

Universidad Abierta Interamericana



Facultad de Ciencias Empresariales

Sede Centro-Buenos Aires

Carrera: Lic. Comercio Internacional

Trabajo Final de Carrera Título

“Terminales Portuarias Argentinas: Desarrollo y Competitividad”

Alumna: Evelina Mailen Ortiz eve7955@gmail.com

Marzo 2019

Índice

| | Página |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Resumen | 4 |
| Introducción | 5 |
| | |
| <u>Capítulo I</u> | 6 |
| Historia y evolución de los Puertos Argentinos | 6 |
| Buenos Aires | 6 |
| La Plata | 7 |
| Rosario | 8 |
| Identificación de etapas del desarrollo en el sistema Portuario Argentino | 9 |
| | |
| <u>Capítulo II</u> | 22 |
| Análisis de los principales puertos de América Latina | 22 |
| Perú | 22 |
| Chile | 25 |
| Uruguay | 30 |
| Brasil | 31 |
| | |
| Conclusión | 36 |
| Bibliografías | 37 |

AGRADECIMIENTOS

Quiero darle las gracias a mi mamá y papá quienes creyeron siempre en mi y me brindaron todo de ellos.

A la Universidad Abierta Interamericana y cada uno de los profesores que me han tocado a lo largo de la carrera, por brindarme sus conocimientos, y puesto la mejor voluntad en responder todos mis interrogantes y sobre todo destaco la paciencia.

A mis compañeros, los cuales me ayudaron mucho durante el cursado y de los que guardo muchísimos recuerdos hermosos; ya que por motivos de trabajo muchas veces curse en otras sedes y conocí personas increíbles al igual que profesores.

A la Licenciada Daniela Maciel, quien me ayudó en la confección de este trabajo y me incursionó en varios trayectos de la carrera.

RESUMEN

La presente tesina aborda como tema principal el desarrollo y competitividad de las terminales portuarias argentinas, enfocándose en diferentes ejes temáticos. En primer lugar, se describe la historia a lo largo de los últimos dos siglos de los puertos más relevantes del territorio nacional: Buenos Aires, La Plata y Rosario. A su vez, se profundiza en las etapas de desarrollo que ha atravesado el sistema portuario argentino, así como también en las diferentes prácticas de sostenibilidad adoptadas en los ámbitos económicos, sociales, ambientales e institucionales. En segundo lugar, se analizan las principales características de los puertos referentes de América Latina: Callao (Perú), Valparaíso (Chile), San Antonio (Chile), Montevideo (Uruguay) y Santos (Brasil). Estos puertos se analizan con diferentes enfoques: infraestructura, depósitos e instalaciones, logística y conectividad. De forma similar, son expuestas fortalezas y debilidades que son necesarias considerar en algunos de los casos mencionados. Finalmente, se expone una conclusión con los puntos más destacados de la investigación realizada.

INTRODUCCION

Actualmente, la importancia económica, social, ambiental y de gobierno corporativo de los puertos a nivel mundial es incuestionable desde distintos ángulos, dado que son múltiples los impactos que pueden generar en las ciudades en las que se hallan insertos.

La competencia entre los puertos es cada vez más intensa. El imparable crecimiento del tráfico mundial de contenedores y la creciente tendencia hacia la especialización e incrementos de capacidad de los buques, han tenido como resultado la concentración de las compañías de transporte marítimo en un reducido número de puertos de escala, aumentando con ello la competencia entre los mismos.

El informe del Foro Económico Mundial (www.weforum.org) en su último informe sostiene que la infraestructura portuaria, su extensión y eficacia son claves para asegurar el funcionamiento eficaz de la Economía y contribuye además a reducir las distancias entre las regiones, a integrar el mercado nacional y unirlo a los mercados internacionales.

Contar con una adecuada infraestructura favorece el crecimiento económico y contribuye a la reducción de las desigualdades entre los países.

Nos planteamos como objetivos principales, analizar la gestión y el sistema que logran la eficiencia del puerto, para en el futuro hacer un benchmarking y obtener así, rendimientos similares en el sistema portuario local. Estudiamos desde tarifas y costos, hasta tiempos aproximados de duración de la actividad de las terminales portuarias.

Realizamos la investigación consultando fuentes secundarias como páginas web, blogs, revistas especializadas en el tema.

Capítulo I

Historia y evolución de los Puertos Argentinos:

Para ofrecer un panorama ilustrativo del desarrollo del sistema, entendemos que el medio más viable puede ser la siguiente reseña histórica, la que comprende al origen y evolución de los principales puertos argentinos.

Puerto de Buenos Aires:

Antes de 1900 la ciudad de Buenos Aires no contaba con instalaciones que pudieran ser calificadas como puerto. La modalidad operativa era mediante, lanchas y carros, luego mejorada por los muelles. También para esa época ya se efectuaban operaciones de carga y descarga en el Riachuelo. Arribar a este sitio tenía sus problemas., pues la barra aun no dragada sólo permitía entrar con río crecido,

Por ley provincial de 1875, ratificada luego por la Nación, se dispuso la preparación de proyectos para la canalización del Riachuelo y construcción de muelles en sus márgenes

El proyecto de Huergo constaba de lo siguiente ítems:

- Apertura de una nueva boca en la desembocadura del Riachuelo.
- Ampliación del canal de entrada (actual canal Sur)

Esta obra que se realizó entre 1877 y 1879 posibilitó contar con un canal apto para recibir barcos de mil toneladas de porte.

En 1880, por ley número 5944 se llama a concurso para el proyecto y construcción de una nueva sección del puerto. Puede decirse que a partir de este momento recién Buenos Aires, cuenta con un verdadero puerto

Precisamente este puerto, en su primer año de actividad registra la entrada de 7.000 barcos cargados con 580.000 toneladas de mercaderías;

En el año 1882, se presenta otro proyecto, que consistía en dos dársenas y entre ambos 4 diques, con el agregado de otro canal de acceso en el extremo norte de esta obra.

El proyecto fue aprobado por ley en 1884, iniciándose los trabajos en 1885, a medida que la construcción avanzaba, se efectuaban habilitaciones parciales, Este sector de puerto que, partiendo del Antepuerto sur, comprende la Dársena sur; los Diques 1 al 4, separados por puentes giratorios y la Dársena Norte, con salida al canal Norte, es denominado habitualmente "Puerto Madero".

Es así como a poco de habilitarse las instalaciones de Puerto Madero, éstas ya resultaban insuficientes. Ante esta situación, pronto comenzaron a elaborarse proyectos de ampliación o modificación del puerto capitalino.

En 1908, por ley número 5944 se llama a concurso para el proyecto y construcción de una nueva sección del puerto la que habría de ser años después el denominado "Puerto Nuevo". Esta ley también se refería a obras de mejoramiento de las instalaciones ya existentes. Las obras básicas de cinco dársenas (A, B, C, D y E) del Puerto Nuevo, se concluyen en 1919, agregándose la dársena F muy posteriormente. A su vez, las obras complementarias, también a cargo del Estado, continuaron hasta el presente.

Puerto de La Plata:

La construcción del puerto de Ensenada concreta una vieja aspiración y pretende realizar el gran puerto del estuario del Plata, que para esa época ya exigía el progreso del país.

La fundación de La Plata (1882) en los altos de la Ensenada fue la consecuencia directa de la federalización de la ciudad de Buenos Aires, que convertía a la hasta entonces capital de la Provincia en capital de la República Argentina.

En mayo de 1882 se promulgó la ley que declaraba Capital de la Provincia a la ciudad de La Plata. Las obras del Puerto La Plata fueron dispuestas por decreto del presidente Julio A. Roca de octubre de 1882.

