

CONFERENCIA

ROATÁN, HONDURAS 18 DE JULIO 2019

Ing. Miguel Garín



FUNDACIÓN
VALENCIAPORT

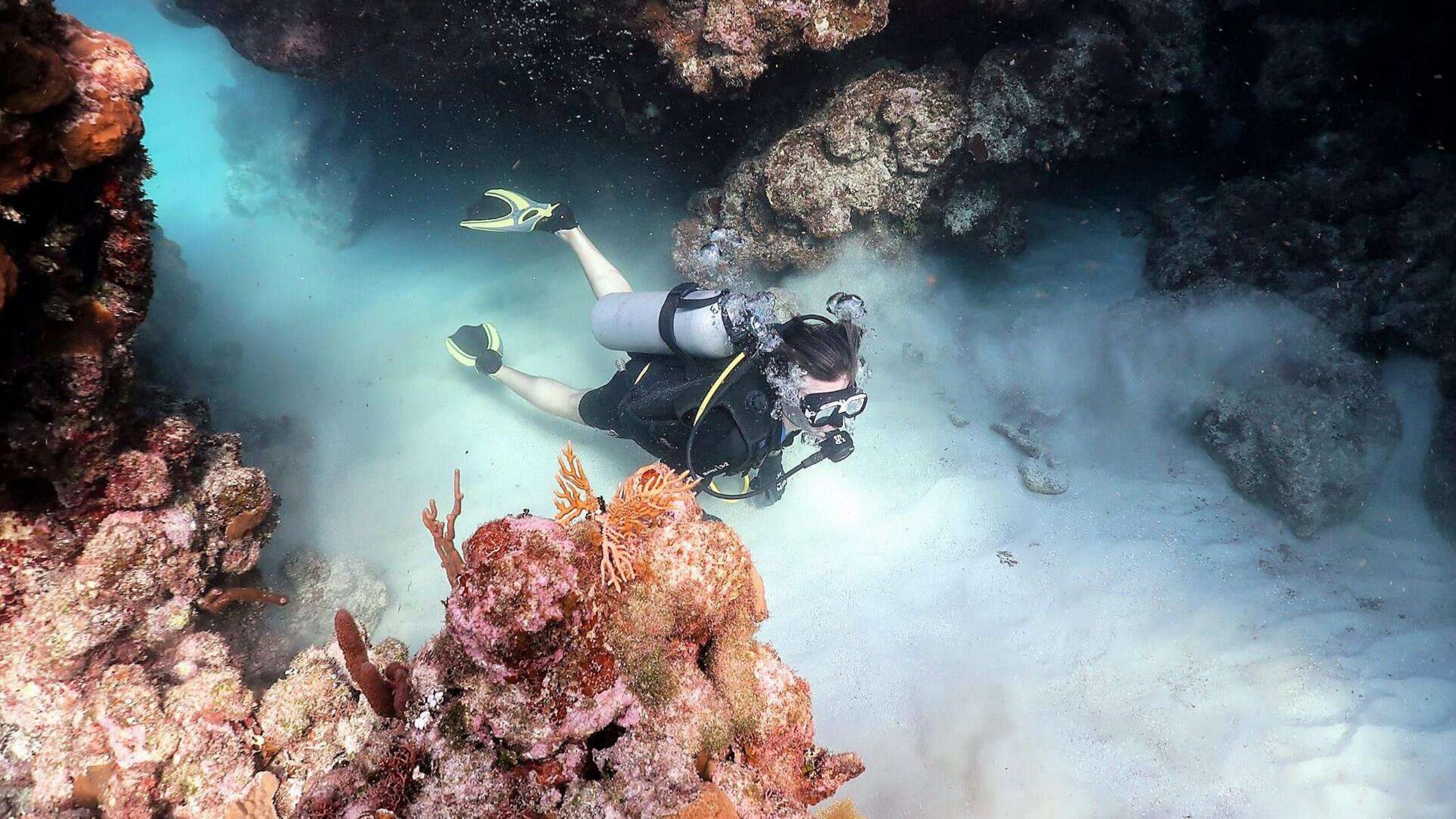


III Seminario Hemisférico de Legislación Portuaria

Automatización de Terminales Portuarias



Imágenes por: Fran Bosch, Rafa Egea y Miguel Garín



CONFERENCIA

