



COSIPLAN



Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo sobre **Transporte de Carga y Logística**

*Hotel Novotel
Lima, Perú
18 y 19 de octubre de 2017*



REUNIÓN DEL GRUPO TECNICO EJECUTIVO SOBRE TRANSPORTE DE CARGA Y LOGISTICA

Lima – Perú – 18 y 19 de Octubre de 2.017



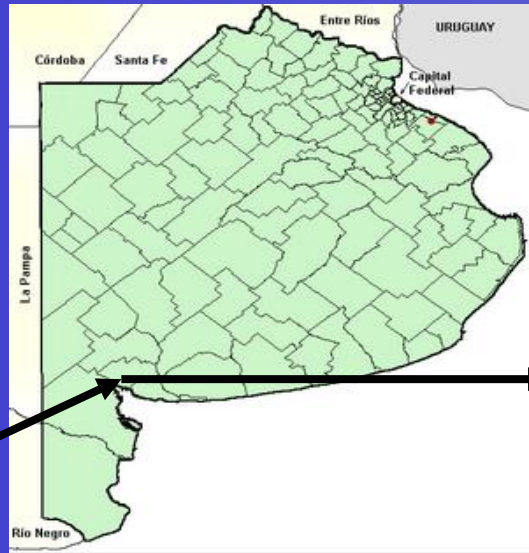
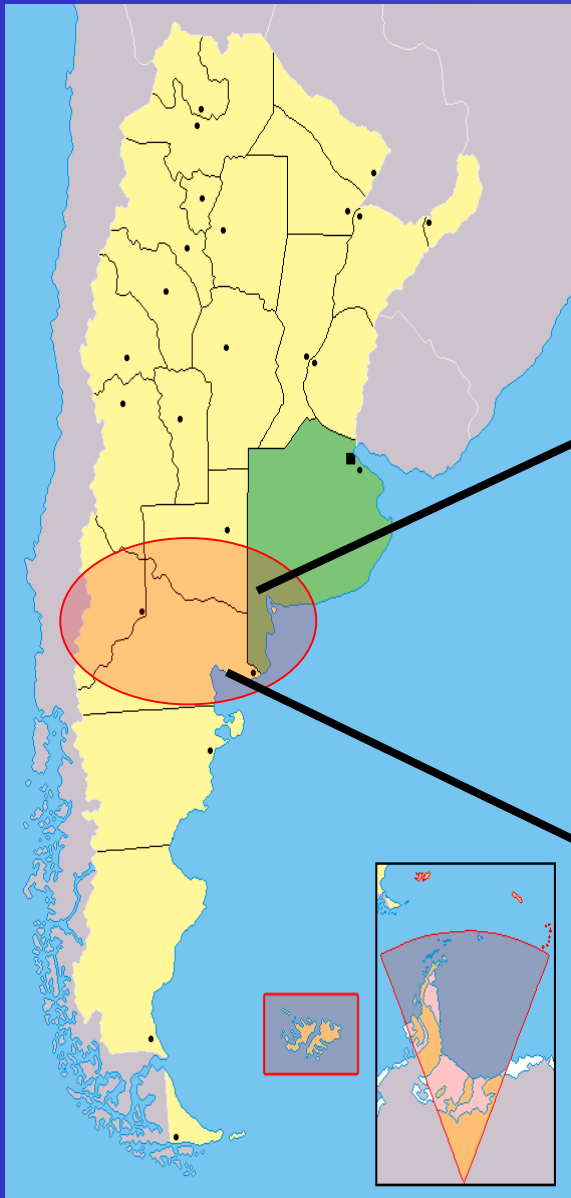
Colaboración en la Cadena Logística y de Frío



German Larralde
Gerente Comercial

Fabián Salazar
Gerente Logística y Transporte

Terminal de Servicios Portuarios Patagonia Norte S.A.
Puerto de Bahía Blanca / Puerto de San Antonio Este – Argentina