La construcción del Puerto estuvo a cargo de la empresa Lavalle, Medici y Cía. y fue dirigida por el ingeniero holandés J. A. Waldorp. El diseño estuvo estrechamente ligado a las ideas racionalistas e higienistas que delinearón el trazado de la Ciudad / Puerto de La Plata.

En 1904, año en que la disminución de las exportaciones era evidente, el Puerto se traspasó a la Nación. Este período se caracterizó por el movimiento de productos agrícola – ganaderos para exportación. El Puerto comenzó a tener mayor movimiento gracias a la instalación de los frigoríficos Armour (1904) y Swift (1915) en la localidad de Berisso. Otro hecho significativo fue la construcción del Ferrocarril Provincial, conectado directamente al Puerto La Plata, y la construcción de un elevador de granos

en el sector oeste del Río Santiago, lo que permitió incrementar sustancialmente su área de influencia.

En 1920 se derivaron los talleres navales y depósitos explosivos del Puerto de Buenos Aires al Puerto La Plata y en 1925 se inauguró la Destilería de Y.P.F S.E. que dio al Puerto una fisonomía de puerto petrolero.

En los años de la Segunda Guerra Mundial se incrementó el movimiento de carnes, pero al final de esta decreció ostensiblemente, transformándose en puerto de cabotaje.

En la actualidad su evolución ha sido tan interesante y variada como los vaivenes de la sociedad argentina: del modelo agroexportador con el que se originó, al nuevo paradigma actual, representado por la carga contenerizada, el Puerto La Plata y su comunidad han logrado superar diferentes factores a lo largo de su historia.

Además, se ha fijado a futuro importantes objetivos de desarrollo en su Plan Director que, permitirán atraer nuevas y mejores inversiones, acompañando el crecimiento de toda la comunidad de La Plata, Berisso y Ensenada.

Puerto de Rosario:

En el año 1852 La apertura de las vías fluviales interiores, sumada a la separación de Buenos Aires de la Confederación Argentina, convierte a Rosario en el centro de las actividades económicas del interior del país. El movimiento del puerto llega a las 7.824 naves con una carga de 1.615.769 toneladas. Seis líneas de navegación conectan al puerto con el Viejo Mundo (Europa).

A lo largo de los años el puerto fue creciendo a la par del crecimiento poblacional, sufriendo un estancamiento económico con la primera guerra mundial, debido a la parálisis económica mundial, luego de finalizada la guerra, alrededor de 1927 y con el reacomodamiento del orden mundial se produce una notable reactivación de la agricultura en la región y origina un cada vez más activo movimiento portuario.

La crisis del 30 repercute en la dinámica del puerto. Sin embargo, en 1934 los signos de reactivación son evidentes, el puerto da muestras inequívocas de que se está remontando la crisis, exportando sobre el total del país un 32,6% del trigo y un 55,6% del maíz. Rosario comenzó a ser llamada la “Chicago Argentina” debido a que el movimiento de su Bolsa de cereales regulaba invariablemente a las del resto del mundo.

La década del '90 se inicia con signos de un profundo cambio del patrón estatal, con importantes consecuencias en la actividad económica que permitió y favoreció la descentralización portuaria. En este contexto, en 1994 se crea el ENTE ADMINISTRADOR PUERTO ROSARIO (ENAPRO) que, a través de un Plan Maestro, plantea un reordenamiento de espacios y funciones del área portuaria con el objeto de transferir la inversión, operación y explotación de unidades multipropósito. Luego de un proceso licitatorio iniciado en 1998 que no prosperó, en 2001 se llama a una nueva licitación Nacional, y en el año 2002, la empresa Terminal Puerto Rosario S.A. se adjudica la concesión de la Terminal Multipropósito por 30 años.

Identificación de etapas del desarrollo en el sistema Portuario Argentino.

Según la evolución vista precedentemente el desarrollo del sistema portuario argentino permite distinguir tres etapas:

Primera etapa: es la que media entre 1880 y la crisis de 1930. En este período es cuando tiene lugar la construcción de los puertos de ultramar y de cabotaje. Hacia 1914, la mayoría de los de ultramar está construida, hallándose en obras el resto. En cambio, los de cabotaje, se construyen con posterioridad a aquel año. Esta etapa es coincidente con el período de la historia económica argentina, denominado “de la economía primaria exportadora”, cuya característica es la de una dinámica de expansión en base a la creciente demanda externa de productos agropecuarios y a la incorporación de nuevas tierras a la producción. Los puertos que se construyen responden a este esquema orientado hacia la exportación, complementando a la infraestructura ferroviaria, que sigue también esa orientación externa en su desarrollo. Conviene decir que la red ferroviaria argentina se completa prácticamente en su totalidad durante esta etapa siguiendo un curso paralelo a la construcción de los puertos, existiendo estrecha correlación entre ambos procesos. Hacia 1886 cuando está en obras el puerto Madero, tiende a completarse la primera red troncal, quedando vinculados los sistemas del interior con la Capital, que pasa a ser la gran cabecera. Esas líneas troncales siguen una dirección similar a las antiguas rutas de la época de la colonia. Luego, hasta 1914 se desarrollan la red secundaria, y la de trocha angosta, la que también llega a la Capital, donde ya se construye el Puerto Nuevo.

Desde 1914 hasta comienzos de la década de 1930, tienen lugar los últimos desarrollos de esta infraestructura con predominante intervención del Estado, que consolida su red y

además construye ramales de fomento o por razones geopolíticas, además, se establecen conexiones con países limítrofes, y también el sistema de la Mesopotamia se vincula a la Capital con el servicio de ferro barcos. De este modo las tres trochas alcanzan a Buenos Aires. Así la red férrea argentina tiene aproximadamente 44.000 kilómetros de extensión siendo la cuarta en el mundo. Este último desarrollo ferroviario, coincide con los últimos desarrollos portuarios o sea la construcción de los puertos de cabotaje -y la terminación de los de ultramar.

Segunda etapa: transcurre desde 1930 a 1950, y refleja los cambios que se verifican en la economía del país y consecuencia de la crisis, los que no requieren la realización de nuevos trabajos de la magnitud vista, aunque sí se introducen mejoras técnicas y operativas, tales como: nuevos elevadores, grúas, dragas más potentes, auto elevadores, en esta etapa, aparece el proceso de industrialización, que progresa debido a las dificultades de importación, creadas por la menor capacidad externa de pagos ocasionada por la situación del intercambio internacional después de la crisis. La segunda guerra mundial, y luego la política seguida a partir de 1940 afirmaron el desarrollo industrial, aunque basado en una estructura altamente dependiente de insumos importados.

Tercera etapa: es la iniciada alrededor de 1950 y en la que nos encontramos en el momento actual, se caracteriza por la realización de nuevas obras portuarias especializadas, como consecuencia del proceso de industrialización del país, del incremento del tamaño de los buques y de las nuevas técnicas de transporte. En este periodo se incluye: la terminación del muelle carbonero en Río Gallegos; las dársenas de inflamables y de gasoleros y las playas para contenedores en el puerto de Buenos Aires; la nueva dársena en Rosario; los puertos de las plantas siderúrgicas como: Puerto Acevedo en Villa Constitución; Pto, Ingeniero Buitrago en San Nicolás y Puerto Ingeniero Roca en La. Plata; el nuevo muelle de Puerto Madryn.

Prácticas de Sostenibilidad en el Sector Portuario Argentino.

Se han clasificado las iniciativas adoptadas de modo voluntario en el marco de una gestión Sostenible según su ámbito de pertenencia, de acuerdo con los criterios aquí presentados:

Ámbito Económico: prácticas relacionadas a la operatividad del puerto y mejora de su competitividad (Obras, Mantenimiento, Certificación ISO 9.001:2008), implementación de un Reporte de Sustentabilidad o Memoria de Sostenibilidad (Contabilidad Ambiental), publicación de Estados Contables, publicación de pliegos de licitaciones, Compras Responsables, Encuestas de Satisfacción a Proveedores y Clientes, Estatuto de Auditoría Interna, entre otras.

