule, respectivamente), las provincias argentinas de Mendoza, San Juan, La Rioja, San Luis, Córdoba, La Pampa, Santa Fe, Salta, Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes, y Misiones, los estados brasileños de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, San Pablo y Minas Gerais, la Región Oriental de Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Las mayores exportaciones son cobre, porotos de soja, aceites crudos de petróleo, minerales de hierro y tortas y harinas de semillas oleaginosas. El conjunto de estas exportaciones representa el 34% de las exportaciones totales, hecho indicativo de la mayor diversificación productiva de algunas economías del eje. Casi el 84% de las exportaciones son extra-zona y el modo preferencial de transporte es el marítimo (86%). Hacia el futuro se prevé la continuación del esquema de desarrollo basado en una combinación de alta producción agropecuaria, agroindustria, industria de transformación y prestación de servicios diversos [8] [9].

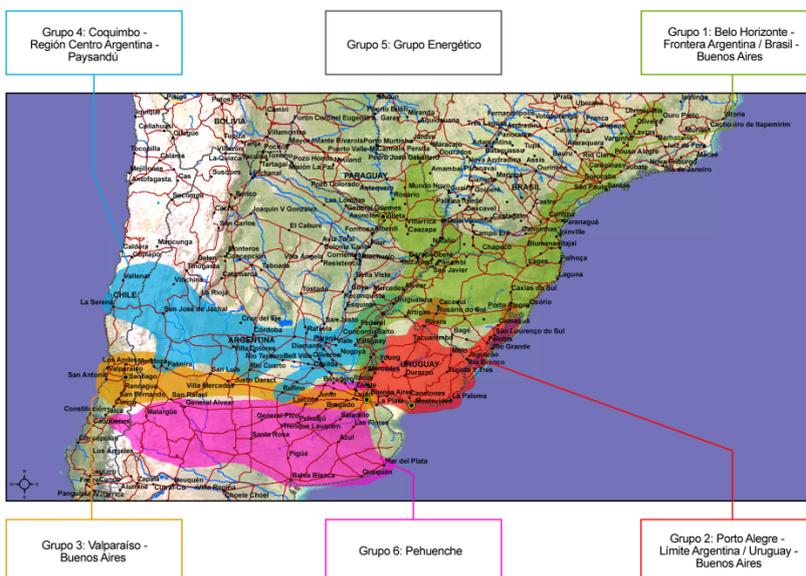


Figura 6 Eje MERCOSUR-Chile (IIRSA).

3.7 Eje de integración Sur: este eje (figura 7), abarca territorios de Argentina y Chile, tiene en sus extremos importantes instalaciones portuarias en los océanos Atlántico y Pacífico. La región delimitada abarca el departamento de Biedma de la Provincia de Chubut, las provincias de Neuquén, Río Negro y los partidos de Bahía Blanca, Villarino, Patagones y Coronel Rosales de la provincia de Buenos Aires de la Argentina, y las Regiones VIII, IX, XIV y X de Chile, (Bío-Bío, Araucanía, de los Ríos y de Los Lagos, respectivamente). Las exportaciones principales son cobre refinado, mineral de cobre, aceite de soja, porotos de soja y derivados del petróleo. Estas exportaciones dan cuenta del 46% del total de exportaciones de ambos países y el 82% de las mismas se despacharon por vía marítima. En el área de influencia del EID existen regiones consolidadas, otras con muy baja densidad ocupacional y áreas extensas destinadas a la conservación ambiental. El área también se caracteriza por la presencia de agroindustrias e industrias manufactureras, generación de energía eléctrica, petróleo y gas, explotaciones agropecuarias, silvícolas y pesqueras y la prestación de servicios, especialmente turísticos [8] [9].