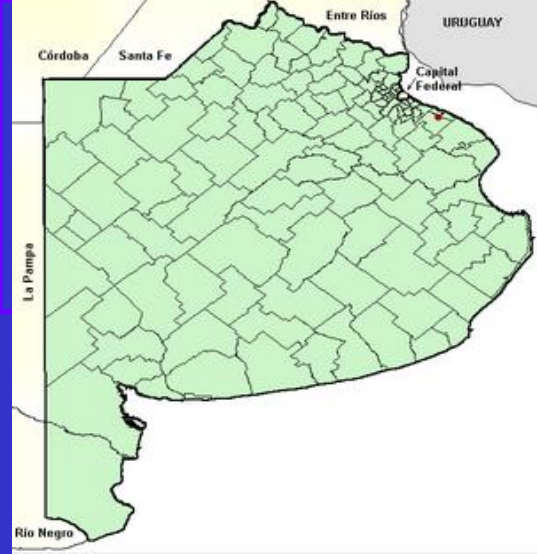




América del Sur

- Limite internacional
- ★ Capital Nacional
- ⊙ Ciudades

Ubicación Puerto San Antonio Este Río Negro



Ubicación Puerto Bahia Blanca Buenos Aires



Enero de 1.998 – Inicio de Actividades Puerto San Antonio Este

La Terminal de Servicios Portuarios Patagonia Norte S. A.; toma posesión del Puerto San Antonio Este por medio de una licitación pública de la Provincia de Rio Negro, Argentina.

Es una sociedad de 23 empresas, de capitales nacionales, su composición accionaria es:

65 % Exportadores de Frutas Frescas y Jugos Concentrados.

35 % Empresa Portuaria y de Estiba.

Principales desafíos que debíamos afrontar

**Optimizar la
Gestión
Portuaria**

**Reducción
de
Costos**

**Conservación
del
producto**

Optimizar la Gestión Portuaria

Optimización de la gestión portuaria

El punto de partida nos enfrentaba con esta realidad portuaria:

- **Solo se disponía de una infraestructura portuaria básica, un muelle y sus vías de acceso;**
- **La administración portuaria sin ningún tipo de relación con los clientes y operadores normales del puerto;**
- **Los ingresos y despachos de buques no disponían de programación alguna;**
- **La eficacia y eficiencia debía ser adecuada para afrontar el crecimiento proyectado de la producción;**
- **Los ritmos de carga eran muy bajos con respecto a las necesidades;**

Optimización de la gestión portuaria

Como afrontar la realidad:

- **Mejorar la productividad en función de un aumento proyectado de exportación del 5% anual;**
- **Hacer eficiente el uso de los sitios de atraque;**
- **Necesidad de almacenamiento frigorífico en Puerto;**
- **Diseño y construcción de Sala de Transferencia - cross docking -;**
- **Adecuación del layout portuario;**
- **Diseño y construcción de Sala de Consolidado de Contenedores Reefers;**
- **Construcción plazoletas y reefer station de 300 plugs;**

Optimización de la gestión portuaria

1999

Frigorífico de Transferencia

2002

Sala de Transferencia o Traslado

2004

Sala de Consolidado de Contenedores Reefers

**Plazoletas de contenedores vacíos y llenos (300
plugs para reefers).**

Frigorífico de Transferencia





Sala de Transferencia

Sala de Consolidado de Contenedores



Sala de Consolidado de Contenedores

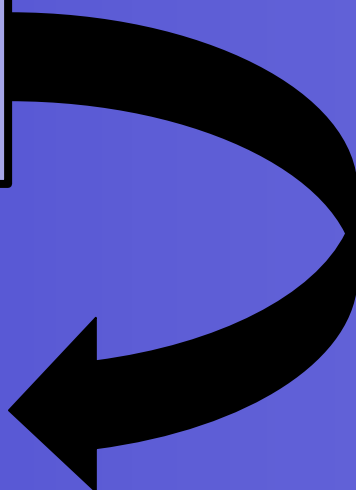


Sala y Plazoleta de Contenedores



Reducción de Costos

El principal costo de la operación portuaria, esta relacionado a la mano de obra, (78%). Este costo tiene su gran fundamento en los graves problemas producidos por la errónea administración de los recursos.



