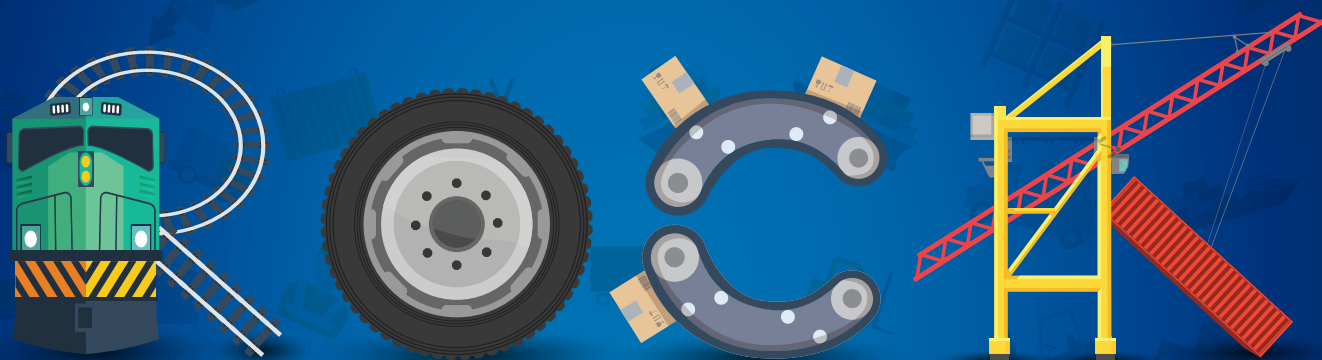


Cadenas de abastecimiento:



around the clock

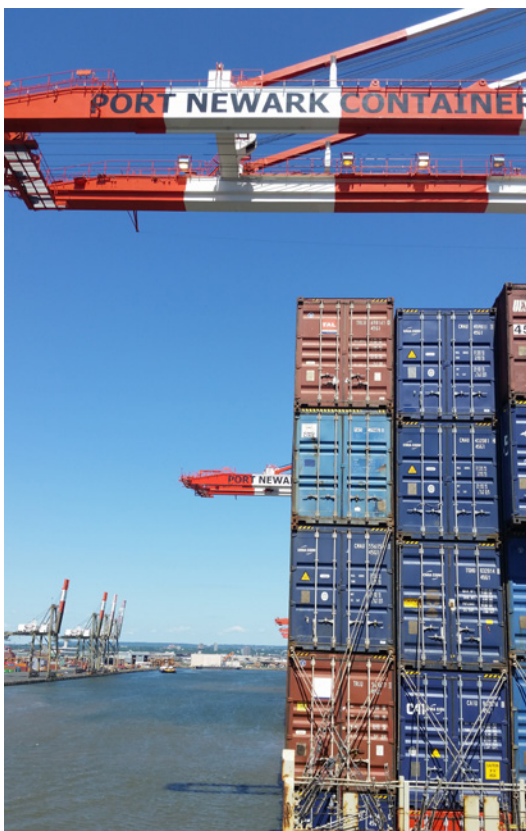
las 24 horas

Quinta Parte

Mientras la mayoría de nosotros duerme, los envíos se mueven 24/7 para mantener el suministro en perfecta armonía con la demanda. Estas empresas de transporte y logística del salón de la fama se encargan de ello, y aseguran que sus envíos no pierdan el ritmo.

MÁS VALE PREVENIR...

De lunes a viernes por la noche los puertos están repletos de actividad.



CMA CGM está flotando en lo alto. Durante la primera mitad de 2015, el transportista mostró un incremento de 8.2 por ciento en el volumen de carga, a 6.4 millones de TEU.

La industria del transporte marítimo enfrenta muchos retos ya que los volúmenes de carga moderados y el exceso de capacidad siguen mermando los ingresos. Las líneas navieras son muy sensibles a los cambios en la demanda. En consecuencia, muchos están dejando las embarcaciones varadas, reconfigurando las cadenas de servicios y los puertos de escala, y formando alianzas para ayudarse a racionalizar la capacidad y utilizar mejor los activos.