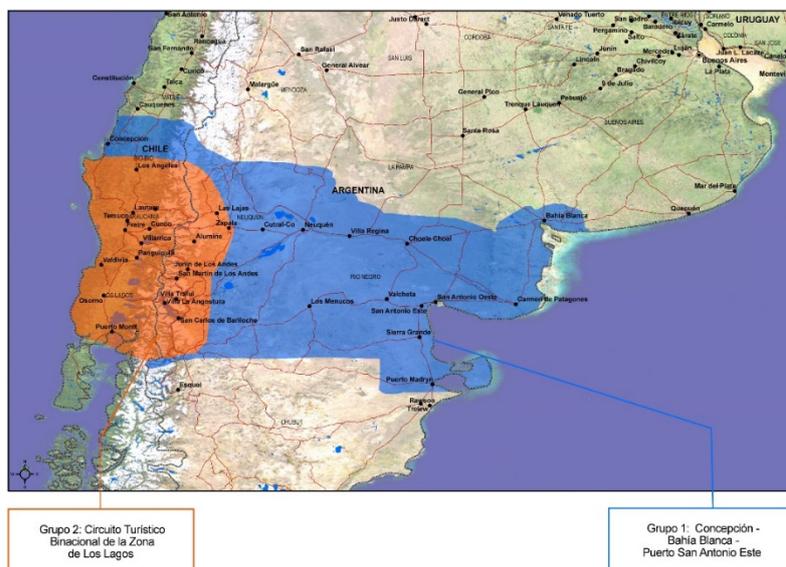


Figura 7 Eje de integración Sur (IIRSA).

4. DATOS Y ESTADÍSTICAS DE LOS CORREDORES

Los corredores o ejes de integración mostrados en las distintas figuras, evidencian las relaciones internacionales de la región Sudamericana. Esto se traduce no solo en un movimiento económico, sino también genera una puesta en común de toda la infraestructura que vincula a los diferentes ejes (al referirnos a infraestructura se incluye también la infraestructura documental, terrestre, vial como ferroviaria, aérea y marítimo-fluvial). Esta puesta en común de la infraestructura que le corresponde desarrollar y fortalecer a cada país tiene como objetivo el mejoramiento de los procesos logísticos y de abastecimiento [10]. El desarrollo de estos proyectos, para garantizar el bien mancomunado de todos los ejes, tiene sus sustento en las proyecciones de intercambio comercial que se espera entre la región y de esta con el mundo. En la figura 8 se muestran algunas de las proyecciones de intercambio comercial entre los países Sudamericanos pertenecientes a los diferentes ejes.

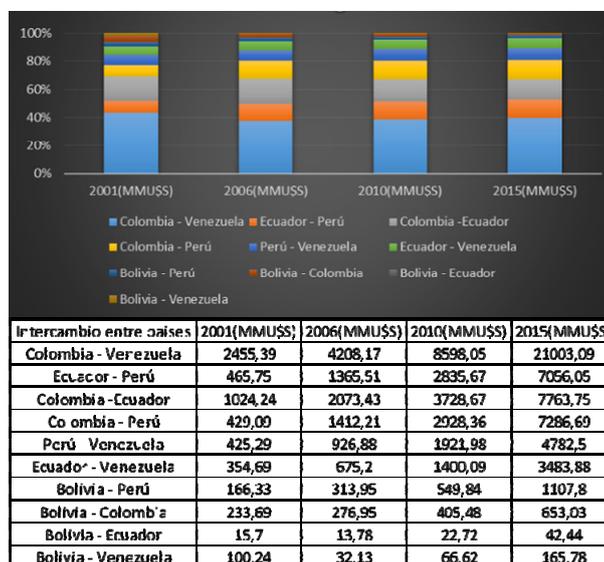


Figura 8 Proyecciones de intercambio comercial (IIRSA).

Se observa una favorable evolución proyectada del intercambio comercial de los países de la zona norte de América del Sur. Sin embargo, en el eje de integración que conforma Argentina y Chile, resulta también atractivo el análisis de la balanza comercial, y esto impacta directamente en quienes deben tomar decisiones a la hora de generar la confianza para que se pueda invertir tanto desde el sector privado como desde el sector público [11]. Lo expresado surge en la figura 9.

