

Puertos, logística y servicios



BALANCE, DESAFÍOS Y EXPECTATIVAS DEL MERCADO LOGÍSTICO (PORTUARIO)

La industria que concentra gran parte de la exportación nacional



Es sabido que el mercado logístico portuario es altamente competitivo y muy dinámico puesto que se compite en función del tiempo. Esta situación hace que un minuto de trabajo sea movimiento de grandes cantidades de dinero en el mercado internacional. Debido a esta premisa, cada vez que las funciones logísticas o portuarias se ven afectadas por cualquier factor, el mercado se resiente, sobre todo, si se considera que una región como la del Bío Bío exporta sobre el 53% del Producto Interno Bruto (PIB).

Actualmente, Chile cuenta con dos grandes socios comerciales que son: China y Estados Unidos, por lo que existe un alto nivel de dependencia de ambos mercados, situación que ha generado un alto nivel de incertidumbre en la industria debido a la tensión creciente entre ambas naciones.

“El trabajo de nuestra industria se ve reflejado en las cifras. De momento no existen mayores inconvenientes, pero si algo de tensión por la disputa que están llevando acabo nuestros dos socios comerciales. Hay que estar alertas de lo que pueda suceder entre ambos países”, explicó

En los puertos de la Región del Bío Bío, se exporta sobre el 53% del Producto Interno Bruto (PIB). No exento de algunas situaciones adversas, la idea de todo el gremio logístico y portuario es continuar trabajando por la misma senda y crecer para mejorar en todas las áreas de una industria que mueve el país.

53%

del Producto Interno Bruto se exporta desde los puertos de la Región del Bío Bío. Se espera seguir incrementando la cifra.

Alfredo Meneses, gerente general de Asexma Bío Bío y vicepresidente de la mesa Comex.

Leve retroceso

De acuerdo a las cifras entregadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), las exportaciones en Chile retrocedieron en un 2,6%. Al existir un tipo de cambio alto, los analistas evalúan esto positivamente, pero el positivismo es relativo porque las mercancías se tranzan en dólares, pero la continuidad es lo que hace que la industria logística tenga sentido. Es decir, un transportista gana por cuantas vueltas más da, eso tiene directa relación con el mercado final. “Si los envíos son genero-

sos, el sector del transporte va a obtener mejores dividendos porque dará más vueltas. Toda la cadena logística se ve beneficiada cuando hay más envíos”, aseguró Alfredo Meneses.

Nuevos desafíos

Independiente de las condiciones del mercado internacional, la industria logística portuaria, tanto privada como pública debe ser altamente competitiva. Gracias al trabajo realizado por la mesa Ecomex, el sector portuario se ha dinamizado y se ha sacado una gran venta competitiva.

La mesa se ha encargado de tratar las dificultades que ha tenido el comercio internacional sin separar a los sectores públicos y privado, porque están asociados desde ambos lados. “Sabemos lo que está pasando en el mercado internacional pero eso no nos detiene porque sabemos que la economía se mueve en ciclos y uno siempre debe ser competitivo porque tenemos vecinos como Perú que lo está haciendo muy bien en materia de logística y desarrollo portuario”, indicó el gerente general de Asexma Bío Bío.

Expectativas como gremio

Sobre las expectativas que existen como gremio, Alfredo Meneses hizo un llamado para generarlas con bastante moderación, puesto que, existen factores que pueden alterar el futuro cercano.

“Tenemos factores internos que se están trabajando en el parlamento como el de las 40 horas en donde participan grandes y pequeñas empresas, por lo tanto, eso puede generar algún tipo de conflicto en el gremio. Por otro lado, el conflicto comercial de China y Estados Unidos, nos golpeará si o si, por lo que hay que estar alerta a lo que pueda ocurrir. Lo tercero, es el tema de las políticas públicas que pueden no ser muy adecuadas para estimular nuestro sector, puesto que, cuando la economía local se resiente, las críticas se van al tema social y ese también puede ser un factor gravitante a la hora de evaluar”, cerró Meneses, quien hizo un llamado a continuar innovando en proyectos y trabajos para elevar el estatus del sector.

Edición Especial Puertos, logística & servicios

En la industria portuaria los servicios portuarios que se proveen entorno a las terminales portuarias constituyen actividades cuyo objetivo principal es facilitar y darle fluidez al tráfico portuario, el cual encierra una compleja gama de operaciones que se evidencian desde la manipulación de la carga para ser embarcada o desembarcada hasta todo lo relacionado a la entrada (arribo) y salida (zarpe) de los buques en el puerto.

