

DESAFIOS LOGÍSTICOS DE PUERTO MADRYN

TESIS – PPM Latino AAPA



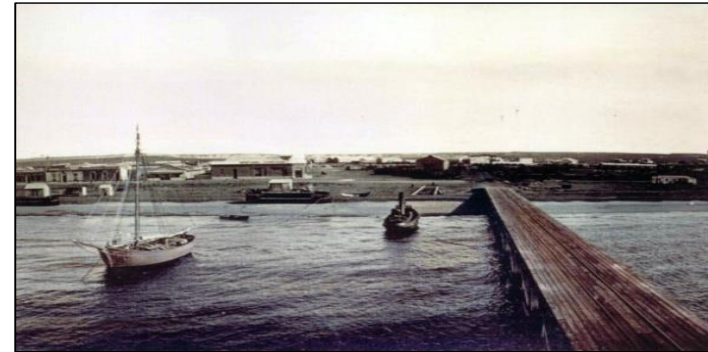
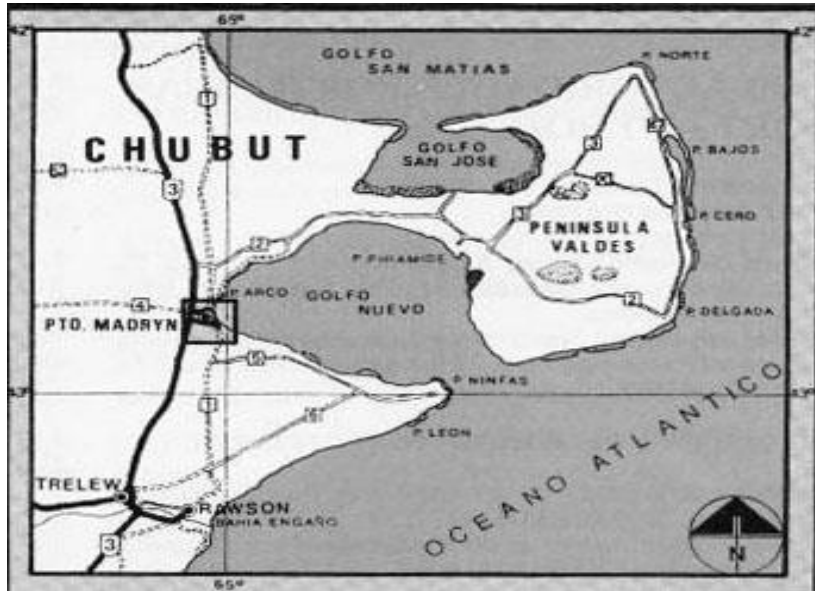
**Pto Madryn y su integración
con América Latina**