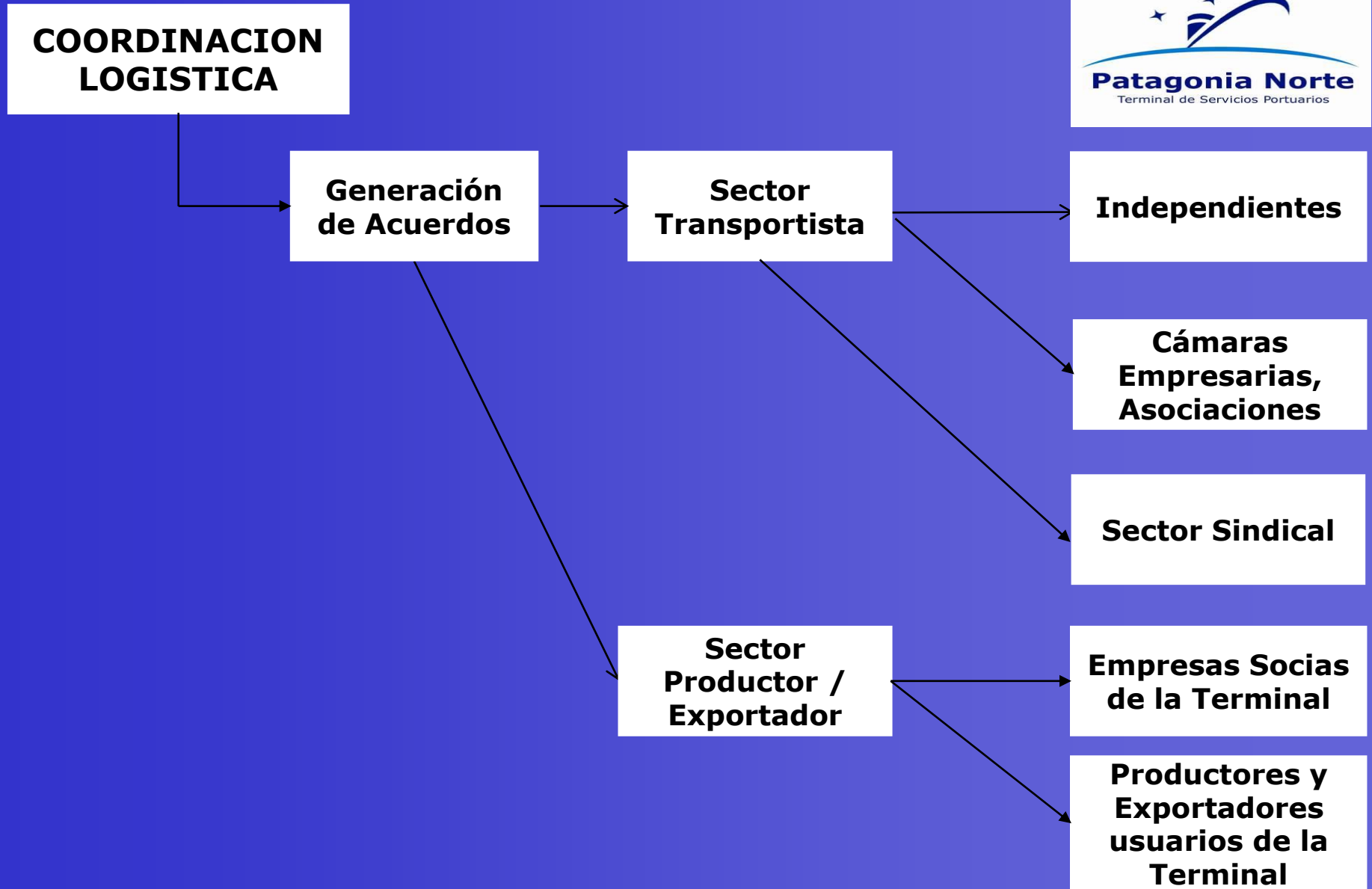
La falta de una coordinación logística eficiente entre el lugar de "origen" del producto y su arribo al puerto, conlleva a utilización de recursos en exceso, por lo cual genera altos costos de mano de obra.

Situación logística al momento de inicio operaciones

- **Flota de camiones de mucha antigüedad;**
- **Escasa capacidad de carga;**
- **Cada exportador tenía su grupo de camiones;**
- **Altos Fletes – poca operatividad – flota total elevada;**
- **Acuerdos tarifarios inexistentes – Conflictos y bloqueos;**
- **No existía coordinación con las operaciones**
- **Se realiza el primer censo de camiones, sobre una muestra de 100 camiones (de un universo de más 400); solo hacen 40 viajes en 120 días; es decir una gran ineficiencia generando “Mayores Costos”;**

**CREACION DEL SERVICIO
LOGISTICA DE TRANSPORTE
TERMINAL DE SERVICIOS PORTUARIOS
PATAGONIA NORTE S.A.**

AÑO 1.999



El ámbito de discusión y acuerdos, se genera al inicio de cada temporada de cosecha de frutas para coordinar los esfuerzos. No existe intermediación en el costo de flete terrestre.