Los servicios portuarios son complementarios o conexos al transporte marítimo y comprenden un amplio conjunto de actividades que así se distinguen: los servicios portuarios de estiba y desestiba de mercancías, de remolque de buques, de practicaje, de amarre de buques, de aprovisionamiento de alimentos, de abastecimiento de combustible, de recojo de residuos sólidos y líquidos, de señalización portuaria, de dragado, entre otros.

Las legislaciones portuarias de varios países contienen capítulos dedicados a los servicios portuarios, los que en ciertos casos están regulados en los apartados relativos a las operaciones portuarias.

Algunos ordenamientos portuarios clasifican los servicios portuarios en básicos y generales. Los servicios portuarios básicos son prestados por empresas que cuentan con títulos habilitantes que les permiten proveer el servicio, por ejemplo: los servicios de estiba y desestiba o los servicios de remolque; en tanto que los servicios portuarios generales son provistos por las autoridades portuarias como una función de éstas y sin petición de parte, así por ejemplo las funciones de policía y seguridad portuaria.

Un puerto, para destacar entre sus competidores requiere de servicios portuarios de calidad con estándares altos para que sus operaciones sean eficientes y se genere una rotación rápida de la carga y descarga de los buques, ya que los tiempos muertos y las estancias largas de los navíos en los puertos generan problemas como el encarecimiento de los fletes y finalmente, elevan el costo de los productos pagados por los usuarios finales.

Servicio y modelo de gestión

Dependiendo del modelo de gestión portuaria, los servicios portuarios pueden ser prestados por entidades y empresas públicas como sucede en los esquemas conocidos como public service port y tool port, o empresas privadas como ocurre en los esquemas landlord port y private service port.

Algunos sistemas portuarios contemplan la posibilidad de integrar la gestión de las terminales portuarias entregadas en concesión, con la provisión en forma



SERVICIOS PORTUARIOS Y MODELOS DE GESTIÓN

Temas fundamentales para el desarrollo de la industria portuaria

Este tipo de servicios, dependiendo del tipo de gestión, pueden ser suministrados por empresas públicas o privadas.

exclusiva de algunos servicios portuarios por parte del concesionario. Ahí aparece la llamada monooperación, que se contrapone a la multioperación, modelo en el que concurren en el mismo puerto dos o más oferentes de servicios portuarios.

El concepto de servicio portuario vinculado al servicio público ha cambiado

en los últimos años. Los servicios públicos ya no son concebidos como funciones o servicios exclusivos a cargo de entidades estatales, pues en la actualidad, se evidencia que en varios sectores, incluido el portuario, ciertos servicios públicos han sido cedidos para su explotación al sector privado.

Por lo anterior, emerge el concepto de servicio de interés general, para identificar la naturaleza, entre otros, de los servicios portuarios, los que no dejan de reunir las características propias de los servicios públicos como son: la universalidad, continuidad y razonabilidad en el precio.

Edición Especial Puertos, logística & servicios

A casi tres años de su nacimiento al alero de la empresa Puertos de Talcahuano, e integrada por más de 20 empresas e instituciones del área, la Comunidad Logística de la comuna porteña ha sentado las bases de su trabajo en la colaboración y confianza de sus miembros.

Su misión principal ha sido el instalar una dinámica de mejora continua e innovación de la oferta de servicios logísticos que entregan sus integrantes, superando las brechas existentes y potenciando la competitividad de los puertos de Talcahuano y San Vicente.

Es en ese sentido que, durante el 2019, su labor se ha centrado en grandes ejes temáticos: conectividad y accesibilidad al puerto de San Vicente y la mejora de competencias que doten al sector logístico portuario de Talcahuano de profesionales calificados.

Mejoras continuas

A través del trabajo de sus mesas técnicas y con la idea de disminuir los impactos del trabajo logístico y portuario, buscando un desarrollo sostenible, una de las principales preocupaciones de Comlog ha

LOS APORTES DE COMLOG AL ECOSISTEMA LOGÍSTICO DE TALCAHUANO

sido el mejoramiento al acceso del Puerto de San Vicente, trabajo que va de la mano de otro concepto: conectividad.