ROATÁN, HONDURAS 18 DE JULIO 2019

Ing. Miguel Garín



FUNDACIÓN
VALENCIAPORT

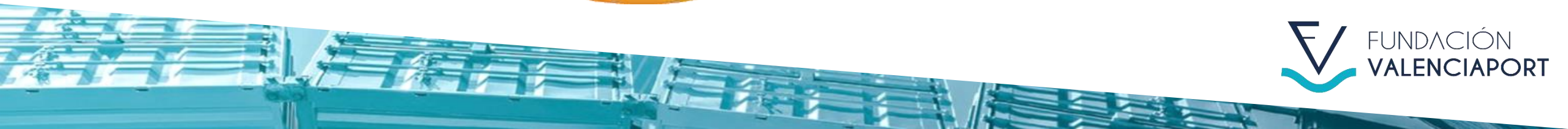


III Seminario Hemisférico de Legislación Portuaria

Automatización de Terminales Portuarias



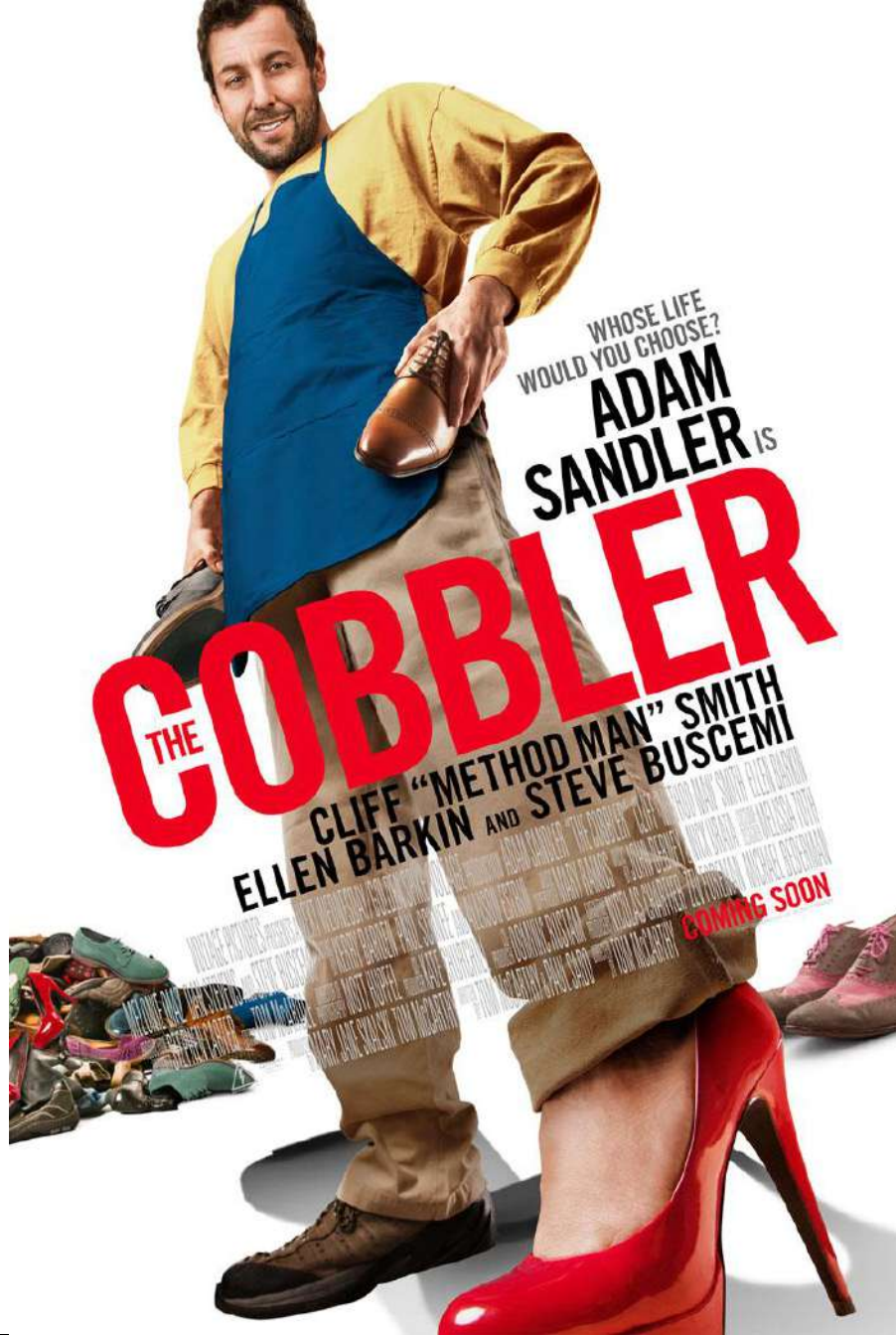
Imágenes por: Fran Bosch, Rafa Egea y Miguel Garín