Ámbito Social: prácticas relacionadas al bienestar de la comunidad (educación, capacitación, salud, recreación, participación), Certificación OSHAS 18.001:2007, Políticas de Comunicación Interna, Encuestas de Clima Laboral, difusión de actividades, aprovechamiento de espacios comunes con la ciudad para una mejor vinculación puerto-ciudad. Proyectos comunes con Municipalidades.

Ámbito Ambiental: prácticas relacionadas con la gestión ambiental sostenible (preservación de ecosistemas, Certificación ISO 14.001:2015, Código de Buenas Prácticas Ambientales, acciones ambientales internas).

Ámbito Institucional (de Gobierno Corporativo): prácticas relacionadas con Políticas de Gestión Sostenible y Transparente, como por ejemplo: documentos públicos disponibles online, definición de una Visión/Misión/Valores dentro de un marco del desarrollo sostenible, implementación de un Equipo Multidisciplinario para llevar a cabo prácticas de Sostenibilidad Portuaria, redacción de un Código de Ética, implementación de Política de Delación o denuncias y Política de Conflicto de Interés y Fraude, entre otras.

A continuación, se detallarán las principales buenas prácticas e iniciativas de sostenibilidad en el Sector Portuario Argentino, de Norte a Sur según su ubicación.

Ente Administrador Puerto Reconquista

- ECONOMICA

A partir de agosto de 2016 se puso en funcionamiento la balsa que une Reconquista con Goya mediante un fideicomiso liderado por el Ente. Se publicó en su página web, así como en medios locales. Este hecho contribuye al desarrollo socioeconómico local

- SOCIAL

Publica en la web de Reconquista sus últimas noticias con relación al Plan Director, celebraciones locales (como la Fiesta de la Torta Frita) y obras comunitarias (por ejemplo, un Quirófano Veterinario móvil estuvo atendiendo en el puerto

Ente Administrador Puerto Santa Fe (EAPSF)

- SOCIAL

Realiza e informa a través de su web sobre programas de visitas al puerto, la típica “Noche de Museos”, el TC 2000 (año 2016), entre otras acciones. Recientemente, de acuerdo con un artículo de prensa de Uno, celebró la Fiesta de la Cerveza Artesanal en la Vieja Usina del Puerto Santa Fe. La misma fue una iniciativa de apoyo a productores locales.

- AMBIENTAL

En la web que agrupa a los puertos de la provincia de Santa Fe, se encuentra publicada una Memoria Ambiental, aunque sin indicadores, donde se exponen únicamente sus actividades relacionadas con el ambiente, a partir del año 2011

Ente Autárquico Puerto Diamante (EAPD).

- ECONOMICA

Un artículo de prensa informa acerca de las Obras de Dragado a 27 pies para que el Puerto de Diamante esté operativo para buques de ultramar. Se espera que el puerto recupere su operatividad y competitividad

Ente Administrador del puerto de Rosario (ENAPRO)

- SOCIAL

Publicó en su web los objetivos de su Programa Interfaz (el cual buscó una mayor integración entre el Puerto y la Ciudad), y en su sección “Prensa” se informan los distintos eventos que organiza (cursos, conferencias, convenios, visitas de adultos mayores y niños a las terminales, etc.). A través de la creación del Centro de Estudios Portuarios Rosario (CEPRO), promueve la capacitación en materia portuaria y logística. Según un tweet del 29 de octubre del año 2017, se finalizaron ese día y en la sede del Ente, estudios sobre operaciones portuarias, marítimas y fluviales.

- INSTITUCIONAL

Se observan publicaciones en redes sociales sobre participaciones a eventos institucionales y visitas a plantas industriales.

Ente Administrador Puerto Villa Constitución (EAPVC)

- ECONOMICA

En su página web están publicados: compras y contrataciones, cuadros tarifarios y los datos batimétricos, actualizados al 2017. También muestra datos estadísticos.

- SOCIAL

Tanto en su página web como en redes sociales (Facebook y Twitter) y en los periódicos regionales del sur de la provincia de Santa Fe, comparte y publica las actividades que realiza con el fin de estrechar el vínculo Puerto-Ciudad: donaciones a instituciones locales, participación en entrega de premios de carrera náutica, organización de charlas Abiertas a la comunidad, entre otras. También, las autoridades del EAPVC han desarrollado en las escuelas de la ciudad, el proyecto “Las escuelas van al puerto”, en el que organizan periódicamente actividades formativas para los alumnos y comunidad educativa. Realizan capacitaciones al personal mediante cursos: Taller de técnicas organizacionales, Higiene y seguridad industrial, Operaciones portuarias

marítimas y fluviales, comunicación, entre otros. A su vez, su página web ofrece un medio de contacto del público con los miembros del Ente.

- INSTITUCIONAL

En su pestaña “Transparencia” se encuentran publicados contratos de locación y permisos de ocupación. Se identifica con nombres y apellido y fotografía, al Directorio de la Institución con una breve descripción de su rol dentro del Ente. Además, se observan publicaciones en medios gráficos regionales, página web y redes sociales en participaciones a eventos institucionales y visitas a plantas industriales del sur de Santa Fe. Se elaboró un video institucional a los fines de mostrar su funcionamiento a la comunidad.

Delegación del Puerto de San Nicolás de los Arroyos

- SOCIAL

De acuerdo con lo publicado en su cuenta de Twitter, el 20 de junio del año 2017 realizó un taller de "Normas Privadas de Certificación y su Impacto en el Comercio Internacional", mientras que el 3 de octubre, los alumnos de la carrera "Régimen Aduanero y Comercio Exterior" realizaron una visita por sus instalaciones.

Consortio de Gestión del Puerto de San Pedro (CGPSP)

- AMBIENTAL

En el año 2014 accedió a la certificación según Norma ISO 14.001:2015. Su Manual de Gestión Ambiental se encuentra disponible online para descarga.

Consortio de Gestión Puerto La Plata (CGPLP)

- ECONOMICA

Las ultimas noticias publicadas en su web se enfocan en la gestión y expansión del puerto. Recientemente firmó dos convenios que tienen como objetivo afianzar y optimizar políticas públicas del sector industrial y productivo bonaerense. El 24 de junio del año 2015 obtuvo la Certificación ISO 9.001 por parte de Bureau Veritas. En

este caso, el Sistema de Gestión de Calidad fue desarrollado para el proceso de compras de la unidad portuaria, con el objetivo de garantizar a operadores y clientes un nivel de eficiencia y previsibilidad, trabajando siempre en post de la optimización de los tiempos operativos y de la mejora continua. Posteriormente también certificó con esta norma el Área de Giro de Buques.

- SOCIAL

En su web publica acciones comunitarias y obras (por ejemplo, para mejorar el Hospital Mario Larraín de Berisso, la participación del cierre de fin de año de La Orquesta Escuela de Berisso en el Puerto de La Plata y el acompañamiento en el festejo del Día del Lanchero). Recientemente se encuentran implementando el Programa de Prevención y Asistencia ante el uso de drogas y alcohol en el trabajo, con el fin de optimizar las condiciones de salud de los trabajadores, la seguridad laboral y dar asistencia inmediata a quien lo requiera.

- AMBIENTAL

Mediante acuerdos con el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), se ha comprometido a ser un puerto sustentable y en preservar los recursos ambientales. En su web publica acciones comunitarias tales como el plan de reforestación en la Isla Paulino.