Por lo mismo, se han desarrollado estudios con simulaciones de arribo de trenes, y coordinaciones con el concesionario para mejorar los tiempos. En lo que corresponde al acceso inmediato al Puerto de San Vicente, una de las medidas implementadas ha sido la mejora en la demarcación y señalética; a lo que se sumaría una serie de acciones que serán verán reflejadas en una campaña vial con la comunidad.

Gonzalo Fuentes, gerente general de San Vicente Terminal Internacional, operador del recinto portuario, manifestó

“sabemos que la convivencia entre el puerto y la ciudad requiere de la participación de todos los actores públicos y privados vinculados con la industria. En este punto, el apoyo de la Comunidad Logística de Talcahuano ha sido fundamental, desde gestionar el entorno de la zona portuaria hasta mantener un diálogo permanente con las poblaciones aledañas y las organizaciones privadas vinculadas con las actividades y los servicios portuarios.”

Guacolda Vargas presidenta de Comlog y gerente de Desarrollo y Sostenibilidad de Puertos de Talcahuano, agregó que, el proyecto para conectar la Ruta Interportuaria se encuentra en etapa de desarrollo de ingeniería de detalles, debiendo es-

tar finalizada en el segundo semestre de 2020.

Asimismo, en esta búsqueda de mejoras, nace la idea de dotar de personal calificado al sector logístico, a través de un trabajo junto al Servicio Nacional de Capacitación y Empleos, Sence Bío Bío.

La ejecutiva especificó que “la capacitación contribuye a mejorar su empleabilidad y competencias laborales de las personas, lo que favorecerá a la calidad de los servicios logísticos portuarios de la Región”.

Por su parte, Rodrigo Monsalve, gerente general de la empresa portuaria expresó que “hay una gran inversión pública en capacitación para obtener la licencia A5, y nosotros como empresa portuaria en nuestro trabajo de Sostenibilidad, y el Consejo Ciudad Puerto, difundiremos la información, de tal manera que trabajadores del mundo portuario puedan optar a esta beca que es muy significativa”.

Es importante recordar que, durante el 2018, dentro del trabajo de vinculación con el medio de Comlog, se certificaron las competencias laborales de 40 conductores y a 21 supervisores logísticos de empresas ligadas a Comlog, a través de Chile Valora.

Estamos comprometidos con el desarrollo de una actividad logística y portuaria sostenible



Edición Especial Puertos, logística & servicios

SERVICIO DE ADUANAS

Una función fundamental para el control de las mercancías

Un gran desafío para elevar la calidad

Con el objetivo trabajar a la par de los países desarrollados, la industria aduanera busca mejorar sus estándares de calidad y elevar los índices de control y producción.

En las últimas décadas, el sistema de aduana nacional se ha transformado en un pilar fundamental para el control de las importaciones y exportaciones de nuestro país.

Las aduanas cumplen con la función de controlar toda la mercancía que egresa e ingresa de Chile y además tienen la función de fiscalizar que todo el tema tributario sea pagado al fisco.

“La función de las aduanas no solamente es registrar el control de los productos que vienen y salen desde Chile. Tenemos el deber de generar las estadísticas respectivas de cada producto y que se cumplan varias leyes especiales como la ley de control de armas, la capa de ozono, propiedad intelectual, drogas, entre otras”, comentó Claudio Cid Berman, director regional de aduanas de Talcahuano.

Ingreso y egreso de mercancía

Para que la mercancía ingrese y salga de los terminales, aduana tiene procedimientos, como por ejemplo, en la exportación donde un contenedor que tenga sus documentos de exportación es anunciado con bastantes horas de anticipación mediante una plataforma a un sistema que está vinculado entre el exportador, el agente de aduana, la aduana y el terminal portuario.

Desde el punto de vista de procesos y costos logísticos aduana al tener la información antes, la analiza con anticipación para efectos de que cuando llegue el contenedor e ingrese al terminal esté toda su tramitación documental (electrónica) y requisitos logísticos de ingreso estén todos tramitados con anticipación.

“Cuando empezamos a trabajar esto en 2005, un contenedor que se demoraba 87 minutos en entrar hoy se demora entre 30 y 40 segundos. Eso hoy es



Importaciones y exportaciones pasan por el control de aduanas. Con el objetivo de que las leyes de control se cumplan y al fisco se le tribute como corresponde, las aduanas cumplen un rol importante en estas áreas.

