

# La productividad de las terminales de contenedores



Asociación de Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD  
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40  
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es  
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:  
M-31023-2010

Imprime:  
Gráficas de Diego

JOC Group, importante editora de medios de comunicación sobre el transporte y la logística ha publicado la segunda edición (con datos de 2013) de su informe "Berth Productivity", que analiza y compara la productividad de las terminales de contenedores de todo el mundo. El informe es lo suficientemente sintético como para poderlo hojear en un rato y extraer sus mensajes principales que, por cierto, resultan muy interesantes.

El mismo utiliza un único indicador para medir la productividad de las terminales: el promedio, a lo largo de todo el año, en todas las escalas de portacontenedores, de los movimientos de contenedores (embarques + desembarques + recolocaciones) por hora de estancia del buque en la terminal.

Los resultados sólo tienen interés en términos comparativos. Por ejemplo, ¿qué significa que Algeciras alcance 76 movimientos/hora (m/h) en 2013? ¿Eso es mucho o es poco? Por una parte, significa que mejoró un 43% respecto de 2012 (53 m/h), lo que parece un importante progreso. Pero Barcelona mejoró un impactante 70%, alcanzando 71 m/h (frente a 41 en 2012). Y aunque ambas quedaron lejos de Bremerha-

ven y Rotterdam, que alcanzaron 86 m/h, estas progresaron un 38%, notablemente menos que los dos "mejores" puertos españoles.

¿Y en otras regiones? Los resultados de los puertos americanos son similares a los europeos, pero el mejor no está en EEUU, sino en Balboa (Panamá), que alcanzó 91 m/h, mejorando nada menos que un 78%.

Asia está en otra galaxia: China tiene 8 puertos que superan 104 m/h, cifra que en otros países solo alcanzan Yokohama (Japón) y Busan (Corea). En particular, Tianjin consigue 130 m/h y un progreso del 51% respecto a 2012. Las mejores cifras mundiales para una terminal concreta son para AP Moller Terminals en Yokohama, que se disputa hasta 163 m/h.

Más incluso que las cifras desnudas, son interesantes las consideraciones del informe sobre las razones o factores que hay bajo estos resultados. El porte medio de los buques que se atienden en cada terminal y el número de grúas por buque y sus dimensiones (altura y alcance) son factores determinantes. De hecho, una de las razones que justifican los notables progresos alcanzados entre 2012 y 2013 son los esfuerzos que

las terminales han hecho para atender más eficientemente a los enormes buques que se están entregando últimamente. Pero todo no queda ahí. Alcanzar y mantener la excelencia día a día, mes tras mes, sólo es posible gracias a una perfecta coordinación entre naviera y terminal. Cuando un buque de Maersk llega a su terminal APM de Yokohama, siempre ha adelantado el plano de estiba, y la terminal (completamente automatizada, tanto en el parque, como en las grúas muelle-buque), ha preparado una planificación completa para optimizar los movimientos en el conjunto de muelle y parque de almacenamiento. Otras terminales de APM en EEUU y en Rotterdam se quedan en 99 m/h, lo que demuestra que no todo depende del superior *know-how* y cooperación entre la mayor naviera del mundo y las terminales de su grupo, sino que hay factores locales que también influyen.

El 11 de septiembre está prevista una reunión del Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios y será un foro interesante para comentar este informe, que se puede descargar gratuitamente aquí: [http://www.joc.com/sites/default/files/u59196/Whitepapers/06\\_24PPForm2.html](http://www.joc.com/sites/default/files/u59196/Whitepapers/06_24PPForm2.html)

## Editorial

La productividad de las terminales de contenedores **3**

## Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **10**



Boletín informativo de Anave n° 550 septiembre 2014

## Actividades

**18** Agenda del mes

## Tribuna Profesional

**13** Aportaciones de ANAVE a la Ley de Navegación Marítima

## Cuaderno Profesional Marítimo

Revisión de las directrices para implantar el Código de Gestión de la Seguridad por las compañías

Foto portada: El Marie Maersk durante una de sus escalas en las instalaciones de APM Terminals Algeciras