II Seminario Hemisférico de Legislación Portuaria

MONTEVIDEO ABRIL 2018





ZAPATERO A TUS ZAPATOS



MARCO JURIDICO
LEGISLACIÓN
DERECHO
ABOGADOS

Contadores, Directores...

¿ INGENIEROS?

Los ingenieros no hablamos de legislación

Los ingenieros hablamos a los que saben de legislación

Proyectos

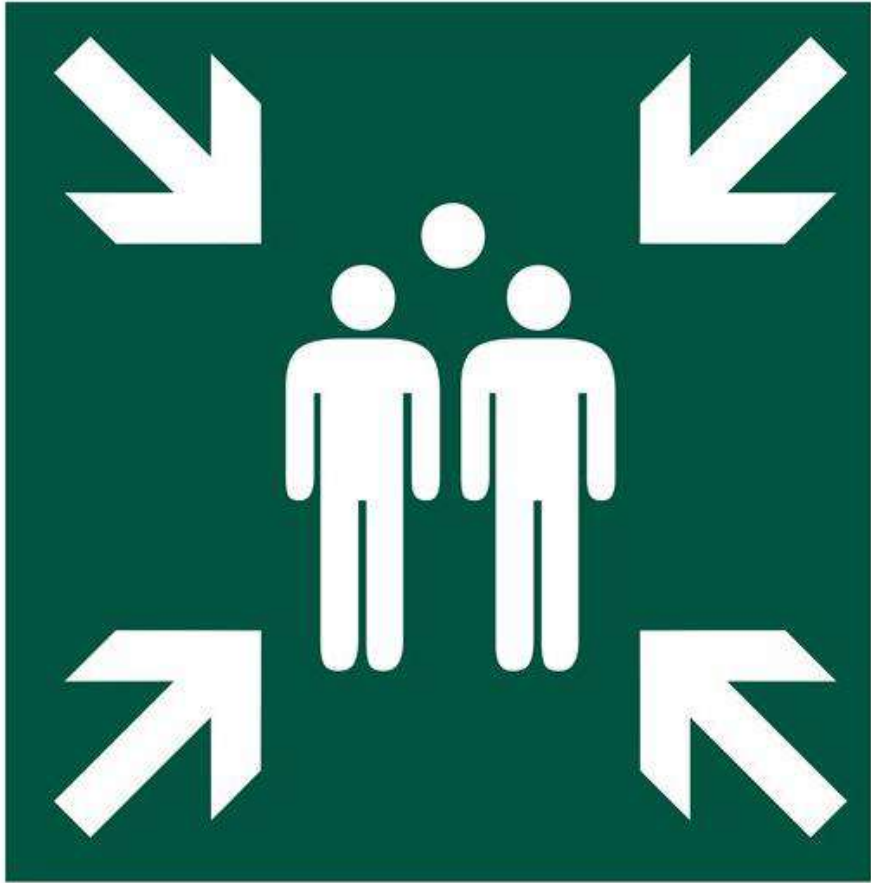
Entorno Técnico / Tecnológico

Estrategias , Planes





Resultados



**PUNTO DE
ENCUENTRO**

MPL SOLUCIONES

REF.: EV 011 40/5.6-800-K-W D ≤10m. ISO 7010 **CLASE B** 03/16

Voluntad Vs Resultados

Ejemplo

OTOMATIZACIÓN DE TERMINALES PORTUARIAS



¿Está Funcionando?