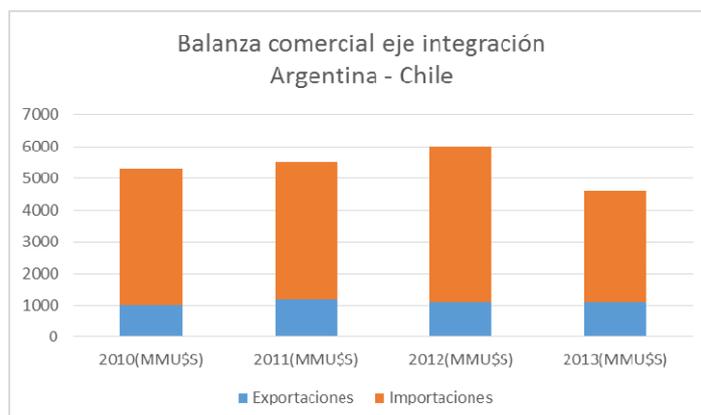


Figura 9 Balanza comercial eje de integración Argentina y Chile (IIRSA).

No solo de debe analizar el impacto que tienen los ejes de integración o corredores desde el punto de vista comercial, sino que plasmar cada uno de los proyectos que conforman los corredores, trae aparejado una jerarquización de los modos de vinculación entre los diferentes países [8]. En los países limítrofes de Argentina el porcentaje del área afectada o que es influenciado por cada uno de los corredores se muestra en la figura 10.

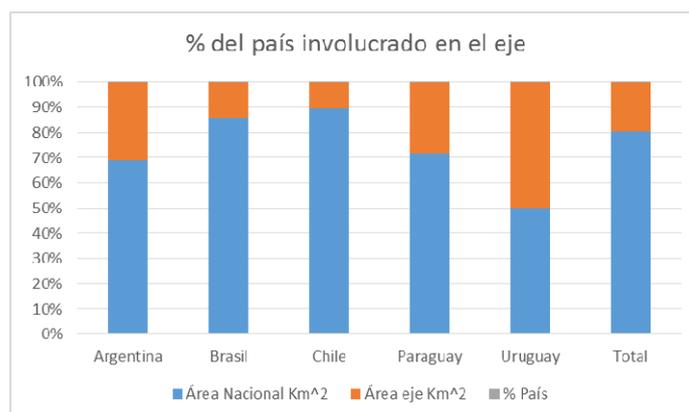


Figura 10 Porcentaje del país involucrado en el eje (IIRSA).

Un aspecto importante a destacar, es el hecho de que los ejes de integración están asociados a proyectos. Los mismos deben ser financiados por sectores públicos y privados, y debido a los elevados montos que se requieren, se desprenden en la figura 11 los porcentajes de avances logrados para cada eje hasta el año 2012. Si bien es un avance relativamente bajo, no debemos olvidar que las cifras económicas que se necesitan son extremadamente muy elevadas [8].

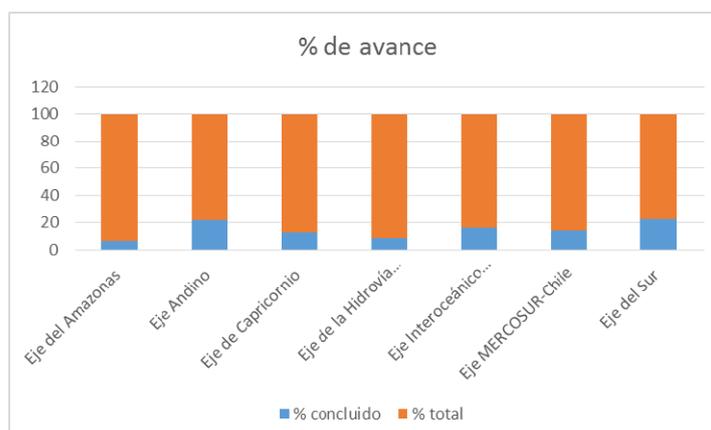


Figura 11 Porcentajes de avances logrados para cada eje hasta el año 2012 (IIRSA).