OBJETIVOS "LOGISTICA DE TRANSPORTE"



- Aumento tasa de viajes por unidad para eliminar "tiempos muertos";
- **Elaboración de acuerdos entre los transportistas y productores-exportadores con la intervención de la Terminal;**
- Modernización del parque automotor;
- Capacitación de los choferes en el manejo de las unidades refrigeradas a fin de generar la conciencia del nivel de servicio;
- Fidelización de transportistas regionales;
- Creación de Servicio Integral Logístico. Coordinación de embarque, transporte a puerto, almacenaje frigorífico y servicios portuarios;

Acuerdos de operación logística



Transportistas;

Sector Exportador;

**Enlace (Operador Logístico,
portuario, etc.)**

Acuerdos de operación logística



1 - AREA DE COMPETENCIA

2 - IDENTIFICACION PUNTOS DE MEJORA

3 - PRINCIPALES RETOS

4 - PLAN DE ACCION

5 - ACUERDOS

Acuerdos de operación logística



1 - AREA DE COMPETENCIA

Sector de la industria;

Identificación de las necesidades logísticas;

Identificación de corredores – rutas de tránsito de mercaderías;

Necesidades técnicas de transporte, almacenamiento, manutención, estibaje, etc;

Planificación de las operaciones;

Acuerdos de operación logística



2 – IDENTIFICACIÓN PUNTOS DE MEJORA

Costos logísticos;

Ineficiencias operacionales (carga, descarga, rutas, tiempos ociosos);

Necesidades de infraestructura;

Análisis del parque automotor;

Evaluación de los recursos humanos;

Acuerdos de operación logística



3 – PRINCIPALES RETOS

Disminución de costos de fletes basados en la mejora de la productividad;

Análisis compartido de los costos del transporte terrestre. Evaluación de mejoras y optimización de recursos;

Generación de masa crítica de carga;

Adecuación de los funcionamientos operativos de coordinación de los procesos logísticos;

Acuerdos de operación logística



4 – PLAN DE ACCIÓN

Análisis de la actividad (zafra, anual, cosecha, etc);

Exportadores / Productores: volumen, tipo de negocio, escala, etc;

Transporte: Tipos de empresas, escalas, agrupaciones gremiales;

Análisis del servicio de coordinación, sin agregar costos a la operación;

Acuerdos de operación logística



5 – ACUERDOS

Sindicato de Choferes;

Cámaras empresarias – Referentes del sector;

Exportadores / Productores, adheridos al sistema;

Tarifa y servicio establecido, acordado por las partes;

Capacitación y entrenamiento de los recursos humanos;

Conservación del Producto

La primer acción que se lleva adelante para trabajar sobre la conservación del producto, fue controlar los camiones térmicos, equipos de frío y profesionalizar a los choferes



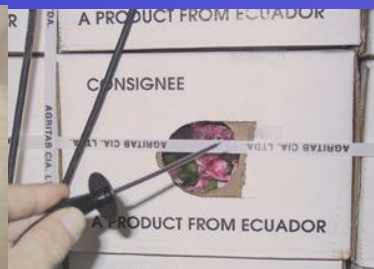
Cual es la necesidad de controlar la temperatura?

Garantizar calidad en la cadena logística de perecederos;

Analizar la Cadena de Frío;

Analizar la circulación de aire en el camión térmico;

Verificar el nivel de servicio del transporte;



Capacitación a Transportistas y Choferes

- Desde el 2002, anualmente “Seminario Cadena de Frío”;
- Nivel de Servicio Logístico;
- Cadena de Frío en productos perecederos;
- Funcionamiento Equipos de Frío;
- Detección de Fallas;
- Técnicas básicas de reparación en viaje;
- Mantenimiento preventivo;
- Aspectos técnicos de los diferentes modelos;
- Debates sobre mejoras en las operaciones;



Capacitación a Transportistas y Choferes

Principales Beneficios:

Generación de conciencia sobre el producto transportado;

Unificación de criterios de manejo;

Clima de colaboración y trabajo en equipo;

Excelentes resultados en la disminución de fallas;

SISTEMA DE GESTION CONTROL DE CADENA DE FRÍO



SISTEMA DE GESTION DE CONTROL DE CADENA DE FRÍO

El nuevo escenario de control y monitoreo.

