EL PAÍS Y EL MAR
LA EFICIENCIA DE LOS PUERTOS...
¿QUIEN TOMA LAS DECISIONES?

EXPRESO, Guayaquil,3 de abril de 1993 **Por HUGO TOBAR VEGA**

Para poder reestablecer la responsabilidad y eficiencia de los trabajadores de los puertos, en necesario recordar lo que es la naturaleza de empresa privada:

Es una universidad muy conocida de la "Yoni", cuando se hacía en análisis de operaciones y actividades de las empresas, el profesor repetía: "El proceso de la toma de decisiones debe ser completo, con el máximo cuidado para no equivocarse; los errores son muy costosos, se puede fracasar, se puede perder mucho dinero".

Esta es la naturaleza misma de la empresa privada; una mala decisión le duele muchísimo en el bolsillo al dueño. Un ejemplo claro y de actualidad: Ecuatoriana decidió adquirir los Airbuses; es decir, que tomó una decisión. Si estuvo mal tomada, pues el hecho real que todos conocemos, es que Ecuatoriana tiene grandes problemas financieros...¿No es así?. Por otro lado, Saeta también incrementó su flota con un Airbus y otras unidades y esto, por lo que se ve, no le ha causado efectos financieros negativos.

A quienes tomaron las decisiones en Ecuatoriana no les pasó nada, no perdieron su dinero, nunca les dolió el bolsillo... ¡Quien tiene que afrontar los problemas hoy, es el Estado!. En el caso de Saeta, si las decisiones hubieren sido mal tomadas por Roberto Dunn (el Sr. Ministro) y Patricio Suárez, los "Capos" de Saeta, estuvieran nerviosos y hubieran perdido mucha plata, pero felizmente no fue así... están muy campantes, Saeta ya vuela a Nueva York, a los países andinos; se ha expandido. No piensan devolver su Airbus.

Esto es lo que se tiene que aplicar en los puertos de nuestro Ecuador. Esto es lo que todo el país quiere que se aplique en todas las empresas del Estado.

Regresando a nuestro grano: los puertos, uno de los motivos expuestos por el Ministro de Obras Públicas el 24 de marzo de 1958, para crear la Autoridad Portuaria, fue: la pérdida de tiempo de las naves, que encarecía los fletes. Esta es la pregunta "del millón". ¿Cómo conseguir que las naves no pierdan tiempo en los puertos?

La pérdida de tiempo es un asunto de costos; así es la cosa: un barco nuevo, bueno y moderno cuesta más de 40 millones de dólares, uno "regularcito" de 10 a 20. Eso es mucha, mucha plata. Un barco de éstos que pierde tiempo por la ineficiencia de un puerto, le cuesta al naviero, al dueño del barco, o al armador más de 25 mil dólares diarios (esto sí que hace doler un bolsillo). Esta pérdida no la absorbe el naviero, sino que la recarga (no sólo que la carga) al flete y, por consiguiente, al costo de las mercaderías de importación y exportación. Esta pérdida es producto de la ineficiencia del puerto por sus malas decisiones, que permitieron que existan sistemas absurdos de administración y operación, trabajadores indolentes a quienes su actitud "no les duele el bolsillo"; por cuanto tienen buenos salarios fijos por mes o por semana, trabajen o no.

Conclusión: En la empresa privada, quienes toman decisiones son quienes pueden perder mucha plata. En cambio, en la empresa pública de bienes y servicios (hablo sólo de bienes y servicios) a los burócratas que toman decisiones no les importa que los barcos pierdan tiempo; sus equivocaciones no les cuestan ni un centavo. Es risible cuando un Sindicato, negocia un contrato colectivo con el "Patrono" de la empresa pública (los gerentes); les dan todo lo que piden. (Lógico... no es su plata... no quieren quedar como mala gente).

La solución en caso de los puertos: tomar decisiones para que los barcos no pierdan tiempo...