**PRESENTACION EN CONGRESO
AAPA ARGENTINA**

IGUAZU

27 de Agosto de 2014

Contexto Histórico



Muelle Piedrabuena - Puerto Madryn - año 1915



OCiudad de Puerto Madryn - año 1938

Desafíos



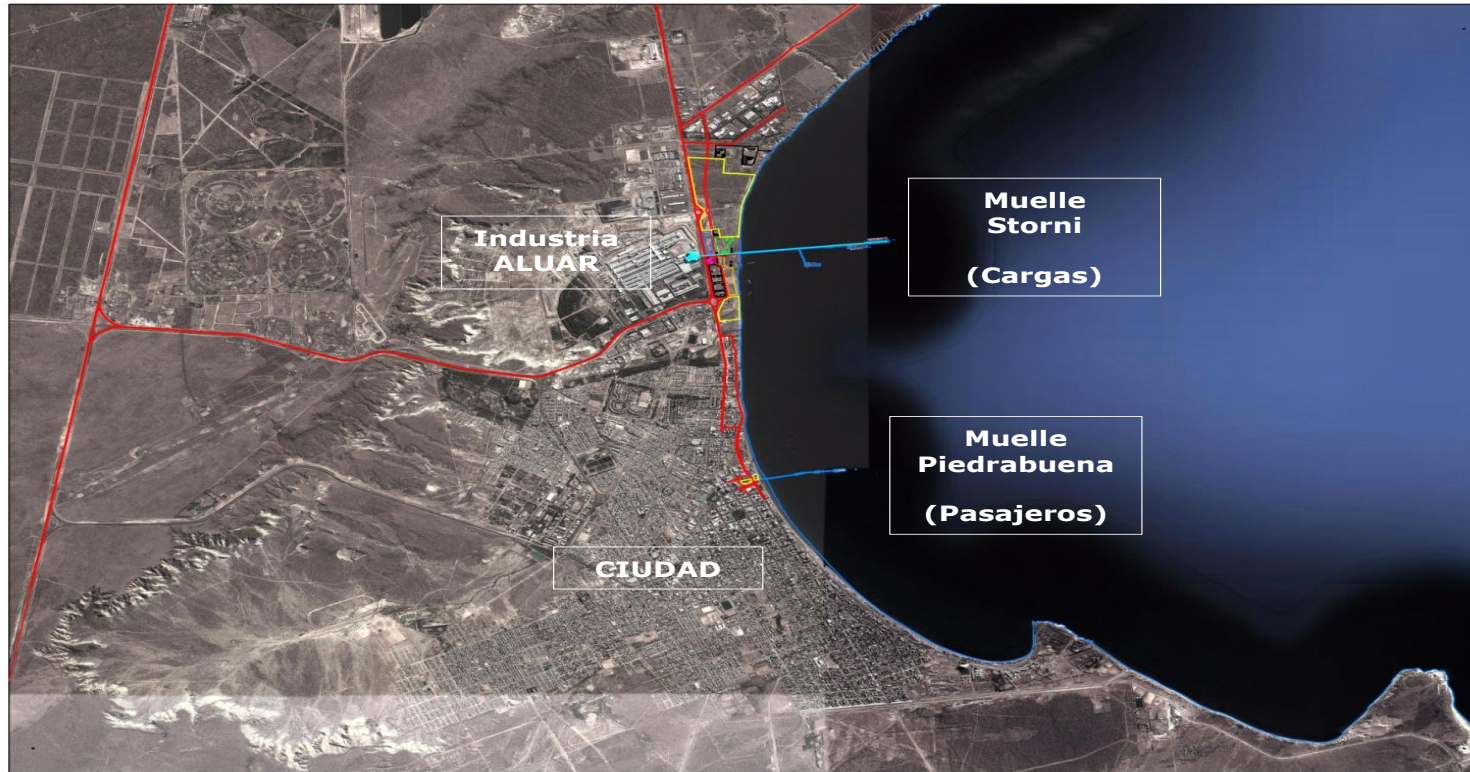
O.d Fábrica ALUAR Muelle Storni – Año 1990