Adquisición en forma conjunta de los transportistas y la Terminal de la tecnología necesaria.

Thermochron® iButton®



SISTEMA DE GESTION CONTROL DE CADENA DE FRÍO

Thermologistics Pro

Diseño y desarrollo de un software a medida de las necesidades operativas y logísticas del sistema.



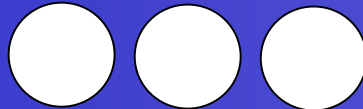
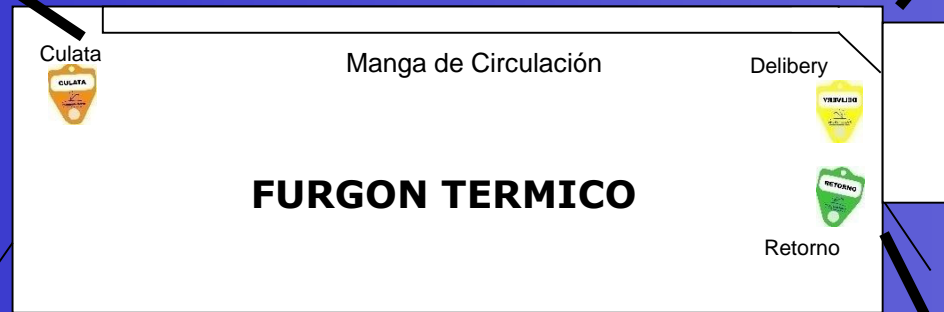
SISTEMA DE GESTION DE CONTROL DE CADENA DE FRÍO



CULATA



DELIVERY



Ubicación Dataloggers



RETORNO

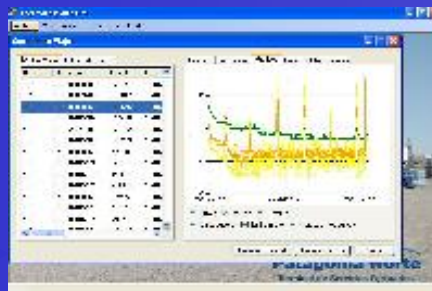
INICIO DEL MONITOREO...



Carga de camiones en galpón de empaque, comienzan las mediciones temperatura

3 iButtons miden la temperatura de los camiones en ruta al puerto de embarque

ARRIBO AL PUERTO...



**Monitoreo
mercadería
arribada a
puerto**

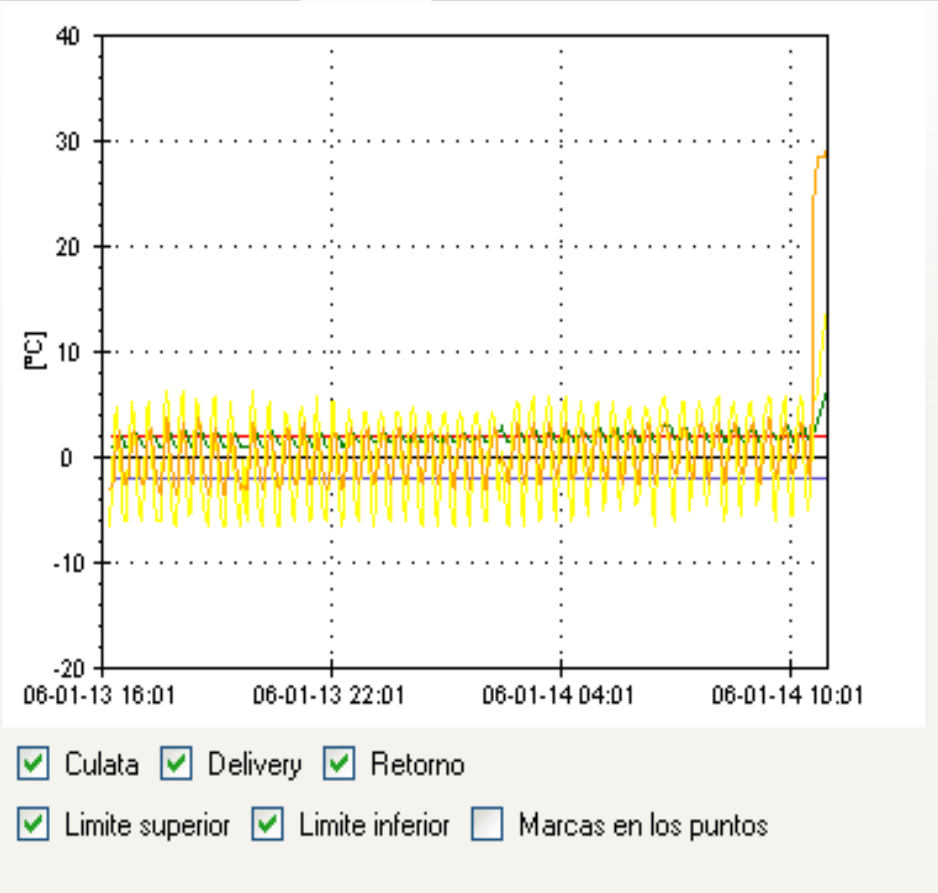
Al momento de la llegada de la mercadería en furgones, se descargan los iButtons y analizan curvas de temperatura; luego se almacena en la BD