ALERTA DE MERCADO

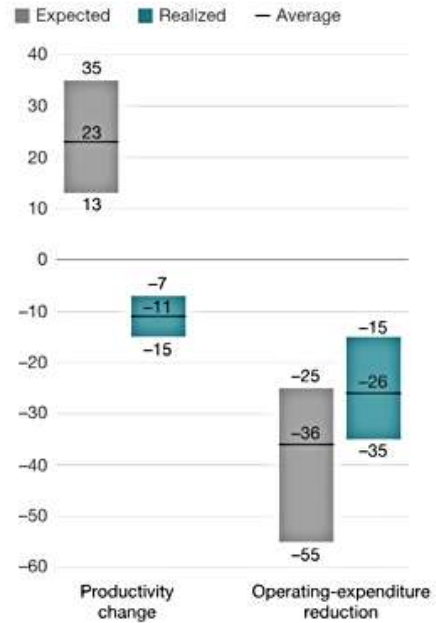
Fecha: 15 FEBRERO 2019



“Ports are failing at automation, McKinsey study concludes”

Según una reciente publicación de McKinsey¹, los puertos no están logrando cosechar plenamente las ganancias de productividad y financieras que la automatización puede generar, ya que muchos proyectos de automatización en realidad conducen a caídas en la productividad de la manipulación de contenedores. En este sentido, las terminales de contenedores están acelerando sus inversiones en automatización, aunque muchas de ellas no estarían siendo capaces de generar los beneficios/ahorros esperados en cuanto a costes o rendimiento.

Figura 1. Comparación del impacto de un terminal totalmente automatizado de nueva construcción frente a un terminal convencional, en %.



Fuente: McKinsey Container Terminal Automation Survey, 2017

Resultados

Según una reciente publicación de McKinsey:

- 1.- Los puertos **no están logrando** cosechar plenamente las **ganancias de productividad y financieras** que la **automatización** puede generar
- 2.- McKinsey concluye que el **desfase entre las expectativas** de automatización y **los beneficios reales** de los operadores sigue siendo **considerable**.

Fuente: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/the-future-of-automated-ports#0>





Los Puertos encuestados esperaban que la automatización :

- Redujera los gastos operativos en un 25-55%
- Aumentara la productividad en un 10-35%.

La Realidad de los Gastos Operativos :

- Sólo disminuyen entre un 15 y un 35%
- La productividad no solo no llega a lo esperado, sino que en realidad cae, entre un 7 y un 15%.

Fuente: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/the-future-of-automated-ports#0>

¿Significado?





Voluntad

- **NO se está frenando el ritmo de la automatización.**
- **80% de los encuestados dijeron a McKinsey que esperaban que, en los próximos 5 años, al menos la mitad de todos los proyectos portuarios de nueva construcción (*greenfield*) estarían semiautomáticos o totalmente automatizados**





FUNDACIÓN
VALENCIAPORT



valenciaport



Autoridad Portuaria de Valencia

EI PUERTO DE VALENCIA
preparado para atender la demanda del
tráfico de contenedores en 2050

Principales características técnicas:

- Longitud de muelle: **2 Km**
- Ancho de la terminal: **0,8 km.aprox.**
- Superficie de la terminal: **150 Ha. aprox.**

- Calado muelle: **19,2 m.**
- Calado dársena: 20,0 m.
- Calado canal de entrada: 22,5 m.

- **Capacidad : 5 MillonesTeu /año aprox.**

- **Terminal ferroviaria: para trenes de 750 m. mínimo**
- Desarrollo por fases: de acuerdo con oferta licitador
- Plazo concesión:
 - 35 años, con posibilidad prórroga a 50 años para desarrollo parcial
 - 50 años para desarrollo completo

automatizada



Fuente: RGF Valenciaport



FUNDACIÓN
VALENCIAPORT

Sres. abogados, legisladores, jueces, etc

Prepárense y mucho, porque la automatización ha venido para quedarse





¿SOLUCIONES?

El artículo presentado por McKinsey insiste en que las barreras para el éxito de la automatización portuaria son :

- **Los Costes Iniciales**
- **La Ausencia de Personal Directivo y Técnico Experimentado y Bien Capacitado**
- **Planificación Inadecuada**



Voluntad Vs Resultados

Planificación

Reflexión

Si en un tema tan COMPLEJO COMO LA AUTOMATIZACIÓN LA PLANIFICACIÓN ES IMPRESCINDIBLE...

¿ COMO NO LO VA A SER EN LA GESTIÓN COTIDIANA DE UN PUERTO CONVENCIONAL ?