Del Puerto
Industrial



Al Puerto
Logístico e
Industrial

Entorno Costero del Puerto



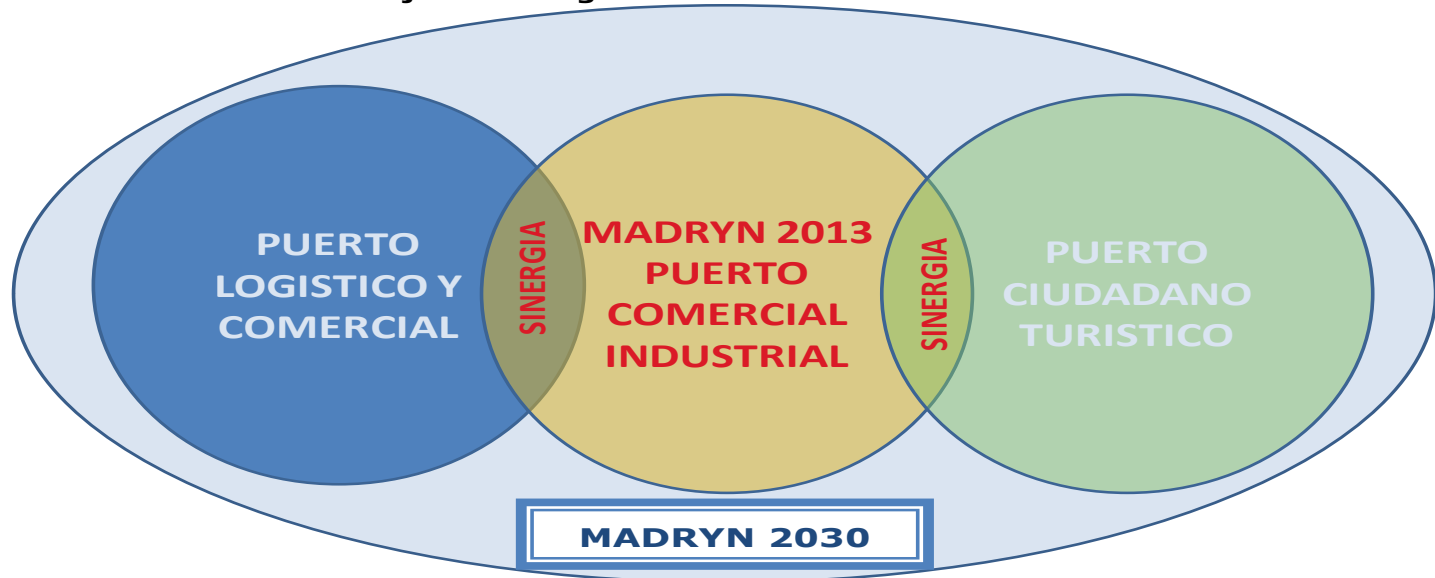
Jurisdicción Portuaria hoy. Zona Muelle Storni



Jurisdicción Portuaria hoy. Muelle Piedra Buena



Ejes estratégicos o vectores de desarrollo

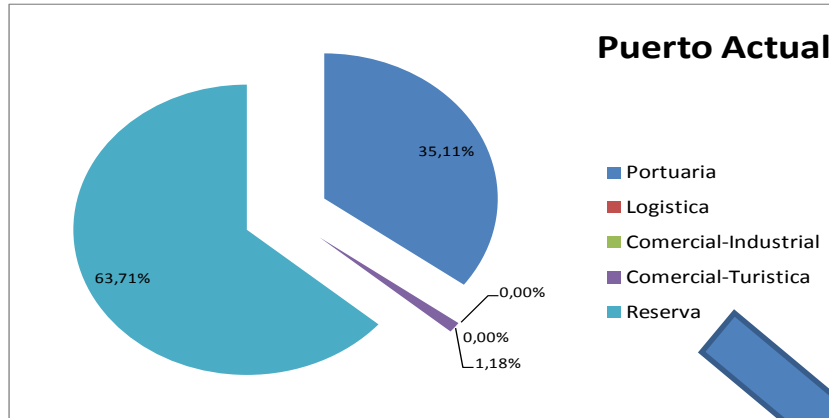


MISIÓN: “Liderar el desarrollo de la Ciudad Puerto, generar y gestionar infraestructura y garantizar la calidad de los servicios portuarios para aumentar su productividad y contribuir a la competitividad de sus clientes creando valor para la sociedad”