La eficiencia y el rendimiento de los puertos tienen igual importancia.

A medida que la gran reapertura del Canal de Panamá se aproxima y los buques portacontenedores más grandes entran en operación, los transportistas se enfrentan al reto aún mayor de simplificar y agilizar el despacho de los buques y la carga en el puerto. El tiempo es dinero, en particular cuando los buques portacontenedores se acercan a los 20,000 TEU.

Marc Bourdon, presidente de la línea naviera francesa CMA CGM en América del Norte, el tercer transportista de carga marítima más grande del mundo, ofrece una vista 24/7 de lo que ocurre cuando un buque portacontenedores llega al puerto.

La llegada de un portacontenedores al puerto genera gran agitación a medida que los estibadores y conductores de camiones se reúnen masivamente para trabajar en la embarcación. Sin embargo, la mayor parte de la preparación ocurre días antes. Las líneas navieras suelen comenzar la planificación de cinco a 10 días antes, dependiendo del origen de la última escala, para asegurar que la descarga y la carga se lleven a cabo con la mayor fluidez y eficiencia posibles.

Entre las consideraciones previas a la llegada se tienen:

La presentación del manifiesto de aduanas con antelación: Permite a la Aduana inspeccionar la información del manifiesto antes de la llegada de la embarcación. Esta tarea por lo general se realiza por vía electrónica.

La planificación previa de la estiba y de la preparación del patio de contenedores: Cinco días antes de que un buque llegue al puerto, CMA CGM abre la recepción de la carga. Cuando los contenedores entran en la terminal para su exportación, normalmente se retiran de los remol-

ques y se forman en pilas de cuatro a cinco pies de altura en el patio de contenedores. Esto reduce el espacio requerido para almacenarlos. Los contenedores permanecen en estas pilas hasta que comienza la carga.

Las pilas precargadas de contenedores se revisan para que estén en la secuencia correcta y evitar así retrasos durante su carga en el buque. En este escenario, vale la pena el costo de la reconstrucción y la repetición de la secuencia de revisión de las cajas para asegurar que la operación de carga en la embarcación no tenga ninguna complicación. Cada contenedor que se mete en el buque tiene un lugar de estiba designado a bordo, según el destino y el peso. Llevarlos a la grúa para la carga en el momento preciso es fundamental para evitar que se vuelvan a manipular o se pierda tiempo mientras los contenedores están en espera.

Las órdenes de trabajo: Los estibadores de buques, incluidos los operarios, el personal de amarre, los operadores de grúas y las cuadrillas de trabajo tienen que solicitarse al sindicato el día anterior a la llegada del buque de acuerdo con su Convenio Colectivo de Trabajo.

Los remolcadores y pilotos: Los pilotos también son notificados un día antes de la llegada del buque. La hora se coordina a medida que el buque se acerca al puerto. La terminal también identifica y comunica el atracadero exacto. Un bucle de correo electrónico circula entre la línea naviera, la terminal y el capitán del buque durante el transporte, intercambiando información crítica.

DÓNDE ESTÁ LA ACCIÓN WHERE THE ACTION IS 🎵

La llegada de un buque al puerto de destino o canal desencadena una secuencia de sucesos. Consideremos, por ejemplo, este escenario: el buque Dalila de CMA CGM, de 8,469 TEU, llega al puerto de Nueva York temprano por la mañana para hacer una escala de espera de 48 horas.



CMA CGM sigue mejorando sus servicios en los mercados de rápido crecimiento, y adaptando su oferta con el objetivo de liberar el potencial de crecimiento y satisfacer mejor las necesidades de sus clientes. Estados Unidos es uno de esos mercados en crecimiento.