- INSTITUCIONAL

Los actuales objetivos del CGPLP son profundizar la eficiencia de la operatoria portuaria, propiciar desarrollo de nuevos negocios portuarios, afianzar y mejorar las condiciones de hábitat de la comunidad de Ensenada, Berisso y La Plata. Se observan publicaciones en redes sociales sobre participaciones de su presidente José María Dodds a eventos institucionales y conferencias internacionales.

Puerto Dock Sud

- INSTITUCIONAL

Publica en su web su Misión, Visión y Objetivos. Su misión es “promover el desarrollo empresarial e industrial y contribuir al desarrollo económico y social en su ámbito de influencia”. También hace mención al Proyecto de Gestión Transparente.

Puerto de Buenos Aires (Administración General de Puertos)

- ECONOMICA

A través de su web, se puede acceder a una Plataforma de Reclamos 2.0, a través de la cual ya han solucionado 114 reclamos. Por otro lado, también online pueden consultarse todo tipo de licitaciones, tanto vigentes como realizadas. En su cuenta de Twitter informa permanentemente sobre avances de obras en el Puerto, así como también, la llegada de cruceros, medidas que se espera generen una mayor competitividad.

- SOCIAL

Posee un Centro de Capacitación Portuaria (CENCAPOR) cuya función es la de analizar, actualizar y recalificar la calificación funcional de los agentes del sistema portuario en base a las demandas internas de la organización. Recientemente lanzaron una Maestría en Logística y Gestión Portuaria, con el apoyo de la Fundación Valenciaport La web cuenta con una sección de Prensa, donde se presentan las novedades mediante gacetillas de temática variada (certificaciones, eventos, iniciativas comunitarias).

- AMBIENTAL

En la sección de Seguridad y Medio Ambiente de su web, pone a disposición la Resolución y Reglamento de Descuentos a Buques Sustentables. Recientemente certificó bajo Norma ISO 9.001:2015 (Compromiso con la calidad y Mejora Continua) su proceso de inspecciones en Seguridad, Higiene y Medio Ambiente. También, a través de su cuenta de Twitter comunicó la plantación de más de 40 árboles en la entrada de la Dársena F. En la sección de Seguridad y Medio Ambiente de su web

informa sobre la cantidad de reciclables recolectados en el período, los árboles salvados, el ahorro en agua, las toneladas de emisiones de carbono evitadas, y monto de ayuda social generada expresada en pesos.

- INSTITUCIONAL

En abril del año 2017, su Interventor, Gonzalo Mórtola, fue nombrado Vicepresidente de la Asociación Internacional RETE22. A través de su cuenta de Twitter, comunicó que, partir de agosto del mismo año, la Institución ha comenzado a formar parte de la Red Global Compact de Naciones Unidas, sumando su compromiso hacia derechos humanos, trabajo, medioambiente y Anticorrupción. También, durante el mes de septiembre, presentó políticas de transparencia de Argentina en el II Congreso Internacional de Transparencia de la Universidad Complutense de Madrid.

Terminales Río de la Plata (DP World Argentina)

- ECONOMICA

Poseen la certificación ISO 9.001:2008 sobre Gestión de Calidad. Realiza desde el año 2013 su Reporte de Sustentabilidad (de acuerdo con los lineamientos de la GRI23 en su versión G4, de conformidad con la opción “Esencial”), herramienta que eligen para comunicar su desempeño ambiental, social y económico a todos sus grupos de interés. Asumen el compromiso de emitir este tipo de reportes anualmente. Poseen un servicio de atención al cliente llamado Customer Care Center (CCC), y una encuesta de opinión, para evaluar la calidad en su operatoria. La contratación de sus proveedores incluye cláusulas con cuestiones ambientales, laborales, de seguridad, de DDHH y de lucha contra la corrupción.

- SOCIAL

Su objetivo es brindar conocimientos acerca de la actividad portuaria, por ello es que durante el 2016, se lanza el Programa de Educación de DP World a nivel global, dirigido a chicos en edad escolar, para nivel primario. En el año 2014 reconocieron a la

Guía ISO 26.000 de Responsabilidad Social como documento de referencia, mientras que, en el año 2015, certificaron la norma de Responsabilidad Social Empresarial WORLDCOB-CSR: 2011.225. También, en ese año, certificaron la norma OHSAS 18.001. Poseen distintos canales de comunicación para sus diversos grupos de interés (desde newsletters y mailing, hasta reuniones, redes sociales y web). Dialogan con sus grupos de interés, según las directrices de AA1000SES26. Existe un Buzón de Sugerencias abierto al público. A nivel interno, existe una “Política de Comunicaciones Internas”, para fomentar la comunicación fluida entre todos los niveles de la organización. Se encuentran certificados bajo las normas ISO 28.000:2007 (Sistema de Gestión de la Seguridad en la Cadena de Suministros). Para el seguimiento y la evaluación (de forma sistemática y transparente) de la inversión en proyectos comunitarios, ha desarrollado, a nivel corporativo, una “Guía de Planificación de Inversiones en la Comunidad”. También, cuentan a nivel grupo DP World, con una Política de Diversidad e Inclusión, y con un Protocolo de Respuesta Global a Desastres Humanitarios. Por otro lado, han implementado la herramienta de Voluntariado Corporativo, que permite a sus empleados conocer las diferentes problemáticas de la comunidad, e involucrarse de acuerdo con sus posibilidades. Realizan encuestas cada dos años, a nivel grupo, una encuesta de clima laboral, capacitaciones y concientizaciones sobre el cuidado de la salud (poseen una zona cardio asistida y un Centro de Kinesiología).

- AMBIENTAL

Se encuentran certificados bajo las normas ISO 50.001:2011 (Sistema de Gestión de la Energía) e ISO 14.001:200431. Algunas de sus últimas acciones ambientales internas estuvieron orientadas al reemplazo de luminarias por otras eficientes y de última tecnología, instalación de chapas traslúcidas en galpones para aprovechamiento de luz natural, mejoras en la utilización de combustible en grúas y vehículos, instalación de 12 paneles fotovoltaicos de última tecnología, establecimiento de un programa de mejora de la Huella Hídrica, campañas de difusión de ambiente y eficiencia energética con sorteos y premios, y diversas campañas de concientización, entre otras. Calculan la emisión de CO₂ y poseen iniciativas para reducir las emisiones de gases de Efecto Invernadero.

- INSTITUCIONAL

Publica en su web su Misión, y su compromiso público sostenible en cuatro áreas claves: Sociedad, Ambiente, Personas, Seguridad. Para asegurar su estrategia de Sustentabilidad, poseen un Comité Asesor de Sustentabilidad, presidido por el consejero delegado del Grupo, que se reúne trimestralmente, para informar al menos dos veces al año a la casa matriz. Desde el año 2010 adhieren al Pacto Global de Naciones Unidas, para la protección y promoción de los 10 principios en materia de DDHH, Derechos Laborales, Medioambiente y Anticorrupción. En este sentido, en el año 2011 presentaron su primera Comunicación de Progreso (COP). Poseen una Política de Conducta y Normas Éticas, una Política de Delación o Denuncias y una Política de Conflicto de Interés y Fraude.

Exolgan S.A. (Grupo PSA)

- ECONOMICA

Poseen diversos Servicios a Clientes a través de su web (Presupuestado, Tarifarios de Importación y Exportación, Control de Precintos, Facturación Electrónica, etc). Certificaron ISO 9.001:2008 en mayo del año 1998, con el objetivo de satisfacer las necesidades presentes y futuras de sus clientes mediante la continua optimización de sus procesos y servicios. Actualmente implementó el sistema de pago electrónico de gastos para los servicios de importación y exportación, medida que promueve un “puerto sin papeles”

- SOCIAL

De acuerdo a su web, han desarrollado planes de formación de sus empleados a través de diversos programas: formación ejecutiva en las más prestigiosas universidades locales e internacionales, capacitaciones técnicas para la actualización profesional permanente e incorporación de las mejores prácticas, programa interno de formación y preservación del idioma inglés, becas de estudio para distintas carreras, coaching y mentoring, proyectos multidisciplinarios para la mejora continua de procesos, y oportunidades de desarrollo profesional y posibilidades de progreso dentro de Exolgan y de las empresas del Grupo ITL.