El trabajo de aduanas

La tecnología ha jugado un rol importante en los avances del sistema de aduanas.

El uso de la tecnología y el trabajo con el sector privado ha permitido traer y capturar más carga que antes se iba por otras regiones para generar trabajo en el Bío Bío.

“Nuestra preocupación es traer mayor cantidad de carga porque en volumen exportamos a nivel país porque nos llega carga de otras regiones. Lo que exportamos no sólo es regional porque sumamos la macrozona. También traemos productos desde Argentina que salen desde nuestros puertos. Esa es la dinámica que tenemos y que busca beneficiar nuestro trabajo”, indicó el director regional de aduanas.

relevante porque el procedimiento de ingreso de la carga con el uso de la tecnología y de eliminación de papeles hace que la aduana esté mirando a entregar el servicio al portador de forma más expedita”, explicó Claudio Cid.

Edición Especial Puertos, logística & servicios

En los últimos años San Vicente Terminal Internacional (Svti) ha hecho una importante apuesta por la modernización de sus instalaciones. Así lo destaca su gerente general, Gonzalo Fuentes, quien detalla que "este año recibimos dos grúas pórtico de última generación que aseguran mejores tiempos de atención de las naves que recalán en el terminal. Adicionalmente, terminamos el reforzamiento de los sitios 3 y 4, lo que nos deja con 1.100 metros de frente de atraque y nos permite atender dos naves Post Panamax de forma simultánea".

Este esfuerzo, afirma, no estaría completo sin el compromiso de cada uno de los colaboradores del terminal: "Estamos convencidos que nuestras personas son la clave para desarrollar al máximo nuestro potencial. En el contexto de una industria portuaria cada vez más desafiante y competitiva, la comunicación permanente y los procesos de diálogo son fundamentales para marcar una diferencia", señala.

Ello se vio reflejado en el cierre de las negociaciones colectivas con los sindicatos del terminal y así lo ratifica también el vocero comunal de San Vicente-Talcahuano, Sergio González. "Los dirigentes siempre queremos lo mejor para nuestros asociados, pero también tuvimos la madurez necesaria para llegar a acuerdos. Era el momento de dar señales positivas, para comenzar desde ya a trabajar y avanzar para la estabilidad de todos", asegura.

El trabajo conjunto también es fundamental para la seguridad. "Es un foco constante y nuestra prioridad está en mejorar nuestro sistema de prevención de accidentes. Para ello impulsamos un nuevo sello de gestión participativa, para mejorar los estándares en base a círculos de calidad, que están diseñados para entregar mejores soluciones en términos de prevención de riesgos", relata Gonzalo Fuentes.



SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL

Modernización y diálogo, clave para el desarrollo del puerto y la Región

Con renovadas instalaciones, el Svti busca explotar su máximo potencial. En ese sentido, el personal es clave para el crecimiento de la empresa.



Vínculo con la comunidad

Svti también está consciente de que cumple un rol importante en la comunidad en la que está inserto, por lo que ha desarrollado el programa "Puerto Abierto". "Gracias a este plan, más de 250 estudiantes nos han visitado en los últimos cinco meses. Para nosotros es una oportunidad muy relevante de dar a conocer nuestra labor, que es primordial para el de-

sarrollo del comercio internacional de Chile. No hay que olvidar que el 95% de las cargas se movilizan por vía marítima", dijo Fuentes.

Además, el puerto reactivó la participación en las mesas tripartitas de los sectores de San Vicente y Libertad-Gaete. "Queremos estar más cerca de nuestros vecinos y atentos a sus necesidades y preocupaciones.", comentó el ejecutivo.

Edición Especial Puertos, logística & servicios

LOGÍSTICA CIUDAD PORTUARIA

Innovación para el desarrollo en las ciudades puerto del Bío Bío

La innovación en logística portuaria es una actividad importante para agregar valor económico a sus clientes. Al mismo tiempo, es capaz de producir servicios urbanos, y contribuir al bienestar y la salud de las comunidades y sus territorios.



Los puertos fueron tradicionalmente motores de desarrollo territorial, y muchos detonaron la formación de ciudades portuarias. Al desarrollarse puertos y ciudades a la par, se configura un sistema urbano-portuario caracterizado por su complejidad económica, social, ambiental y física.

