



1a JORNADA DE COMERCIO EXTERIOR

Montevideo – Uruguay

25 de mayo de 2012



Instituto Uruguayo de Derecho Aduanero

Operativa portuaria y transporte internacional de contenedores.

Alejandro Gorostidi



Unitarización y contenedorización de la carga

- Agrupamiento de mercaderías en unidades superiores de carga, con el fin exclusivo de facilitar su transporte y que contribuye a conservar su integridad durante el tiempo que dure su movilización.
- Método de distribución física que utiliza una unidad de transporte de carga (el contenedor), que permite el acarreo de la carga como una unidad indivisible, segura e inviolable, que se llena, vacía y estiba en el lugar de origen y destino del embarque. Este sistema facilita el transporte multimodal.



El Contenedor

- Invento revolucionario de Malcom McLean (1956).
- Su valor no radica tanto en lo que es, sino en cómo se usa, ya que es la piedra angular de un **sistema** altamente automatizado para mover mercaderías desde y hacia cualquier parte, con mínimos costos y complicaciones.
- Es un elemento del equipo de transporte de carácter permanente y por lo tanto suficientemente fuerte para ser re-utilizado varias veces.
- Diseñado especialmente para facilitar la movilización de productos por uno o varios modos de transporte, eliminando el proceso intermedio de recargue y acondicionamiento de carga entre los modos, provisto de dispositivos para un manipuleo rápido (especialmente su transferencia de un modo de transporte a otro) y concebido para ser llenado o vaciado de manera expedita.



Ventajas de la contenedorización de la carga

- Permite el almacenamiento al aire libre, evita almacenamientos comunes, facilita el apilamiento y manipuleo, protege contra la humedad y brinda seguridad a la carga.
- Reducción del tiempo de manipulación y trasbordo.
- Reducción de pérdidas y averías de cargas.
- Humanización y profesionalización del trabajo de los estibadores.
- Reducción de fletes, tiempos de tránsito y costos de mantenimiento de inventarios.



Desafíos de la contenedorización de la carga

- Principalmente para controles de aduana y seguridad.
- Para cada contenedor hay una lista de empaque y los cargadores declaran lo que se supone contiene un contenedor, pero ni los transportistas ni las terminales portuarias tienen como saber si lo declarado corresponde a lo que efectivamente tiene adentro.
- Tampoco es fácil de fiscalizar, ya que abrir las puertas del contenedor puede que sólo nos permita ver una “pared” de cajas de cartón en un extremo, bloqueando la visión hacia el interior.
- Con miles de contenedores que se pueden manipular en unas horas y dado que cada contenedor puede tener múltiples filas de cajas apiladas desde el piso hasta el techo, es imposible pensar en que se puede inspeccionar todo.
- Con la misma eficiencia con la que los contenedores permiten el movimiento de mercaderías legítimas, pueden permitir el contrabando de mercaderías no declaradas o drogas.