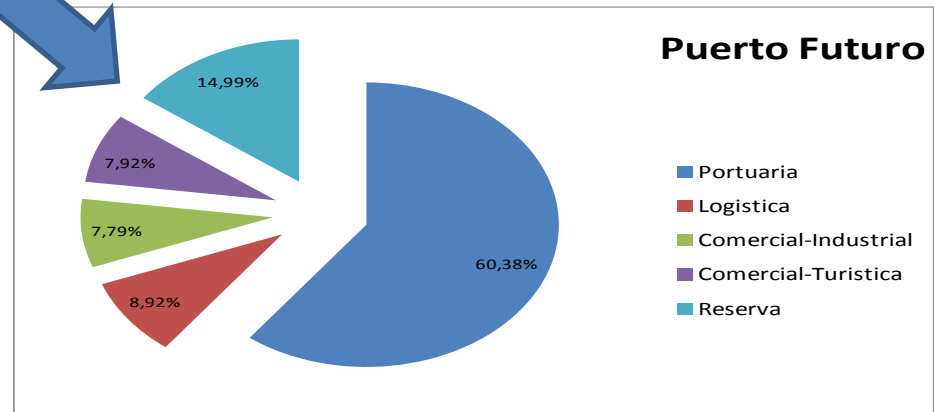
VISIÓN: “Puerto Hub logístico multipropósito de la Patagonia sur”

VALORES:

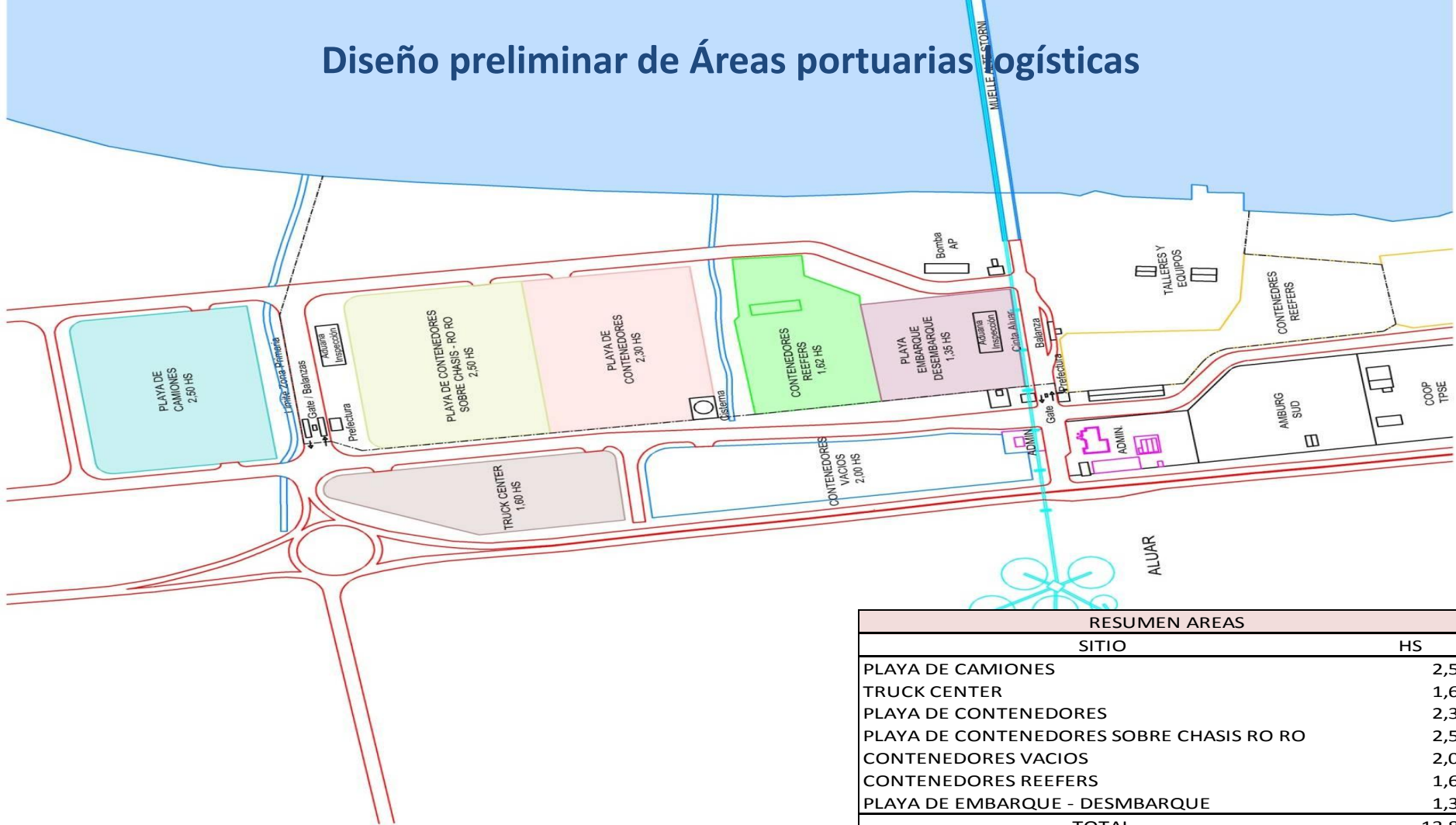
Compromiso de las autoridades y personal del complejo portuario con su Misión y Visión;
Gestionar los negocios portuarios dentro del “compromiso ético” del Puerto aceptado por todos;
Orientación hacia “el cliente”;
Responsabilidad social empresaria;
Innovación para la diversificación y competitividad