A lo largo de la evolución del sistema se han producido diferentes fases, que han determinado problemáticas específicas, que en la actualidad implican una pérdida del rol promotor del desarrollo social, económico y urbano que tuvieron los puertos, y conflictos entre estos y las ciudades portuarias.

Uno de estos conflictos se asocia a los impactos de las cadenas logísticas en las ciudades portuarias, que producen efectos negativos multisistémicos. Así, los puertos más eficientes de la Región del Bío Bío conviven, paradójicamente, con áreas urbanas precarizadas, y se observa contradicción entre competitividad portuaria y competitividad urbana.

Descripción del proyecto

La iniciativa FIC-R Innovación para el desarrollo en el sistema portuario del Bío Bío: la innovación social y pública y el de-

safío de la sostenibilidad en ciudades portuarias sostiene que la innovación en logística portuaria es una actividad importante para agregar valor económico a sus clientes, y que a la vez es capaz de producir servicios urbanos y contribuir al bienestar y salud de las comunidades y sus territorios.

En la Región del Bío Bío existen siete ciudades que cuentan con puertos industriales y/o artesanales: Tomé, Lirquén, Penco, Talcahuano, Coronel, Lota y Lebu. Los seis primeros se concentran en el Área Metropolitana de Concepción (AMC), zona en que es posible verificar la dicotomía entre el desarrollo creciente de la actividad logística portuaria – altamente competitiva y eficaz-, y el deterioro de las ciudades portuarias, ciudades en que se hacen evidentes las brechas a nivel social, socio laboral, urbano, y medioambiental.

No obstante, el proyecto abarca el Área Metropolitana de Concepción, integrada por 11 comunas, entre las que se encuentran las ciudades- puerto de Talcahuano, Penco-Lirquén y Coronel con puertos industriales que en conjunto exportan más del 70% de la producción forestal del país, posicionándose como una zona estratégica y competitiva a nivel nacional.

Metodología

Se propone una metodología para contribuir a la rearticulación de las relaciones puerto-ciudad, a partir de una mejora en el modelo de gobernanza del sistema portuario y logístico, que reduzca los impactos negativos para las ciudades portuarias, en base a cuatro componentes: diagnóstico, mesa de diálogo, análisis prospectivo y plan estratégico. Esta se basa en los principios de:

A. Innovación social y pública como motor de la innovación en el manejo y gestión de los problemas logísticos, sociales y ambientales.

B. Colaboración público-privada; asociatividad local para enfrentar desafíos “glocales”; análisis sistémico; perspectiva de cadena global de valor y cadena logística (supply chain management).

C. Planificación estratégica participativa; análisis de stakeholders en las actividades logísticas; deliberación razonada.

D. Transferencia de capacidades a los actores territoriales de la cadena logística, como clave para el desarrollo social integral; sostenibilidad social y ambiental; y responsabilidad social y ambiental de las actividades humanas.

El enfoque metodológico incluye investigación aplicada y para el desarrollo, y se sustenta en el trabajo acumulado y las redes del Grupo de Investigación Interdisciplinaria sobre Ciudades Portuarias (Griciip) de la Universidad de Concepción. El Griciip tendrá un rol central en el proceso de investigación-acción que involucra esta propuesta que aspira al mejoramiento de las relaciones entre los puertos y el territorio regional.

Objetivos

Contribuir a la generación de un proceso de diálogo social y a la planificación estratégica y de gestión para producir procesos logístico-portuarios social y medioambientalmente sostenibles, que favorezcan una re-articulación armónica entre las ciudades portuarias y los puertos del Área Metropolitana de Concepción.

*Legitimidad Social. Dotar a los cambios e inversiones logísticas de mayor legitimidad social (evitando la judicialización de proyectos).

*Sostenibilidad social y ambiental. Asegurar la sostenibilidad social y ambiental de las inversiones y las operaciones en el territorio, dotándolas así de mayor estabilidad.

*Acercamiento municipal. Acercar los debates sobre los planes de inversión a la municipalidad, que unidad político administrativa más próxima a la ciudadanía y el territorio.

*Articulación de necesidades locales y expectativas empresariales. Articular las demandas y necesidades locales, con las expectativas de desarrollo logístico de las empresas portuarias.

*Integración y desarrollo local participativo. Facilitar procesos de desarrollo local participativo y democrático, promoviendo la integración de actores territoriales en la toma de decisiones.

*Coordinación con organismos públicos. Mejorar la coordinación entre el territorio y los organismos públicos centrales.

