

La función logística de los puertos

Por Antonio Pérez Carmona

Tomado de: <http://antonioperezcarmona.es/la-funcion-logistica-de-los-puertos/>

Consultado el: 24 de febrero de 2021

El transporte marítimo está notablemente influido por dos nodos operativos cada vez más importantes: los puertos y las Zonas de Actividades Logísticas (ZALs). Lejos de operar de manera independiente entre sí, ambos espacios apuntan, en la actualidad, a conectarse de manera más fluida, con el objetivo de agilizar las operaciones y aportar un mayor valor agregado al movimiento general de las cargas.

Los puertos son los principales nodos de la red física del transporte marítimo. Éstos son competitivos y cumplen su función siempre y cuando sean capaces de ofrecer al comercio internacional y a las líneas navieras, servicios rápidos, flexibles y seguros. La influencia de la función logística en los puertos sobre la competitividad del comercio exterior de un país es muy alta.

En función de esto, los puertos modernos deben formar parte de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución, y no desarrollar sus actividades como un eslabón independiente. El nivel de integración es fundamental y esto se logra ofreciendo una variada gama de servicios, lo que potencia la captación y fidelización del principal cliente del puerto: "la carga". La consideración de un puerto desde una perspectiva logística significa que no sólo se deben tener en cuenta las actividades que se desarrollan en el entorno del ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a dicho puerto.

La cadena logística no comienza en los puertos. En realidad, comienza en el lugar de producción de la materia prima y va hasta los centros de consumos en los países de destino.

Las Zonas de Actividades Logísticas Portuarias generan valor agregado de diversas maneras, como pueden ser la agrupación y des-agrupación de cargas, el embalaje, la "paletización", etiquetado, etc.

Estos servicios de valor agregado se pueden concretar gracias a la ruptura de carga que se realiza cuando se lleva a cabo el cambio de modo (marítimo a terrestre), lo que constituye lo que se conoce como La Función Logística del Puerto.

El puerto y las cadenas logísticas

Para racionalizar todas las actividades que intervienen en esa cadena hace falta un enfoque logístico: se trata de decidir cuándo y dónde han de realizarse estas actividades.

Dónde / Cuándo:

- Se hallan los factores menos onerosos.
- Se requieren tiempos muertos mínimos.
- Se necesita un transporte mínimo.
- Se logre la máxima concentración de productos.

La integración de los puertos en la cadena que va desde la producción hasta el consumo, es fundamental. No se trata simplemente de una cadena de transporte, ya que a lo largo de esta cadena integral los productos se transforman de materia prima en productos terminados.

Desde el punto de vista logístico, los puertos ocupan una posición estratégica en el sistema actual de producción, comercio y transporte internacional, en especial si se consideran los siguientes factores:

- Son los puntos de partida y llegada del transporte marítimo.
- Los mayores movimientos de carga se llevan a cabo por vía marítima.
- Los puertos constituyen la mayor interfaz entre modos de transporte, además de ser importantes centros de información.
- El puerto moderno es un nodo dinámico de una red compleja de producción y distribución internacional.

Concepto de ZAL portuaria

Se trata de un área relativamente segregada del resto de las operaciones portuarias, especializada en las actividades de almacenamiento y distribución de mercaderías en donde, además, se desarrollan actividades y se prestan servicios de valor agregado.

Como área de oferta integrada de actividades logísticas, la ZAL se caracteriza por:

- Estar especialmente diseñada para la operativa logística.
- Concentración de actividades de la segunda y tercera línea logística en el puerto .
- Favorece la optimización de los procesos y sinergia entre clientes y usuarios.
- Estar concebida para la actividad logística.
- Representa el nivel más alto de calidad de oferta del nodo logístico.
- No es una mera actividad inmobiliaria.

Asimismo, la ZAL, como operador integral del desarrollo logístico (Manager Platform), debe contar con actividades de Promoción y Desarrollo del área física, como:

- Formación.
- Facilitación de Servicios.
- Fomento de la Comunidad Logística.
- Articulación de Ayuda a clientes Finales.

Otra de las ventajas competitivas que tienen los puertos tiene que ver con los efectos sinérgicos que generan las actividades logísticas dentro del área de servicio. Para un puerto, disponer de una ZAL es fundamental, ya que esta diferenciación le brinda la posibilidad de poder atraer un mayor volumen de carga que puede ser enviada a través del mismo. Esto genera una relación positiva entre el flujo de carga y los buques: la carga atrae a los buques y los buques atraen a la carga. De esta manera, el puerto genera actividad y negocio.