DIVERSIFICACIÓN DE LA CARTERA DE NEGOCIOS



Diseño preliminar de Áreas portuarias logísticas



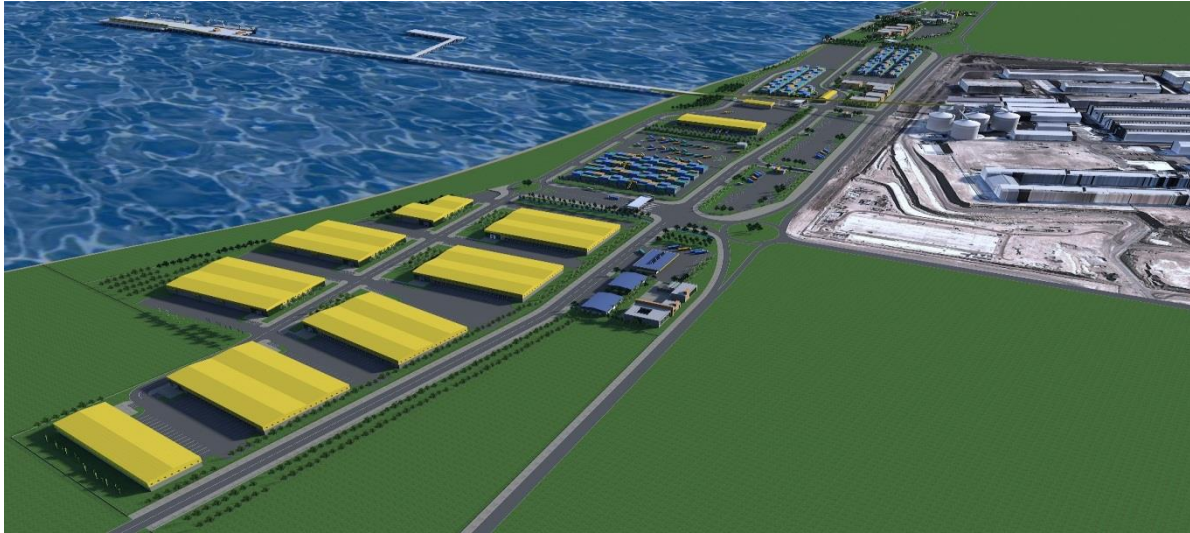
RESUMEN AREAS	
SITIO	HS
PLAYA DE CAMIONES	2,50
TRUCK CENTER	1,60
PLAYA DE CONTENEDORES	2,30
PLAYA DE CONTENEDORES SOBRE CHASIS RO RO	2,50
CONTENEDORES VACIOS	2,00
CONTENEDORES REEFERS	1,62
PLAYA DE EMBARQUE - DESMBARQUE	1,35
TOTAL	13,87