Al respecto, tengo algunas preguntas:

¿ TIENEN VOLUNTAD DE TENER PLANES ESTRATEGICOS ACTUALIZADOS ?

¿ TIENEN LA VOLUNTAD DE TENER PLANES MAESTROS ACTUALIZADOS?

¿ TIENEN LA VOLUNTAD DE TENER PLANES y ACCIONES DE CAPACITACIÓN ?

¿ TIENEN LA VOLUNTAD DE TENER PLANES DE SISTEMAS Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN?



O en cambio :

¿ TIENEN RESULTADOS Y DICHS PLANES ESTÁN ACTUALIZADOS, EN PROCESO O POR LO MENOS CONTRATADOS ?

CONCLUSIONES





EN LOS PUERTOS SOMO BASTANTES EGOCENTRICOS....

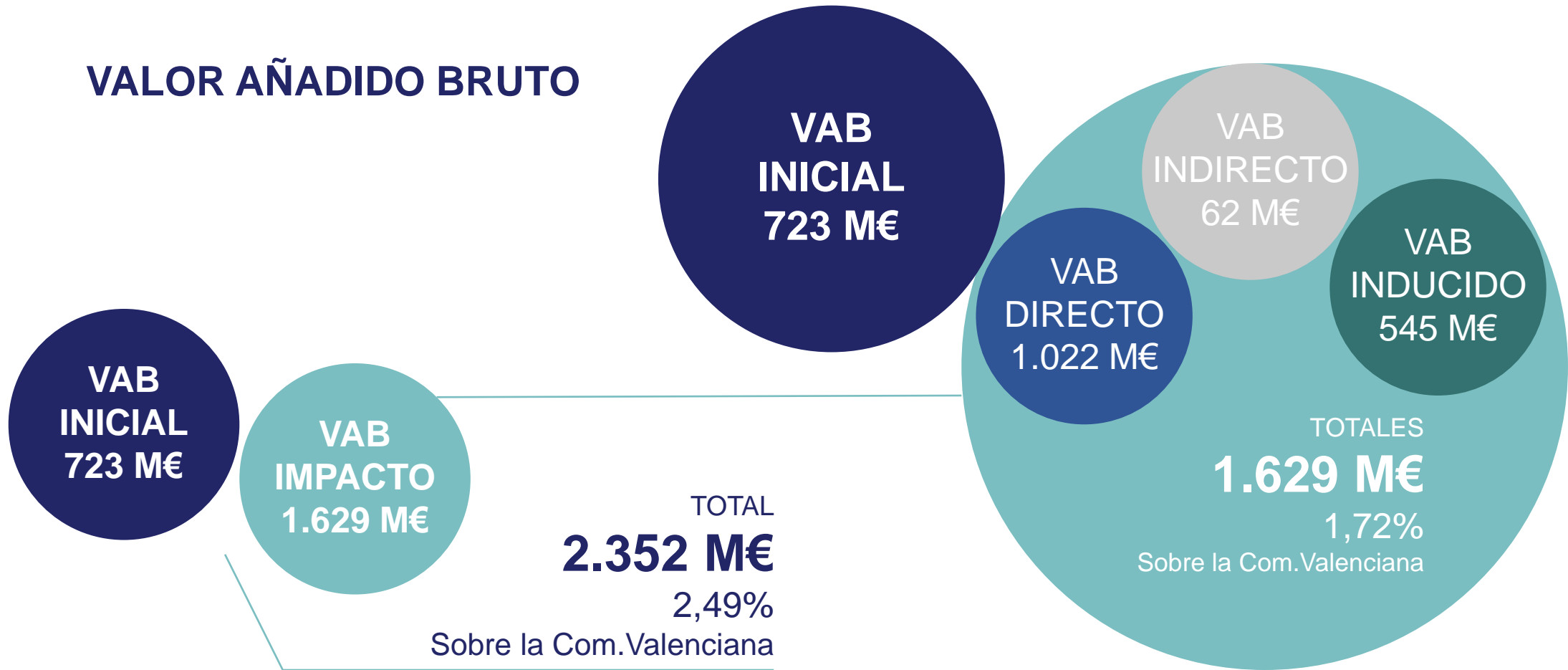
AL FINAL
¿¿ SABEMOS CON LO QUE ESTAMOS JUGANDO ??