Durante el año 2016, realizó un programa de apoyo financiero a 1.200 estudiantes, y la reconstrucción de una escuela dañada por inundaciones en el pueblo El Soberbio. Cuenta con un servicio de suscripción de newsletters, con un formulario online, para todos aquellos que deseen recibir información acerca de las novedades de la industria. Poseen la certificación OHSAS 18.001:200735 y promueven el “cero accidentes”.

- AMBIENTAL

En el año 2004 obtuvieron la certificación ISO 14.001. Este logro constituyó un nuevo hito, que reafirmó el compromiso de la organización con la comunidad en general.

Administración Portuaria de Puerto Madryn (APPM)

- ECONOMICA

Certificaron ISO 9.001:2008 en el año 2013. Su cuadro tarifario vigente puede ser descargado online. Dentro de la pestaña “Institucional” se puede descargar la Revista del puerto (2013), con un detalle pormenorizado sobre cómo es realizado el cálculo de los costos para cada uno de los servicios que realizan. “La satisfacción de los requerimientos de nuestros clientes” es un objetivo dentro de su Política del Sistema de Gestión Integrado (S.G.I), disponible online.

- INSTITUCIONAL

Fruto de adherir a la norma ISO 9.001:2008, poseen una Política del Sistema de Gestión Integrado (S.G.I) por escrito, publicada en su web en donde se comprometen a “Cumplir con la legislación vigente, nacional e internacional y todo otro requisito que la organización adhiera, la reglamentación o normativa de terceros, así como también perseguir las mejores prácticas reconocidas”. A continuación, se encuentra también publicada su Visión, que establece 4 pilares fundamentales (Clientes, Empleados, Comunidad y Propietarios).

Ushuaia

- **SOCIAL**

En el año 2017 una capacitación a cargo de la Aduana, destinada a personal de la propia Aduana, del Puerto y de Prefectura Naval, que deberán trabajar con los sistemas de seguridad portuaria, incluido el escáner recientemente adquirido por la DPP e inaugurado semanas atrás por la gobernadora Rosana Bertone. En el Facebook de la DPP se publicó una visita realizada por alumnos de la Escuela N°1, en el marco del programa educativo “Escuela para todos” del Ministerio de Educación de la Provincia. En el Facebook de la DPP se publicó un taller realizado durante el 2017, conjuntamente con la UTN, como el “VI Taller de Operatoria Marítima – Manos Laboriosas para el Mar Argentino”

Capítulo II

Análisis de los principales puertos de América latina

Perú:

Factores físicos, tecnológicos y organizativos de competitividad

Localización

El puerto del Callao está localizado en la costa oeste de América del Sur.

Infraestructura

Vía marítima

No se han detectado problemas de calado. El acceso al puerto es sencillo y el mar es tranquilo

Muelles

En total hay 29 puestos de atraque Los sitios de atraque especializados son: muelles de Contenedores, muelles multipropósito, muelle de minerales, muelles ro-ro, muelle de hidrocarburos, terminal de granos y suministro de combustible

Superestructura

Para el almacenamiento existen áreas especializadas:

a) Para contenedores de travesía internacional

Zonas de almacenamiento para contenedores de importación y exportación con capacidad para 8.500 TEU¹s. Adicionalmente cuenta con aproximadamente 7.000 m² de almacenes techados para recepción de carga para consolidación o desconsolidación de contenedores.

b) Contenedores de transbordo

Zonas de almacenamiento para contenedores de transbordo. Movilización actual:

Promedio Mes – 4.000 TEUs entre llenos/vacíos.

¹ Unidad de medida, que especifica un contenedor de 20 pies.

Instalaciones complementarias

Como zonas de apoyo a la actividad portuaria existen módulos de almacenamiento con capacidad para 8.500 TEUs, zonas de “arrumaje” en muelles para contenedores en tránsito y zonas de apoyo extraportuarias para recepción de contenedores, situadas en un radio de 15 km del terminal.

Movimiento de buques y mercancías. Actividad comercial

Al puerto del Callao llegan aproximadamente 8 naves al día de las cuales 5 corresponden a líneas regulares y 3 a graneleras. En cambio, a cualquier puerto regional (por ejemplo, Paita²) sólo llegan 15 naves mensuales de las cuales 3 corresponden a líneas regulares.

Ubicación terrestre

El puerto de El Callao se encuentra cerca de Lima, capital política y económica del país que concentra un elevado porcentaje de su comercio exterior. Esto hace que en realidad el área de influencia de Callao sea todo el Perú

Los proveedores de servicios portuarios

- Los usuarios (Importadores y Exportadores)

El Puerto del Callao canaliza la carga de las principales empresas peruanas, con excepción de algunas de las grandes mineras - que utilizan muelles propios para importar maquinaria y exportar sus productos- y algunas pesqueras o harineras que distribuyen su carga entre este Puerto y los de Chimbote y Paita. En lo que se refiere al tráfico de contenedores, el Callao concentra aproximadamente el 90% del total de carga movilizada en Perú.

Los contratos de compraventa utilizados por los exportadores e importadores en las operaciones de comercio exterior son variados –muchas empresas se ajustan a sus clientes- pero puede apreciarse un predominio de los contratos FOB³ (franco a bordo) en el caso de las exportaciones y contratos EXW⁴ (en fábrica) para las importaciones. La mayoría de las empresas contratan el transporte directamente con el naviero, excepto en los casos que se presente una exigencia de la contraparte.

² Ciudad Peruana, ubicada en el departamento de Piura.

³ Incoterms 2010

⁴ Incoterms 2010

Ubicación Puerto de Callao



Evolución movimiento de mercancía contenerizada puerto del Callao



Fuente: <https://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-de-america-latina-y-caribe-en-traffic-de-contenedores-de-2016>

Chile:

Análisis del puerto de Valparaíso

Factores físicos, tecnológicos y organizativos de competitividad

Introducción

El puerto de Valparaíso ha sido tradicionalmente el principal puerto de Chile. En la actualidad, y en el nuevo marco institucional definido por la reforma de 1997, aspira a modernizarse y convertirse en un "centro de negocios". Valparaíso es el puerto más cercano de la costa oeste de Chile al paso Los Libertadores, principal ruta de comunicación vial a través de la Cordillera de los Andes entre Chile y Argentina. Esta posición geográfica vincula logísticamente a Valparaíso con el MERCOSUR.

Infraestructura

Las áreas terrestres totales del puerto ascienden a 36,1 ha., la superficie operativa es de 20 hectáreas y su capacidad actual de transferencia es de 6,5 millones de toneladas o 380.000 TEUs.

Acuática

El puerto posee 10 sitios de atraque que en total suman 2.015 metros lineales de muelles, con 12 metros de profundidad máxima y un atraque apto para naves hasta 11, 5 metros de calado

La longitud de muelles es adecuada, aunque se presentan momentos de congestión en la temporada de la fruta (de febrero a abril) que pueden llegar a la media hora de promedio

Conexión terrestre por carretera

Más del 95% de la carga que transfiere el puerto de Valparaíso se maneja a través de las carreteras. Los flujos más importantes son los siguientes:

- Valparaíso- Santiago: Ruta 68, es la principal vía de comunicación entre el puerto y la mayor región consumidora del país.
- Valparaíso-Argentina y Cono Sur: Ruta 60 (Camino Internacional Los Andes-Mendoza) por el paso Los Libertadores.