Principales actores

Los actores principales dentro del innovador proyecto son: municipios de la Región, empresas portuarias públicas y privadas de cadena logística, trabajadores y sindicatos de trabajadores portuarios, servicios públicos del estado vinculados a la logística portuaria, organizaciones de la sociedad civil y académicos y líderes de opinión vinculados a los sistemas portuarios, la logística, el desarrollo local, el desarrollo urbano, el patrimonio, las relaciones laborales y el medio ambiente.

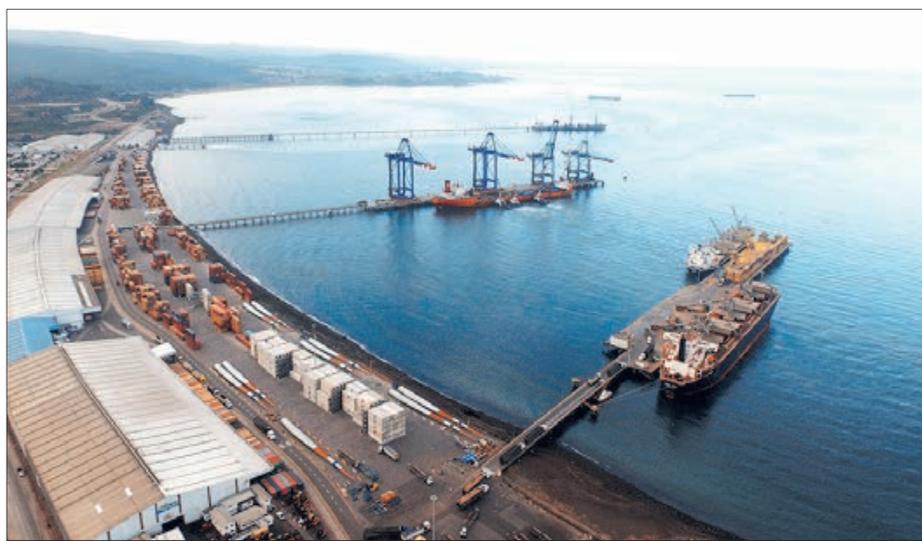
Puerto Coronel refuerza capacidades para mantener liderazgo

Puerto Coronel transfiere en torno al 40% de la carga que se gestiona en los terminales de la Región. Ello lo ubica en una situación de liderazgo en la macrozona centro-sur, que lo compromete a una constante adaptación a un mercado competitivo.

En ese sentido, uno de los hitos es el proyecto que le permitió incorporar dos nuevas grúas portacontenedores STS, en plena operación desde abril pasado. Con cuatro grúas de esta capacidad puede atender a naves más anchas y alcanzar una productividad en torno a los 100 contenedores transferidos por hora. A ello sumó la incorporación de los primeros cargadores frontales de alta capacidad y completamente eléctricos de la industria portuaria nacional, y siete nuevas grúas de gestión terrestre de contenedores.

“Nuestra infraestructura actual es suficiente para la demanda actual y de corto

Principal terminal del centro-sur opera cuatro grúas portacontenedores STS, parte de un plan para afrontar el crecimiento de carga.



plazo, pero las inversiones de desarrollo portuario se planifican con una perspectiva de largo plazo”, aseguró Javier Anwandter, gerente general de Puerto Coronel.

Por eso, agregó que “estamos finalizando un ciclo de inversiones muy importante, que nos ayuda a mantener una posición competitiva en un rubro muy exigente. Nos estamos preparando para atender más carga, de distintos sectores productivos y de una zona geográfica más amplia, y confiamos en que eso se traduzca en mayor dinamismo para nuestra compañía y la Región”. Los avances en infraestructura se acompañan de mejoramientos en la calidad de servicio a transportistas y gestión de carga, donde destaca un nuevo centro logístico en la zona de respaldo.

Ese desarrollo incorpora criterios de sustentabilidad. Este año recibió la certificación al cumplir el Acuerdo de Producción Limpia (APL) y sumará nuevos proyectos para reducir emisiones o incrementar la eficiencia energética.

En 2018, Puerto Coronel lideró la productividad de la macrozona al transferir 528 mil TEUs, posicionándose como tercer operador nacional y entre los terminales de mayor productividad del Pacífico Sur.

Puerto Coronel

El principal terminal multipropósito del centro-sur de Chile.