■ **4 a.m.:** Llegada del piloto a bordo y del buque al muelle. El piloto se embarca justo antes de entrar en el canal para acercarse al puerto y trabajar con la tripulación del barco y los remolcadores con el fin de tener un arribo seguro al muelle de contenedores. El pilotaje puede requerir de uno a cuatro remolcadores dependiendo de la complejidad de la maniobra. La duración del pilotaje varía de un puerto a otro. Por ejemplo, podría tardar hasta ocho horas en Baltimore debido a su distancia al mar. Por el contrario, Los Ángeles/Long Beach está a aproximadamente a una hora y media.

■ **6 a 7 a.m.:** El buque llega al muelle. Los estibadores tardan de 30 minutos a una hora en asegurar el buque en la dársena.

■ **7 a.m.:** Se hacen las inspecciones de aduana. Funcionarios de las agencias gubernamentales de Estados Unidos -la Aduana, la Guardia Costera, el Departamento de Agricultura- suben a bordo del buque para revisar toda la documentación, realizar inspecciones de seguridad y buscar indicios de polución o contaminación. Los trabajadores también llegan a esa hora para comenzar a desamarrar los contenedores en la cubierta para descargarlos.

■ **8 a.m.:** Comienza la descarga del buque. Los estibadores inician el proceso de abrir las escotillas e iniciar el ciclo que siguen los contenedores para maximizar la productividad. El apilamiento, la secuenciación y la manipulación de contenedores pre-

vios a la llegada de la embarcación ayudan a aumentar la eficiencia. Los estibadores aflojan los contenedores, descargan la carga en cubierta, luego retiran las tapas de las escotillas para llegar a la carga bajo cubierta. Los contenedores a menudo se forman en pilas de cuatro a cinco niveles de altura en la cubierta, y de ocho a nueve niveles bajo cubierta. Los contenedores se descargan y se cargan de manera simultánea cuando es posible reducir el número de movimientos de grúa y acelerar la operación. Una vez que las operaciones de carga bajo cubierta se terminan, las escotillas se cierran y los contenedores se apilan en la parte superior de las cubiertas, luego el personal de amarre los asegura en su lugar.

■ **11 a.m. a 1 p.m.:** Comida. Durante el periodo de dos horas en el que los estibadores toman un descanso de una hora, los trabajadores de la costa suelen reponer las provisiones del buque.

OCUPARSE DEL NEGOCIO *TAKIN' CARE OF BUSINESS* 🎵

Durante la estancia del Dalila en el puerto, cuatro grupos de estibadores trabajan en la embarcación 21 horas por día durante dos días -incluyendo las comidas de una hora y los descansos obligatorios.

Las provisiones normalmente se entregan en camión al lado de los buques con una pequeña grúa a bordo para llevar los pallets hasta la cubierta

principal. El combustible búnker se carga desde una barcaza en el lado de la embarcación que da hacia el mar, mientras las operaciones de carga están en curso. Las tripulaciones toman un taxi a las tiendas locales para hacer compras personales o comer mientras están fuera del barco.

Incluso antes de que el Dalila llegue al Puerto de Newark, ya están en marcha los planes en su próximo puerto de escala -Norfolk- para empezar a recibir la carga. A lo largo de la cadena de servicio del buque, una cascada de entradas y salidas influyen en la planificación anticipada y las operaciones. Tras la finalización de la carga en el puerto, el buque se prepara para salir.

Una vez que todas las operaciones de carga se terminan, los remolcadores y el piloto regresan para guiar el buque fuera del puerto. Cuando llegan al final del canal, el piloto parte con los remolcadores y el buque pasa al siguiente puerto, donde se repite todo el proceso.

Mientras tanto, en el Puerto de Newark, la Aduana franquea y libera los contenedores descargados del Dalila. Luego el buque sigue su curso hacia su destino final en Norteamérica. Algunos contenedores se mueven en camiones sobre rastras más cortas dentro del área local, mientras que otros se mueven directamente del patio de contenedores hacia vagones de ferrocarril construidos especialmente con rumbo a destinos interiores. ■