Tendencias Actuales del Sector Portuario y Logístico

(En la era de la Globalización)

- a) La multiplicación de centros y grupos de comercio mundial.
- b) Nuevas necesidades del comercio mundial en materia de transportes y distribución.
- c) La producción, el transporte y la distribución se integran.
- d) La especialización de los buques y economías de escala.
- e) La sensibilidad por el servicio al cliente.
- f) Las tecnologías de la información y las comunicaciones.
- g) La intermodalidad.

Puerto Logístico Madryn: Una Necesidad



“Desarrollar un Hub Regional de la Patagonia Sur”

Demanda ? (x)

Estimación de Demanda Total ZAL MADRYN BASE AÑO 2020			
	Tránsitos y Transb (tons)	Hinterland Productivo (tons)	TOTAL
Optimista	1,706,857	606,822	2,313,679
Moderado	1,134,840	466,786	1,601,626
Pesimista	704,891	359,066	1,063,957



HUB
REGIONAL
PATAGONIA
SUR

Tamaño	BENCH	Tons	Tamaño	Tamaño en Has	
	m2/ton.año		m2		
AREA INTERMODAL	0.105	1,043,064	109,522	10.95	
AREA LOGISTICA	0.135	1,043,064	140,814	14.08	
Base Año 2010			250,335	25.03	
Proyección al 2020	1.53	veces		38.30	Mínimo



Terminal
Intermodal
Logística
Madryn

(x) Según Estudio de Demanda del Plan Estratégico del Puerto de la Ciudad de Puerto Madryn – 2013- CEDPLA para la APPM

Que servicios dará la ZAL Madryn?

Nº	UNIDADES DE NEGOCIO	SERVICIO	% AREA
0	GATES Y ACCESOS / PLAYAS CAMIONES	S.G.	10%
1	ADUANA Y ORGANOS DE CONTROL		
2	TRUCK CENTER	S.I.	30%
3	PLAYAS DE CONTENEDORES Y SERVICIOS		
4	TERMINAL INTERMODAL		
5	NAVES PERECEDEROS (REEFER)	S.L.	50%
6	NAVES SERVICIOS LOGISTICOS		
7	NAVES CROSS DOCKING (DISTRIBUCION)		
8	EDIFICIOS CENTRALES OFICINAS Y SERVICIOS	S.E.	10%
9	POLO TECNOLOGICO - SERVICIOS TECNOLOGICOS		
TOTAL ZONA LOGISTICA			100%