El puerto puede generar ingresos no solamente a partir de un centro de distribución propiamente dicho en él ubicado, sino también como consecuencia del creciente flujo de carga a través del puerto. Esto significa que, si parte de estos beneficios son destinados a la Zona de Actividades Logísticas, ésta podrá ofrecer el mismo servicio a un costo menor o mejorar su servicio por el mismo costo. Esta diferencia sólo es posible a partir de la sinergia ZAL-PUE RTO, ya que un centro de distribución desarrollando el negocio solamente a partir de su propia actividad no puede obtener esta ventajas.

Si el puerto, además de contar con una ZAL portuaria, cuenta con facilidades para ser centro de transferencia de cargas intermodal (Ferrocarril-Camión-Fluvial Marítimo), es óptimo desde el punto de vista de la logística y le da una ventaja competitiva.

La utilización del ferrocarril en el tráfico portuario, tiene un efecto multiplicador en su hinterland y además, tiene efectos de disminuir los impactos urbanos y regionales, con la disminución de los efectos nocivos que tiene el transporte por carretera.

Una fortaleza obvia de un puerto es que tiene acceso directo al transporte marítimo. Para la carga marítima, una Zona de Actividades Logísticas en un puerto puede tener una ventaja en comparación con otro centro en la región. Si una ZAL se ubica cerca de un puerto, el acceso desde y hacia las terminales portuarias será más corto y, por ende, más barato.

Un centro de distribución en la zona de servicio del puerto puede tener la ventaja de aprovechar la ruptura de la carga que genera el cambio de modo para generar actividades de valor agregado a las mercaderías.

Parámetros operativos de las Zonas de Actividades Logísticas

En este punto, se pretende presentar los resultados de los parámetros operativos de distintas Zonas de Actividades Logísticas en diferentes puertos alrededor del mundo.

Si bien el diseño de las Zonas de Actividades Logísticas es muy particular y depende de muchos factores, que muchas veces son locales, es interesante poder observar las características principales de diseño de las mismas, que sirven como ejemplo.

Se tomaron datos de siete puertos europeos, considerándose la carga movilizada en toneladas en carga general y en TEUs, las hectáreas destinadas a la ZAL portuaria y se obtuvieron los siguientes ratios:

- Hectáreas de ZAL por millón de TEUs.
- Hectáreas de ZAL por millón de toneladas de CG.
- Toneladas de CG por TEUs.

Los Valores Promedio arrojan los siguientes resultados:

- 4.84 Hectáreas de ZAL por millón de toneladas de CG.
- 60 Hectáreas de ZAL por millón de TEUs.
- 12.6 toneladas de CG por TEUs.

Esto son valores referenciales que nos permiten realizar un análisis macro de las necesidades de área logística que necesita un puerto o terminal de contenedores.

Efectos generados por una ZAL

Los efectos principales que genera una ZAL pueden subdividirse en las empresas y el entorno urbano, territorial, medioambiente y economía regional.

– Efecto sobre las Empresas

Las ventajas distintivas de la instalación de una ZAL es contar con la suma de todos los factores beneficiosos para las empresas del sector.

Los beneficios por funcionalidad para las empresas instaladas en una ZAL se pueden considerar similares al del resto de las plataformas. En cuanto a los beneficios por localización, éstos son determinantes en una ZAL portuaria.

– Efectos sobre el entorno urbano – regional y medioambiental

En general, puede decirse que una Zona de Actividades Logísticas impacta de la siguiente forma:

- Mejora la eficiencia de circulación y distribución de mercaderías.
- Disminuye los costos generales del sistema económico y en especial del transporte.
- Disminuye el costo de las empresas que se instalan u operan en la ZAL portuaria, se producen sinergias que benefician a todos.
- Se generan nuevas actividades económicas.
- Se generan nuevos puestos de empleo, directo e indirecto.

– Impacto Global en el Sector Transporte

- Incremento de la competitividad de las empresas.
- Elevación paulatina de las calidades urbanísticas y edilicias.
- Oportunidad de acceder a determinadas infraestructuras.
- Ámbito idóneo para abordar innovaciones tecnológicas.
- Los beneficios derivados de la concentración de actividades.
- Fidelización de tráficos.

Conclusiones

El presente documento intentó reflejar el nivel de relevancia que los puertos modernos dan a la Función Logística, a través de la generación de servicios integrales a las cargas, y cómo, a su vez, dicha oferta de servicios logísticos integrales contribuye a la fidelización y captación de tráficos marítimos, provocando una sinergia positiva entre ambos flujos.

Desde el punto de vista estratégico, los puertos que cuentan con Zonas de Actividades Logísticas tienen ventajas competitivas con respecto a otros puertos que no se integran y se mantienen independientes e indiferentes a la cadena logística de producción, transporte y distribución.