



ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS
Comisión Interamericana de Puertos

INFORME

Octava Reunión del Comité Técnico Consultivo sobre Operaciones Portuarias (CTCOP)
(Salvador, Brasil, martes 11 de septiembre de 2007)

INFORME
Octava Reunión del Comité Técnico Consultivo sobre Operaciones Portuarias (CTCOP)
(Salvador, Brasil, martes 11 de septiembre de 2007)

En Salvador, Brasil, el día martes 11 de septiembre de 2007, se efectuó la reunión del Comité Técnico Consultivo sobre Operaciones Portuarias presidida por el Presidente, el Licenciado Francisco Pastrana, delegado de México, y contó con la asistencia de representantes de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela. Los asistentes contaron con el documento CIDI/CIP/doc.6/07 “Información sobre los Comités Técnicos Consultivos (CTC)” preparado por la Secretaría de la CIP que describe el objetivo, funciones y estado financiero del CTCOP para sus deliberaciones.

El Presidente recordó a los presentes las funciones de CTCOP y la tradicional invitación del CTCOP a representantes del sector privado para discutir temas de interés para la mejora de la productividad portuaria. En esta oportunidad anunció que se contaba con seis expositores para considerar el tema de las prácticas más eficientes para mejorar la competitividad de los terminales de contenedores. El informe del Presidente del CTCOP está contenido en el documento CIDI/CIP/doc.20/07 por lo que se pasó revista a las exposiciones y los aspectos más saltantes de las discusiones llevadas a cabo durante la reunión con la finalidad de complementar el tenor de dicho informe.

Informe de actividades del Comité Técnico Consultivo (CTC) por el período 2006-2007

El Presidente destacó la celebración de la séptima reunión, la cual se llevó a cabo en la ciudad de Guayaquil, Ecuador, en el mes de junio de 2006 y cuyo tema general fue “La oferta y demanda de contenedores y las acciones que se desarrollan para atender el dinámico crecimiento en las diferentes zonas.” Asimismo, se destacó el desarrollo de otras actividades como son:

- Actualización de la página web del CTCOP, que incorpora información importante del Comité, como los: objetivos, planes de trabajo, expertos participantes, países miembros, miembros asociados, reglamento interno, ficha de registro, entre otros.
- Incorporación de las presentaciones de carácter técnico de las reuniones que se han llevado a cabo hasta la fecha, cuya dirección de correo electrónico para el CTCOP es ctcop@sct.gob.mx.
- Otras de las acciones que ha realizado el CTCOP, ha sido el de fomentar la inscripción de nuevos miembros asociados y la reinscripción de los miembros ya existentes.
- También se actualizó el banco de datos con la información de los representantes de los países miembros y miembros asociados del CTCOP, así como un directorio con los expertos participantes en las reuniones del Comité, para que sirva de enlace entre las partes interesadas en establecer trabajos específicos.

Informe de Recursos Financieros del CTC por el periodo 2006-2007

En lo relativo al presupuesto del Comité, el Presidente indicó que para el año 2006 las transferencias del programa anterior ascendieron a la cantidad de \$25,381.00. dólares estadounidenses. Las contribuciones de los miembros asociados se estimaron en \$6,950.00 dólares estadounidenses, cantidades que sumaron la cifra de \$32,331.00. dólares estadounidenses. Las disminuciones del período fueron de \$1,021.00 dólares estadounidenses derivadas de la reunión anual del CTCOP en Puerto La

Cruz, República Bolivariana de Venezuela, sumando un saldo neto de \$31,310.00 dólares estadounidenses.

En lo que respecta al período actual 2007, se indicó que los incrementos son resultado de los aportes de los miembros asociados por un saldo de USD\$ 5,110.00, con una disminución por gastos materiales de la reunión que ocupa de USD\$ 139.00, el cual alcanzó un saldo de USD\$ 4,971.00, que aunada al saldo anterior de USD\$ 31,310.00, el monto neto del período ascendió a USD\$ 36,281.00.