Visión global del puerto de Valparaíso

Análisis DAFO⁵

- Fortalezas
- Capacidad de gestión.
- Innovación tecnológica.
- Vínculos del puerto con otras instituciones sociales.
- Oferta amplia de servicios privados y públicos.
- Mano de obra cualificada.

- Debilidades

Del sistema en general:

- Subsidios a favor de la carretera.
- Demora en publicar el Reglamento de la ley de transporte intermodal.
- Limitaciones artificiales –tipo de carga y ubicación- para los almacenes extraportuarios.
- Tratamiento aduanero del contenedor como mercancía, lo que obliga a someterse al régimen aduanero de internación temporal.

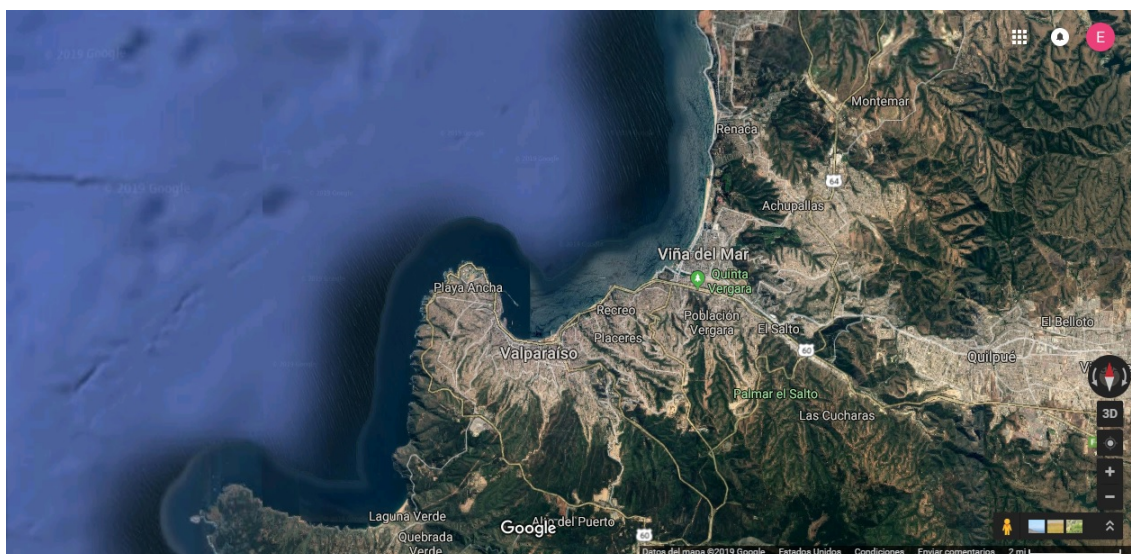
Necesidades de inversión, apoyo y cambio institucional

Para 2025 EPV⁶ contempla inversiones por \$ 6.000 millones de los cuales cerca de \$ 4.200 se destinarán a la compra de un terreno de 100 hectáreas que se dedicará al almacenaje de carga. Asimismo, se contempla que durante el primer semestre se llame a concurso por el terminal de pasajeros, y para 2030 se pospuso la licitación de un proyecto turístico inmobiliario que incorporará 14 hectáreas del puerto a la ciudad.

⁵ Herramienta de estudio de la situación de una empresa o proyecto, analizando sus características internas y externas en una matriz cuadrada

⁶ Empresa Portuaria Valparaíso

Posible apoyo para desarrollar modelo de calidad integral y coordinación interinstitucional.



Análisis del puerto de San Antonio

Análisis de los factores físicos, tecnológicos y organizativos de competitividad

Introducción

El puerto de San Antonio está ubicado en la zona central del país, siendo el terminal portuario más cercano a la ciudad de Santiago, de la que dista sólo 100 km. El puerto de San Antonio está inserto en el sistema competitivo portuario de Chile central integrado por el puerto de Ventanas, el de Valparaíso y el de San Antonio.

Mediante la ley 19.542, publicada en el Diario Oficial de 19 de diciembre de 1997, tal y como se ha expuesto anteriormente, se modernizó el sector portuario estatal. Todas las empresas portuarias son personas jurídicas de derecho público y constituyen una empresa del Estado con patrimonio propio, de duración indefinida y se relacionan con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las Líneas Navieras de Servicio Regular son los clientes finales del puerto y quienes deciden si la nave recalca o no en el puerto, conformando la oferta de tráfico naviero de servicio regular de puerto San Antonio.

Terrestre

Accesos y conectividad

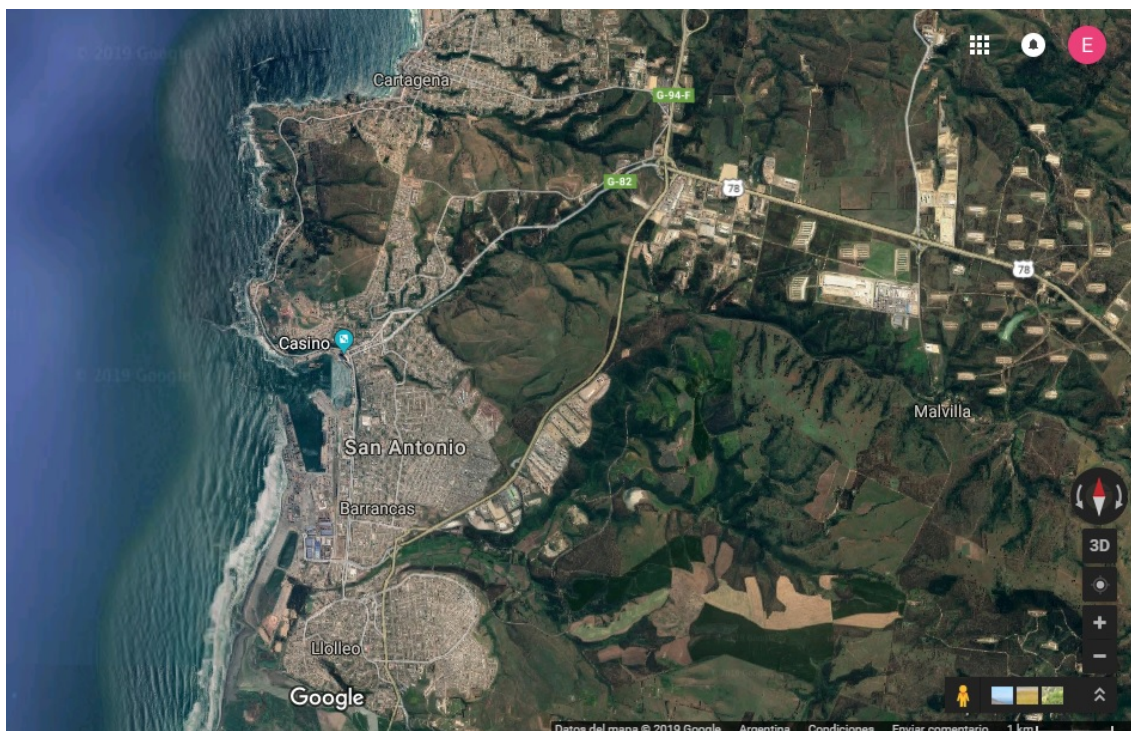
El acceso vial es uno de los problemas que aquejan, al igual que en Valparaíso, al puerto de San Antonio. Los accesos atraviesan la ciudad, ya que no existe conexión directa con la red de carreteras.

Proyectos a futuro

El Plan Maestro del puerto de San Antonio corresponde a un plan territorial donde se delimitan las áreas marítimas y terrestres comprometidas para el desarrollo de Puerto San Antonio, y sus usos para la situación actual y para los períodos definidos por los años 2020 y 2050.