Consulta de Viajes

Lista de Viajes Criterios de Filtrado

Buque	Manifiesto	Patente	Inicio
503	0022-02015...	RYM003	12/01/2...
503	0022-02015...	DET478	12/01/2...
503	0422-00000...	BFV577	12/01/2...
503	0022-02015...	CRC119	12/01/2...
503	0022-02015...	FAM516	12/01/2...
901	0022-02015...	DLX427	12/01/2...
901	0022-02015...	BTR642	12/01/2...
623	0224-00006...	CXV459	09/01/2...
901	0422-00000...	CXV459	12/01/2...
901	0422-00000...	EMF003	13/01/2...
901	0022-02015...	REB534	13/01/2...
901	0422-00000...	SJF852	13/01/2...
901	0422-00000...	BKR804	13/01/2...

Resumen Información **Graficos** Alarmas Observaciones



Reporte por e-mail Generar Reporte Cerrar

CONCLUSIONES

EXPERIENCIAS

APRENDIZAJE



- ***Transformación de un antiguo Puerto de aguas profundas del Atlántico Sur en una Terminal de Servicios Portuarios***
- ***Nacimiento de una flota de transporte automotor con las más actuales características,***
- ***Implementación de una cadena de frío que asegurara las temperaturas óptimas desde el punto de producción hasta el de consumo***

Las necesidades y preferencias del cliente interno, como es el caso de los productores - exportadores o los transportistas, y del cliente externo (consumidor final), deben orientar el management. Las demandas interna y externa deben generar la oferta;

Los acuerdos tarifarios para fletes terrestres apuntados a optimizar la eficiencia y basados en estructuras de costos transparentes a todas las partes, han posibilitado un crecimiento general sostenido. Especialmente favorecido se ha visto el sector del transporte lo que ha posibilitado su desarrollo y continua evolución;

Se deben buscar las áreas que generan mayores costos y al mismo tiempo las que ofrecen mayores oportunidades de mejora y que generen mayor valor agregado para actuar sobre las mismas a fin de obtener la mejor relación costo-servicio;

La aplicación de nuevas tecnologías y procedimientos obligan a la capacitación del personal relacionado;

Se debe invertir en la formación de los Recursos Humanos;

Los productores - exportadores de frutas frescas, se unieron a través de intereses comunes y con una misma visión;

Lograron conciliar los objetivos de sus empresas en vista a las exigencias de los mercados globalizados a fin de llevar adelante la visión concebida;

La sinergia generada, una gestión logística de excelencia y el respaldo institucional; hizo que el emprendimiento brindara una mayor calidad de productos y servicios;

En base a la reducción de los costos logísticos se mejoró la inserción y la presencia de la actividad en los mercados mundiales

Creemos y probamos que este modelo de Gestión Logística es transferible a otras actividades e iniciativas;

Tenemos la certeza de que objetivos comunes y claramente definidos se pueden llevar adelante a partir de un buen análisis del escenario y con el aporte de cada sector. El resultado será el más satisfactorio;

Lo presentado no es un modelo matemático, es una muestra de lo que se puede lograr a partir de la conciliación de intereses y necesidades de los involucrados, el planteo de soluciones apropiadas y la colaboración mutua. En una palabra, la concreción de una Logística Integrada;



**MUCHAS GRACIAS POR SU
ATENCIÓN!!!**

**Terminal de Servicios Portuarios
Patagonia Norte S.A.**

Puerto San Antonio Este – Río Negro

Puerto de Bahía Blanca – Buenos Aires



Patagonia Norte

Terminal de Servicios Portuarios