Presentaciones técnicas relativas a “mejores prácticas para incrementar la productividad en terminales de contenedores”

Experiencia de Hutchinson puertos de México

El señor Manuel García de Hutchinson Ports México, presentó la experiencia de su empresa en los puertos de Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Ensenada en los que tiene operaciones. Explicó que en todos los puertos siguen el enfoque de sistemas y que para cada uno de los subsistemas (muelle, transporte, patio, puertas) se elaboran indicadores como movimientos de grúa por hora, tiempo medio de contenedores en patio, etc., que reflejan las características del tráfico, de los servicios marítimos, y del trazado en planta del terminal. Indicó que en las empresas se establecen algunos patrones de referencia para dichos indicadores con base a datos del pasado o procedentes de otros terminales considerados modelos. También informó sobre el subsistema puerta el cual resulta ser crítico para las condiciones encontradas en los puertos en donde operan y por lo tanto se la empresa implementó un centro regulador vehicular con lo cual se redujo la estadía de los camiones de 75 a 45 minutos. Otras medidas que incrementaron la productividad a niveles comparables con otros de la misma corporación ubicados en distintos países fue la preparación de reportes de escala de buque de donde se dedujeron mejores procedimientos para atender cada tipo de buque, la tarja automatizada, la automatización de los procesos refrigerados y el empleo de un módulo en el sistema operativo del Terminal para la asignación matemática de los equipos en tareas propias de los subsistemas muelle, transporte y patio. El señor García finalizó su exposición expresando su convencimiento que una adecuada política de desarrollo humano es vital para la mejora de la productividad con el estímulo de comparaciones constantes (“benchmarking”) con otros terminales.

Experiencia del Terminal de Santos en Brasil

El señor Washington Flores de Santos-Brasil, hizo una presentación sobre la evolución del Terminal desde su puesta en servicio en 1981 hasta su privatización en 1997 periodo en el que su capacidad se mantuvo estática (dos puestos de atraque con cinco grúas de muelle portacontenedores) y con productividad modesta (alrededor de 10 movimientos por grúa-hora). Indicó que en el período siguiente se añadió un puesto de atraque adicional en 2001; un terminal de vehículos en 2006; otro puesto de atraque en 2007; y más que se duplicó el número de grúas de muelles y equipos de patio. En 2006 el movimiento alcanzó el 40% del total de TEU movilizado en Brasil habiéndose triplicado la productividad horaria de las grúas. En el subsistema puerta, se ha instalado un sistema de reconocimiento óptico para alcanzar mejores productividades. El señor Flores finalizó afirmando que la inversión, la seguridad y el personal idóneo son los factores claves de la competitividad.

Experiencia del Terminal en Kingston en Jamaica

La señora Rosalie Donaldson, Gerente de Marketing de la Autoridad Portuaria de Jamaica, posicionó el puerto de Kingston en el mercado de contenedores del Mar Caribe señalando ventajas tales como la estabilidad del país, excelente ubicación para las principales rutas de navegación, buena profundidad, operación continua 24 horas-365 días, rendimiento operativo comparable a los mejores del

mundo y cartera de clientes constituido por las más grandes navieras especializadas en el transporte de contenedores. Señaló que la expansión del Canal de Panamá constituye una oportunidad para Kingston y que tenían en ejecución inversiones para ampliar la capacidad del puerto en 30% para alcanzar 3 millones de TEU. La señora Donaldson declaró que el objetivo era posicionarse como uno de los pocos terminales de trasbordo (Singapur, Algeciras, Salalah, etc.) que se espera atenderán los grandes servicios alrededor del mundo y articularán los tráficos norte-sur a partir de 2014.

Experiencia del Terminal de Buenos Aires en Argentina

El señor Aldo Moroz del Terminal BACTSSA-HPH del puerto de Buenos Aires, explicó que el terminal era uno de los tres existentes en Puerto Nuevo y que compiten con Eslogan (ubicado en la provincia de Buenos Aires) y en menor medida con Zárate (en el delta del Paraná) por el tráfico de contenedores de Buenos Aires. Calificó la competencia intraportuaria existente como muy intensa y que involucra operadores globales (APM, HPH, DPW) y locales (Román y Murchison) para movilizar el 1.5 millón de TEU alcanzados en 2006. También caracterizó la competitividad global del puerto por tener una estiba muy económica pero afectada por las limitaciones del acceso náutico. El señor Moroz explicó que el irregular trazado en planta del terminal resultó en la dispersión de los diferentes elementos (patio de exportación, importación, vacíos, almacén de consolidación) y en cuidado de la operativa para mantener costos bajos; y en el uso intenso de la informatización para la operación, incluyendo el control de accesos, del terminal y el servicio al cliente. Destacó la simplificación del despacho aduanero con la sola introducción de los datos del cliente en el sistema del terminal para ser enviados electrónicamente al sistema de aduanas. Otros servicios proporcionados son la gestión de existencias, trazabilidad de los conocimientos y transmisión electrónica de datos con varias entidades estatales.