Busca un crecimiento armónico de la ciudad y del puerto, consagrando el liderazgo del puerto y convirtiendo a San Antonio en la ciudad-puerto por excelencia. El proyecto cumple con un doble propósito: materializar la expansión natural del terminal hacia los terrenos del sector sur, y, a la vez, contribuir al progreso de la ciudad. El proyecto está dividido en 2 etapas: la primera está proyectada para el año 2020 y la segunda, para el año 2050.

Visión global del puerto de San Antonio



Análisis DAFO

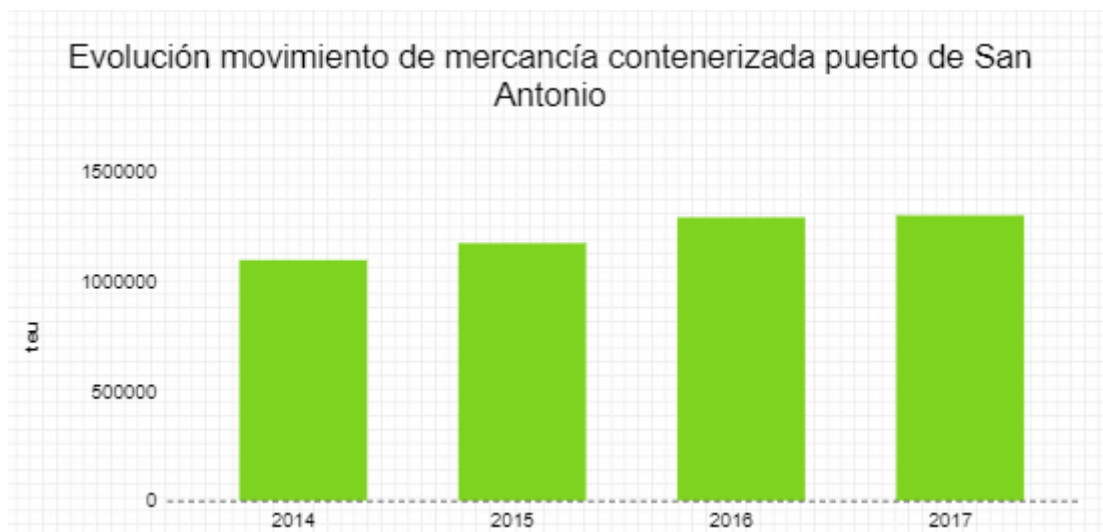
- **Fortalezas**

- Puerto más cercano a la Región Metropolitana, que concentra más del 60 % de la actividad económica del país Confianza en el desarrollo económico del país.
- 60 hectáreas destinadas a operación portuaria.
- Óptima carretera de doble vía a Santiago, sin túneles ni cuestas.
- Red de ferrocarril que conecta con el resto del país.

- **Debilidades**

- Subsidios a favor de la carretera.
- Demora en publicar el Reglamento de la ley de transporte intermodal.

- Limitaciones artificiales –tipo de carga y ubicación- para los almacenes extraportuarios.
- Tratamiento aduanero del contenedor como mercancía, lo que obliga a someterse al régimen aduanero de internación temporal.



Fuente: <https://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-de-america-latina-y-caribe-en-trafico-de-contenedores-de-2016>

Uruguay

Análisis del puerto de Montevideo

Factores físicos, tecnológicos y organizativos de competitividad del puerto

Área de influencia

El puerto de Montevideo está localizado en el centro del Río de la Plata con acceso directo al sur de Brasil y equidistante de Buenos Aires y Santos. Su área de influencia comprende todo Uruguay y también las regiones más próximas de Brasil, Paraguay y Argentina.

Con la creación del MERCOSUR, la economía uruguaya conoció un incremento general de las exportaciones al resto de países del MERCOSUR, que pasaron a ser más del 40% total.

Infraestructura

Acuática

La entrada de los barcos al puerto de Montevideo se inicia en Recalada, cerca de la zona “Alpha”, y de la estación de los prácticos de Montevideo.

Para llegar al puerto, los barcos tienen que utilizar un canal de acceso que tienen dos tramos, uno de orientación sur que tiene 9 km. de largo y otro con orientación oeste/suroeste con una longitud de 15 km.

Superestructura

En los dos últimos años se ha producido una mejora sustancial en lo que se refiere a la superestructura del puerto. En noviembre de 2002 el puerto tiene 2 grúas pórtico⁷ y 4 móviles y se ha convocado una llamada a permiso para instalar 1 ó más grúas pórtico, todo en el marco de la iniciativa privada

Proyectos de la Aduana:

- Interconexión aduanera en el MERCOSUR: para ingresar el Manifiesto sólo en la Aduana de salida.
- Cooperación técnica MERCOSUR-UE, inicio previsto en 2020, para crear un DUA⁸ único para el MERCOSUR, informatizar la comunicación entre aduanas, hacer menos controles, más rápidos y más eficaces.

Brasil:

Los puertos brasileños como impulsores del desarrollo regional

Tradicionalmente los puertos han sido considerados como simples puntos de transferencia de mercancía de los buques a tierra y viceversa. En la actualidad, esta concepción ha ido cambiando y el puerto ha pasado a ser entendido como un enclave en el que se lleva a cabo la integración de diversos modos de transporte y cuyo papel resulta de vital importancia para el desarrollo de las economías regional y local. Los

⁷ Tipo especial de grúa, que eleva la carga mediante un montacargas, instalado sobre una viga, que es sostenida en dos o más patas de acero.

⁸ DUA: declaración única aduanera, en Argentina se lo conoce como la OM 1993

requisitos básicos exigibles a un puerto de concepción moderna para el desarrollo de sus funciones tanto en la parte marítima como en la terrestre, independientemente del equipamiento y de las infraestructuras, serían el disponer de aguas profundas y tranquilas, así como facilidades de acceso marítimo y terrestre. Otro factor cada vez más demandado para el desarrollo integral de las actividades relacionadas con las mercancías es la disposición de amplias zonas para el desarrollo de actividades logísticas.

Los puertos brasileños son considerados como elementos estratégicos para la competitividad internacional de sus productos. Aproximadamente el 97% del total del comercio exterior del país se realiza por vía acuática (incluyendo los cursos fluviales).

A la hora de encuadrar los distintos puertos que encontramos en Brasil podemos realizar diversas clasificaciones.

a) Puertos de sustentación del comercio local

Puertos como los de Santos, Salvador y Río de Janeiro, contruidos inicialmente para satisfacer este tipo de necesidades, a lo largo del tiempo han ido ampliando sus respectivas áreas de influencia atendiendo a zonas más allá del mercado local

b) Puertos de apoyo al desarrollo regional

En esta categoría se puede incluir a la mayoría de los puertos brasileños. Además de los creados específicamente para tal fin (puertos de más reciente construcción) incluye también a aquellos cuyo origen fue la sustentación del comercio local y que, al ampliar sus áreas de influencias, han pasado a servir a otros mercados regionales, además del suyo natural, e incluso de otros estados vecinos.

c) Puertos inductores de desarrollo regional

Son considerados bajo esta denominación aquellos puertos cuyos proyectos integran los complejos portuario-industriales concebidos por determinados Estados de la Federación. El objetivo fundamental que se busca con estos proyectos auspiciados por la administración pública es lograr atraer a la inversión privada hacia estas zonas.

El sistema portuario

El sistema portuario brasileño se encuentra integrado por puertos situados a lo largo de la costa y vías de navegación interiores. Estos puertos pueden ser de carácter público, terminales privados de uso exclusivo o terminales privados de uso mixto⁹.

Análisis del puerto de Santos

Factores físicos, tecnológicos y organizativos de competitividad

Introducción

El puerto de Santos se encuentra localizado en el centro del litoral del estado de San Paulo, extendiéndose a lo largo de un estuario limitado por las islas de San Vicente y de Santo Amaro, a una distancia de 2 km del océano Atlántico.