5. CONCLUSIONES

Grandes cambios se han producido en el mundo, enmarcados en el denominado fenómeno de la globalización, promoviendo la existencia de un mundo sin fronteras, favorecido por la globalización del capital y el avance de la tecnología. Hoy, los mercados capitales y los estados nacionales, como actores de la economía y de las relaciones internacionales, han generado una nueva modalidad del funcionamiento de la economía mundial. La competitividad de un país no puede lograrse en forma aislada, sino que apoyándose en ese nuevo proceso llamado globalización ha generado nuevas estrategias para insertarse en la economía mundial a través de la conformación de bloques de comercio, con el objeto de generar beneficios para los miembros del bloque en relación a lo comercial y económico. Entre uno de los principales bloques de comercio se encuentra el Mercado Común del Sur (Mercosur). Si bien este bloque aún no se ha consolidado como bloque de mercado común, debido a algunas diferencias arancelarias y de política económica, podría tomarse como antecedente de vinculación de los países miembros que a su vez son parte de los corredores. Uno de los primeros objetivos que ha sido fijado en el análisis de los corredores es el poder manejar las variables de distancia-tiempo y la estructura de costos de transporte, de manera de lograr la competitividad de los diferentes actores dentro de un corredor. En este sentido, uno de los puntos más importante dentro de un corredor es la competencia portuaria, que para poder ofertar en forma eficiente y competitiva necesita de grandes inversiones en infraestructura de transportes, comunicación y de servicios conexos, de manera que el sistema corredor pueda actuar como un eje de comercio para las áreas interiores y exteriores. Son muchas las virtudes y variados los beneficios que plantea un corredor pero se necesitan generar estímulos de diversas índoles para que puedan llegar a concretarse y ver los resultados que muchos especialistas en la materia proyectan. En este trabajo se pretende dar a conocer el significado de los llamados corredores o ejes de integración y será el punto de inicio de futuras investigaciones, pero lo que se busca dejar como aporte es que si bien existen ventajas desde el punto de vista de la logística, también existen desventajas desde las políticas arancelaria y económicas que cada país usa como protección de su competitividad y es debido a ello que muchos ejes tengan muy bajo porcentaje de concreción.

6. REFERENCIAS

- [1] Bernal Meza R. (2008). Argentina y Brasil en la Política Internacional: regionalismo y Mercosur (estrategias, cooperación y factores de tensión). Revista Brasileira de Política Internacional. Vol. 51 (2), pp. 154-178.
- [2] Bernal Meza R. (2001). El Mercosur y las contradictorias políticas de Argentina y Brasil. Carta Internacional año IX. Nro. 102.
- [3] Ruibal Handabaka A. (2006). Corredores Interoceánicos Suramericanos: Criterios Logísticos de Selección. Fimart S.A.C. Editores. Vol. 1, pp. 1-717.
- [4] Zuidwijk A. (2008). Puertos y transporte intermodal. Ediciones Argentinas. Capítulos V y VI.
- [5] Marcó L. R. (1996). Integración física y corredores bioceánicos. FASOC. Vol. 11 (1), pp. 1-35.
- [6] CEPAL (2013). Perspectivas económicas de América Latina 2014. Logística y competitividad para el desarrollo. Vol. 1, pp. 1-165.
- [7] CEPAL (2013). Fortalecimiento de la cooperación birregional entre América Latina y Asia, y el Pacífico. Vol. 1, pp. 1-134.
- [8] IIRSA (2006). Metodología para la promoción de desarrollo de servicios logísticos de valor agregado en corredores.
- [9] Riffo M. (1998). Globalización de la Economía e Impacto espacial en las Áreas Rurales de la Zona Central de Chile. Revista Chilena de Historia y Geografía, N° 164. Santiago, Chile.
- [10] Cordero M. (2014). Logística y facilitación del comercio entre la Comunidad del Caribe y Centroamérica. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Vol. 1, pp. 1-31.
- [11] Informes del Ministerio de económica de la República Argentina.

Agradecimientos

Los autores agradecen al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), a la Secretaría General de Ciencia y Tecnología de la UNS (PGI 24/J056), a la Subsecretaría de Gestión y Coordinación de Políticas Universitarias de la UNS (Fortalecimiento de Redes VII FRVII 27-54-154) y al Fondo para la Investigación Científica y Tecnológica (FONCyT) de la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica (AGENCIA) (PICT 2011-0396), por el apoyo económico brindado.