Experiencia del Terminal de Valparaíso en Chile

El señor Enrique Morales de Puerto de Valparaíso caracterizó al puerto como poseedor de un largo frente de atraque y escasa superficie de terreno derivado de su ubicación: contigua a la ciudad y un acantilado y con batimetría de bastante pendiente que limita las posibilidades de ganar terrenos al mar. Informó que en 2006 el Terminal de contenedores movilizó 0.58 millón de TEU en los 985 metros de muelle (5 puestos de atraque) con calado variable entre 10 y 12 metros y con un terreno de sólo 16 Ha. Mostró la excelente productividad del Terminal que en 2006 alcanzó un promedio de 68 contenedores por hora por buque y 48 mil TEU por hectárea, atribuible este último valor al bajísimo tiempo de tránsito de los contenedores en los patios, sólo 2.5 días. Señaló algunas de las medidas operativas en vigor para alcanzar dicha productividad: reserva de sitio de atraque, uso intensivo de depósitos retroportuarios, trámites documentales anticipados (responsables hasta del 80% de las demoras de los camiones en el Terminal) y tecnología compartida con la comunidad portuaria. El señor Morales anunció la puesta en servicio, en abril de 2008, de una zona exterior de apoyo logístico (ZEAL) distante 11 km del puerto y conectada a él por una vía terrestre ubicada fuera de la ciudad que ampliará la capacidad del puerto y que estará dotada de un sistema automático en línea para evitar la congestión de camiones a la entrada del terminal.

Experiencia de la Sociedad Portuaria de Cartagena en Colombia

El señor Efraín Sarmiento, de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, se concentró en la evolución de las instalaciones para atender contenedores en el puerto. Explicó que la Sociedad era una empresa de capitales colombianos que asumió la concesión por 40 años y que durante los últimos 14 efectuó inversiones por \$130 millones para extender la longitud del muelle de 280 a 538 metros y profundizar los calados de 8.5 a 13.4 metros dotando a las instalaciones con equipos modernos, incluyendo 4 grúas portacontenedores para atender buques de hasta 5500 TEU de capacidad. Explicó que las programación emplean sistemas operativos típicos de terminales y que además se cuenta con un centro

logístico para dar servicio personalizado a los grandes clientes. También explicó en detalle que la competitividad del Terminal reposaba en una gestión estratégica de los recursos humanos con políticas y procesos claros y consistentes en toda la organización y con atribución de manejo del personal a los jefes de equipos. El señor Saramiento explicó también los procesos de reclutamiento, capacitación, establecimiento de metas claras y recompensas y sanciones para mantener una fuerza laboral acorde con la necesidad de alcanzar estándares más elevados de productividad.

Decisión sobre la continuidad del CTC para el periodo 2008-2009

El Presidente puso su cargo a disposición de la asamblea para el caso que alguna otra delegación quisiera asumir la tarea recibiendo una confirmación tácita del buen resultado de su gestión y la confirmación de la extensión de su mandato. Asimismo, señaló la necesidad de concentrar los esfuerzos del CTC en un área que a su juicio era primordial, la logística portuaria para la competitividad, y recordando que la denominación actual del CTC correspondía a un mandato muy amplio e impreciso sugirió cambiar la denominación por la de Logística y Competitividad, proposición que fue acogida favorablemente por la audiencia.

Plan de Trabajo para el año 2008

- Cambiar la orientación del Comité Consultivo de Operaciones Portuarias por el de Logística y Competitividad, de acuerdo a lo mencionado con anterioridad.
- Continuar con la promoción del Comité para seguir incrementando el número de miembros asociados y el pago de las cuotas correspondientes.
- Fortalecer la cooperación y coordinación entre la oficina del presidente, los países miembros que integran el CTC y los miembros asociados, a fin de alcanzar las metas establecidas dentro de los plazos fijados.
- Contar con un documento informativo y de divulgación, en español, inglés y portugués que incluya objetivos, miembros principales, logros y Plan de Trabajo 2008.
- Establecer un esquema de mejora continua de la página web;
- Actualizar el banco de datos con la información de los representantes de países miembros y miembros asociados y de manera relevante los expertos de cada especialidad, y
- Continuar fortaleciendo la comunicación y flujos de información con sus representantes y miembros asociados.