En la actualidad, la administración del puerto de Santos es realizada por la Compañía Docas del Estado de San Paulo (CODESP).

Infraestructura

Vía marítima

El acceso marítimo es largo, constituido por un canal con un ancho de 130 m y un calado de 13 m de profundidad. En la parte marítima de la bahía de Santos y en el estuario el ancho es de 100 m y la profundidad es de 12m. El puerto alberga un tendido ferroviario para tránsito de vagones propios y de las empresas ferroviarias que lo sirven, y cuenta con locales para almacenaje de carga general, inclusive contenedores, sólidos y líquidos a granel.

Almacenes depósitos y áreas logísticas

El puerto de Santos cuenta con provisión propia de energía eléctrica, suministrada por la usina situada en Itatinga¹⁰, lo que posibilita operaciones nocturnas, estando la línea del muelle, almacenes y patios dotados de iluminación. Además de contar el terminal de contenedores y algunos patios con tomas para la conexión eléctrica de contenedores

⁹ Estos terminales trabajan con carga propia y pueden ofrecer servicios a terceros también

¹⁰ Municipio Brasileño del estado San Pablo

frigoríficos. El puerto cuenta con almacenes especializados para varios tipos de graneles sólidos, como azúcar, soja, trigo, fertilizantes y sal.

Proyectos de infraestructura del puerto de Santos

CODESP tiene definidos y priorizados una serie de proyectos de infraestructura básica para el puerto de Santos. En un total de 9, la empresa pretende tenerlos completados en dos años empleando para eso los recursos procedentes de la venta en subasta del Tecon¹¹, además de los recursos originados por otros arrendamientos.

1. Remoción del buque "Ais Giorgio"

Retirada del casco del buque "Ais Giorgio", que incendió y naufragó en enero de 1974. En parte sumergida, su estructura se encuentra en frente del almacén 17, en la zona de Outeirinhos.

2. Extensión de la Avenida Portuaria

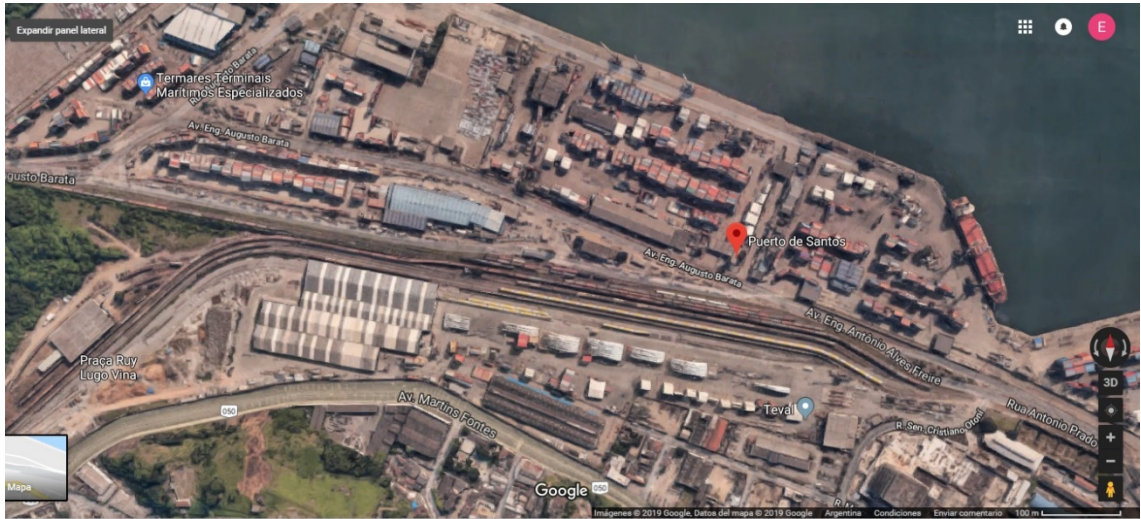
Profundización del canal del puerto

Fue proyectada la profundización del canal del puerto hasta 17 m, para hacer posible el acceso de buques de mayor calado. Esa medida permitirá la reducción del valor de los fletes de/para Santos.

Saneamiento

El Puerto de Santos convive con el medio urbano de dos ciudades: Santos, en la margen derecha, y Garuja, en la izquierda. En el lado de Santos, sobre todo en sus trechos más viejos, no existe separación física o de otra naturaleza entre la comunidad y el puerto. En la otra margen, núcleos habitacionales sin organización implantados en terrenos bajos, sin saneamiento básico, se encuentran muy próximos. El sistema de aguas negras y de recogida y disposición final de basuras requiere inversiones que representen significativo mejoramiento del nivel de saneamiento básico.

¹¹ Complejo portuario, ubicado en el estado de Rio de Janeiro



Fuente: <https://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-de-america-latina-y-caribe-en-traffic-de-contenedores-de-2016>

CONCLUSION

De la información desarrollada en la presente investigación se puede concluir a grandes rasgos que:

El objetivo del trabajo ha sido la obtención de un documento que recoja toda la información básica que se necesita para conocer un puerto, sus instalaciones y las leyes que los regulan.

Debido a la evolución que han sufrido los buques, los puertos se han ido adaptando a las necesidades de estos para conseguir acortar la estancia en los puertos y para ello han sufrido un gran desarrollo a lo largo de la historia, que los ha llevado en la actualidad a ser grandes subsistemas especializados para las diferentes mercancías que reciben, evolucionando todo hacia la rentabilidad de los puertos y eficacia de las transacciones marítimas.

A medida que ha aumentado los volúmenes de carga, las terminales se han ido especializando, lo que ha conllevado a una gran diversificación de las actividades portuarias. Esto conlleva a que se haya creado una legislación específica.

Debido a las necesidades que tiene los buques, han surgido una serie de servicios que han de ofrecer los puertos, y que son necesarios para un correcto funcionamiento de los mismos. Teniendo gran importancia el factor técnico-humano a la hora de realizar estos servicios como por ejemplo el servicio de carga, estiba, descarga y desestiba, para los cuales se han ido especializando las maquinarias y el personal que las maneja.

Con el tiempo los buques se fueron especializando, dando lugar a que surgieran las terminales portuarias como medios que satisfacen las necesidades de los buques. Siendo relevante la evolución y especialización de la maquinaria usada en ellas, para lograr una mayor eficacia a la hora de manipular la mercancía de los buques.

BIBLIOGRAFIA

Libros

- Dei, Daniel, La tesis. Segunda edición. Prometeo libros, Buenos Aires, 2006.
- Sabino, Carlos, Cómo hacer una tesis y elaborar todo tipo de escritos. Edición ampliada, Lumen Humanitas, Buenos Aires, 1998.
- Scavone, Graciela, Cómo se escribe una tesis. Editorial La Ley, Buenos Aires, 2002.
- Sebastian Truyols Mateu, Economía, ingeniería y logística portuaria.
- Wilmsmeier, G., Hoffmann, J. and Sánchez, R. “The Impact of Port Characteristics on International Maritime Transport Costs”. Research in Transportation Economics, Vol. 16(1), 2006.

Sitios web

- Argentina Gob www.argentina.gob.ar/noticias/
- Conferencia de las naciones unidas sobre comercio y desarrollo Unctad https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlkdb2015d3_es.pdf
- http://www.mp.gba.gov.ar/newsletters/2017/puertos/anuario_2016.pdf
- <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-04-Capitulo%204.pdf>
- Dr Roberto Bloch. (2010). Transporte Multimodal. Buenos Aires: Ad Hoc.
- Dr. Roberto Bloch. (2011). Aspectos Operativos de la Logistica Internacional.
- Biblioteca Digital de la Universidad de Buenos Aires. Disponible en <http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/?C=M;O=D>