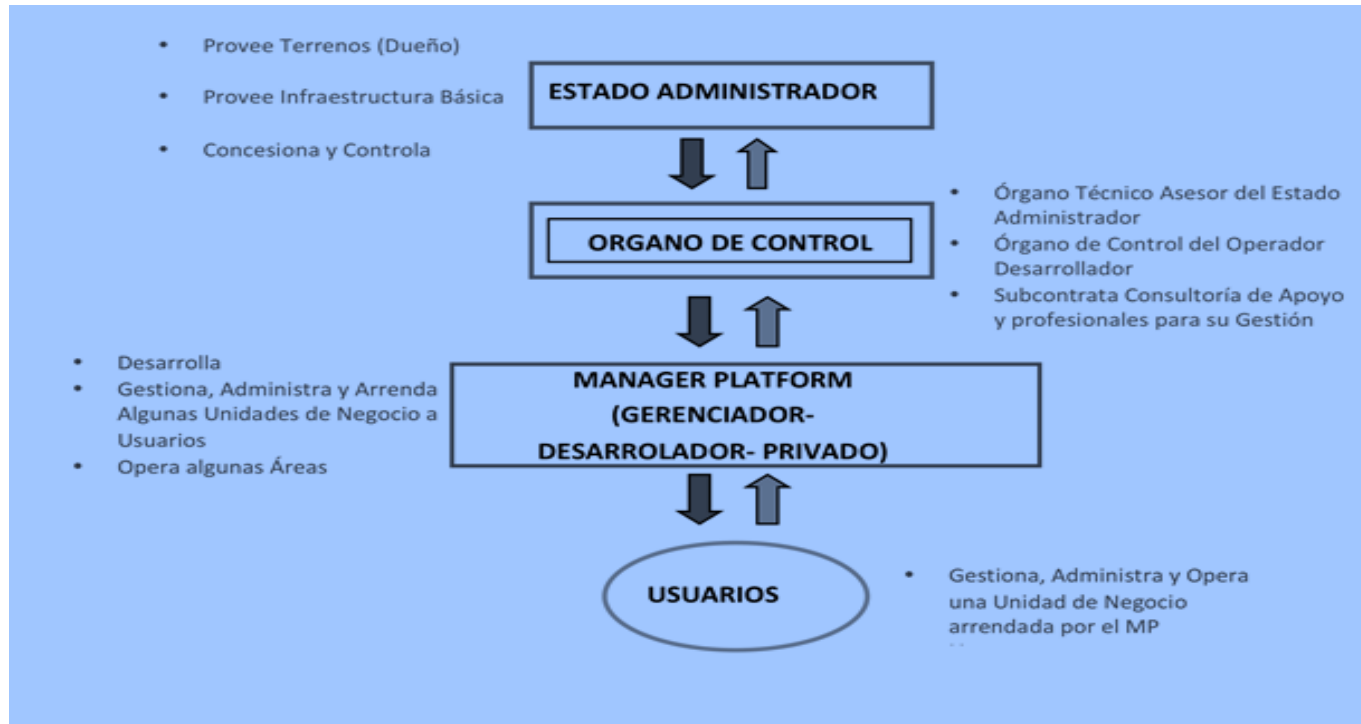
- (SG) Servicios Generales
- (SI) Servicios Intermodales
- (SL) Servicios Logísticos
- (SE) Servicios Empresariales

Inversión?

También basado en la experiencia, la inversión total de estos proyectos ronda en el orden de entre **300 y 400 U\$S/m²** totales, por lo que la inversión total de la ZAL Madryn puede rondar **entre los 50 (Fase 1 25 Has) y 75 millones de dólares** (Fase Final 38,2 Hectáreas) , incluyendo inversión privada y pública.

Generalmente el sector público ofrece en CONCESION el terreno y aporta la infraestructura básica (del 15 al 20% del monto total de inversión)

Modelo de Gestión (uno posible, hay otros)



Conclusiones

1. Tesis de Posgrado de Gerente Portuario Profesional (PPM Latino) que dicta AAPA para desarrollar, compartir y entender conceptos del desarrollo portuario, aplicable a la realidad del Puerto.
2. Es inevitable la integración logística de los puertos y el desarrollo de la intermodalidad, para hacer posible y sostenible el crecimiento de un País en desarrollo. Argentina tiene mucho por hacer en este sentido.-
3. El ejemplo utilizado de la Zona Logística Madryn, simplemente demuestra la **potencialidad y necesidades** que ya tiene el desarrollo de un Hub Regional en la Patagonia Sur.
4. Considero que el **Desarrollo Logístico** es uno de los componentes para modernizar e impulsar la actividad portuaria en nuestra Ciudad y región, siendo las otras dos vías:
 - el **Desarrollo del Cabotaje Marítimo** conectando a Chubut con otros Puertos Argentinos. (actualmente en tratamiento Legislativo Nacional),
 - y el **Desarrollo del Sistema Ferroviario**. (impulsado por el Gobierno Pcial y Nacional).-