EL CONTENEDOR: ANTES Y DESPUÉS



EFICIENCIA PORTUARIA

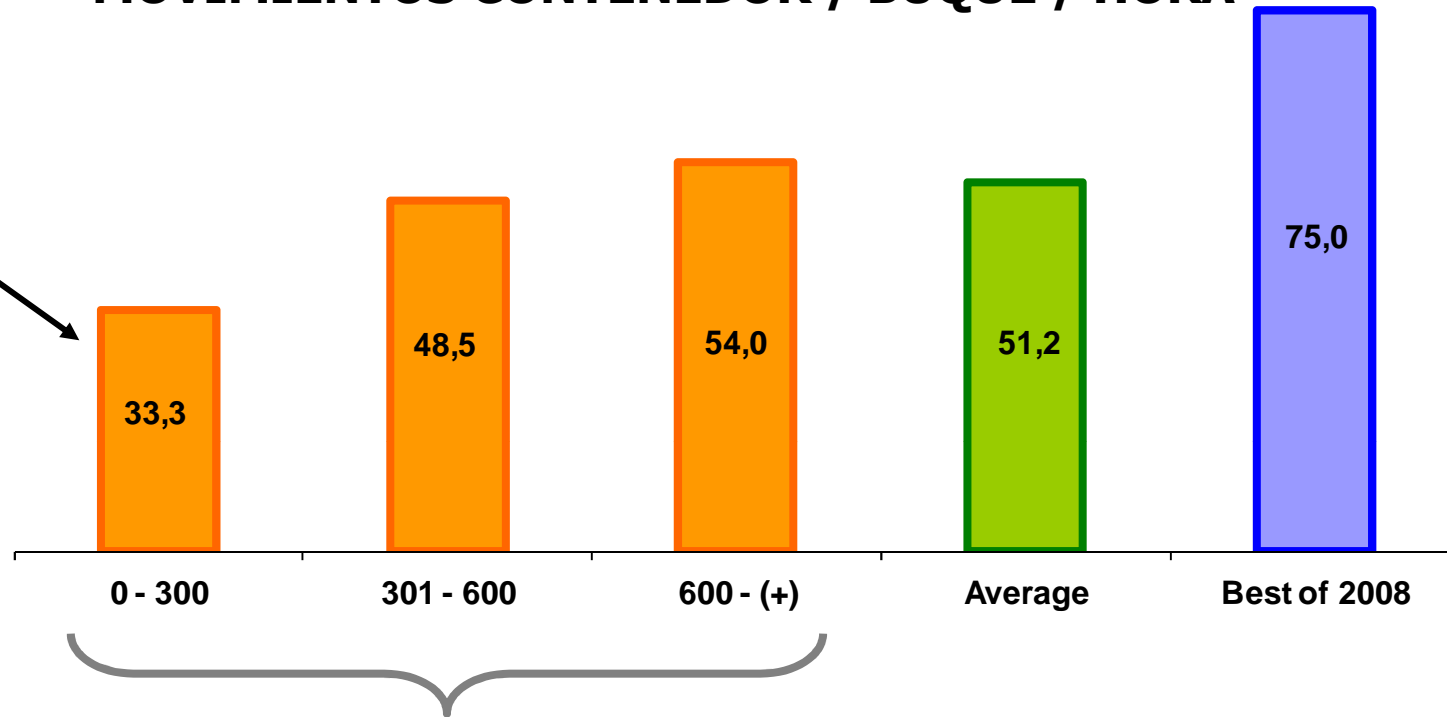
- Aprox 90% volumen comercio exterior en transporte marítimo.
- Mejoras eficiencia logística portuaria tienen mayor impacto que reducciones arancelarias.
- Aumentar en un 100% la productividad en 2 puertos, equivaldría a disminuir en un 50% la distancia entre dichos puertos.
- Mejora eficiencia portuaria LATAM a niveles USA, equivaldría a reducción 20% costo del transporte.
- UY (2005): sólo equivaldría a reducción 15% por mayor eficiencia, pero desde entonces hemos aumentado la eficiencia portuaria.
- Puerto de Montevideo: de ventaja comparativa a ventaja competitiva, demostrado por un 60% de carga de trasbordo de la región.
- Competitividad del puerto y competencia entre muchas líneas navieras hace que los exportadores uruguayos accedan a niveles de flete semejantes (e incluso menores) a los de cadenas logísticas competidoras de Argentina o Brasil, pese a menor tamaño de embarques promedio y poder de negociación.
- El seguir manteniendo la competencia en el puerto es clave para atraer líneas navieras. Lograr competencia de navieras como en USA o UE equivaldría a 5% de reducción del flete. Pasar de 5 a 20 servicios semanales: 12% reducción.
- Círculo virtuoso: mayor eficiencia, más trasbordos, más servicios, mayores economías de escala y competitividad trasladadas al comercio exterior uruguayo.



PRODUCTIVIDAD DE TERMINALES MONTECON

MOVIMIENTOS CONTENEDOR / BUQUE / HORA

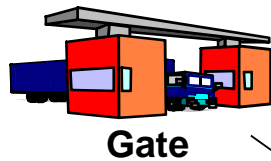
45 mov/hr
para buques
oceánicos



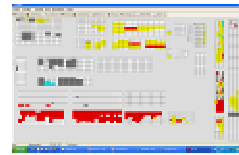
Tamaño de la Operación



SISTEMAS DE OPERACIÓN DE TERMINALES



Gate



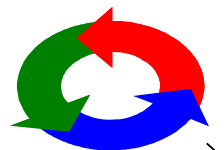
Planificación
Patio



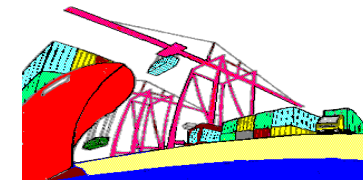
Trabajo en
"tiempo real" y
rastreo grúas de
patio por GPS



Planificación
de buque



EDI



Operaciones de
buque

Servicio de Información a **C**lientes(SICLI)

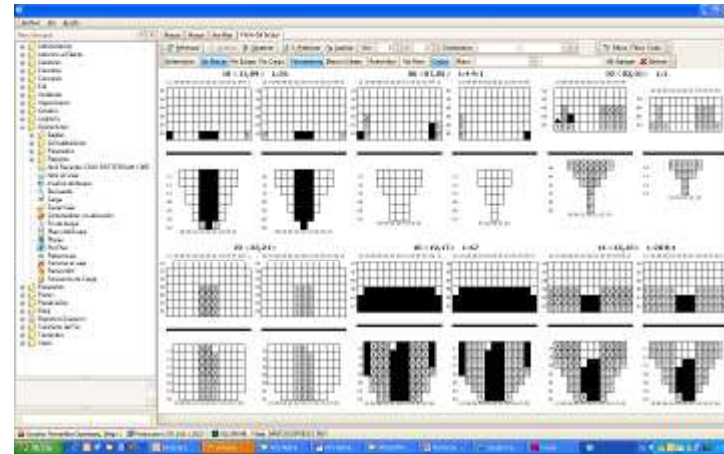


SISTEMAS DE OPERACIÓN DE TERMINALES



Servicio de Información a **C**lientes(SICLI)

- Información EDI para todos
 - Líneas Marítimas
 - Despachantes
 - Cargadores
 - Consignatarios
 - DNA
 - ANP
- Plataforma desarrollada “in-house”
- 100% flexible
- Servicio Just-in-Time para los clientes



¡Gracias por la atención!

[Contactenos en schandy@schandy.com](mailto:schandy@schandy.com)



www.schandy.com