EN VALENCIA.....

Impacto Económico de Valenciaport

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

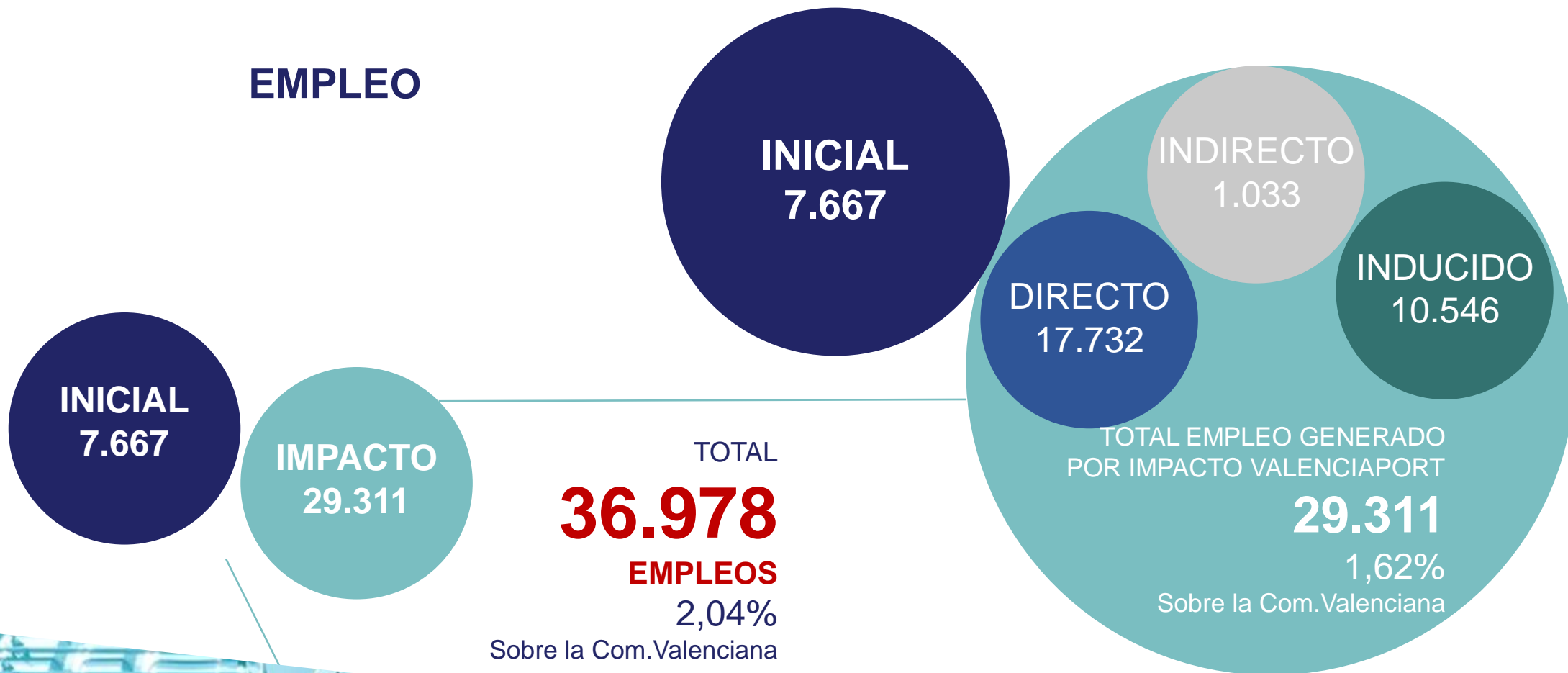
VALOR AÑADIDO BRUTO



Impacto Económico-Social de Valenciaport

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

EMPLEO



Y EN SU CASO... ¿LOS HAN CONTADO?

Háganlo, Reflexionen con sus Equipos, Reflexionen con sus Contadores, Reflexionen con sus Departamentos Legales o Abogados (algunos anda por aquí)... y respóndanse a la pregunta de antes



Voluntad Vs Resultados

AUTOMATICEMOS POR ELLOS

LEGISLEMOS POR ELLOS

PLANIFIQUEMOS POR ELLOS



Muchas Gracias



FUNDACIÓN
VALENCIAPORT

Ing. Miguel Garín

