



MODELO PARTICIPATIVO DEL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO PARA EL DESARROLLO DEL COMERCIO MARÍTIMO.

**Por: Dra. Débora de Sandoval.
Directora de Relaciones Institucionales de la Asociación Venezolana de
Derecho Portuario.**

¿Qué ha pasado en Venezuela?

¿Existe un verdadero Desarrollo Portuario en nuestro país?



- Ausencia de un Plan Nacional de Desarrollo Portuario
- Ausencia y falta de implantación de Planes Maestros
- Ausencia de terminales especializados para el manejo de contenedores
- Falta de financiamiento para acometer la modernización del sistema portuario nacional
- Divorcio entre el procedimiento aduanero y la operación portuaria
- Incertidumbre sobre reformas futuras: centralización vs. Recentralización
- Papel del sector privado



La Problemática existente



INSUFICIENCIA DE PROFUNDIDAD: Las instalaciones no cuentan con la profundidad para atender la nueva generación de buques, los cuales pueden necesitar hasta 15 metros de calado y transportar entre 11.000 y 15.000 contenedores. En la actualidad los calados oscilan entre los 6 y los 12 metros. Asimismo, los muelles no tienen la capacidad de resistencia para realizar los trabajos de dragado a los fines de obtener los 15 metros de profundidad.

DEFICIENCIA DE EQUIPOS DE MANIPULACIÓN DE CARGA: Los puertos carecen de grúas de nueva generación para la carga y descarga de los buques, lo que permitiría la movilización de unos 50 contenedores por hora, en la actualidad el promedio de carga y descarga de contenedores se encuentra por el orden de los 12 contenedores por hora.



DETERIORO DE LA ESTRUCTURA

PORTUARIA: Los muelles fueron construidos para el manejo de carga general y para atender buques de medianas dimensiones, a esto se suma el desgaste que han sufrido estas estructuras. Nuestros muelles no sobrepasan en la mayoría de los casos los 200 metros de longitud, siendo la tendencia internacional buques de 300 metros de eslora.



INADECUADO SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA CARGA: Ausencia de conexión a la red ferroviaria y otros medios nacionales para potenciar el transporte multimodal.





TERMINALES PORTUARIOS SIN ESPECIALIZACIÓN: Algunos puertos nacionales tienden a congestionarse con la recepción de diversos tipos de cargas, que en la mayoría de los casos no pueden atender eficientemente, debido principalmente a que sus instalaciones no fueron diseñadas para ser terminales multifuncionales.



RETARDOS EN EL DESPACHO DE LA CARGA: Las demoras en las inspecciones y la falta de coordinación por parte de las diversas Autoridades que integran la comunidad portuaria, aunado a la resistencia a los cambios que se están presentando en los puertos, bloquea de manera sistemática la agilización en el despacho de las mercancías, causando retrasos lesivos a los sectores productivos del país.



INEXISTENCIA DE ZONAS LOGISTICAS:

La falta de zonas extraurbanas que integren un conjunto de organismos, instalaciones y equipamientos como plataforma logística que concentre todas las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías, lo que redundaría en la reducción de los costos dentro de la cadena logística.



INSUFICIENTE CAPACITACIÓN DEL PERSONAL:

Gran parte del personal que labora en nuestros puertos no ha sido capacitado académicamente, por lo que su periodo de aprendizaje se ha desarrollado de manera informal, lo que infiere que parte del mal funcionamiento de algunos servicios prestados sean atribuibles a la escasa especialización de sus trabajadores.





MODELO PARTICIPATIVO DEL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO

INTENTOS DE ACERCAMIENTO



El INEA, en varias oportunidades ha realizado intentos de acercamiento con el Sector Privado, esfuerzos que si bien son bien vistos por el Sector Privado, sinceramente no han sido productivos y ni un sector ni el otro han visto los frutos de sus esfuerzos, el denominador común, ambos han dejado morir las intenciones.



- La excelente iniciativa de conformar el Comité Nacional de la Mujer Portuaria.
- Varias reuniones de encuentro entre Administradores Portuarios y Autoridades del INEA

Los aspectos a tratar en las mesas de trabajo, entre estos el FAL 65, SISEINOP, PBIP, Infraestructura Portuaria, Plan Nacional de Desarrollo Portuario, Área Jurídica, Capacitación y Normas Internacionales, Dragado, Señalización y Pasivos Ambientales.



MODELO PRODUCTIVO PORTUARIO VENEZUELA ACTIVA.

- Comisión Presidida por un representante del Sector Público, representada con un vicepresidente del Sector Privado, integrada por un representante de cada área del sector privado, Cámara de Armadores, Navieras, Operadores Portuarios, y un representante de cada Puerto.



Qué necesitamos?



PUNTO DE PARTIDA



Participación Sector Público

**El sector público
deberá elevar la
solicitud al Ejecutivo
Nacional.**



Participación del Sector Privado

Activar el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.



Organizar

Prioridad



Canalizar



Finalidad

Trabajar de manera conjunta, en un mismo nivel, si bien es cierto que el Sector Público a través de las Políticas de Estado tiene previsto el presupuesto para la reestructuración y modernización de los Puertos, el sector privado contribuirá a la organización y participará de forma activa en la toma de decisiones con relación a priorizar las necesidades de los puertos en si. Esto irá creando un clima de confianza, con el tiempo ambos sectores podrán crear normativas internas en las cuales se planteen la posibilidad de realizar inversiones mayores por parte del sector privado, siempre que se respeten los términos entre las partes.



Misión

La superación ética capital configurando conciencia futurista y una nueva moral colectiva lo cual implica en el sector público honestidad, pulcritud, eficiencia y en el sector privado similitud en el actuar y entre ambos, tolerancia, basadas en el respeto a la diversidad para la construcción de un hombre nuevo dentro del esquema productivo y ello cumplirá el objetivo de construir nuevos valores que incentiven en materia portuaria el desarrollo del comercio marítimo.



Visión

Transformarnos en una sociedad incluyente en lo económico y lo social en la cual lo primordial sea la satisfacción de las necesidades y se de la debida importancia al tema socio productivo, lo cual incluye el desarrollo del comercio marítimo por las extensas costas de nuestro país. Adquiriendo especial relevancia la educación y preparación, el conocimiento y la actualización permanente de nuestro capital humano en los avances del mundo contemporáneo.

Segunda etapa

El modelo productivo propuesto, da lugar a la formación de las empresas de producción mixtas manteniendo el estado control de las actividades estratégicas, entre ellas en transporte marítimo y la actividad portuaria. La exportación tendrá lugar luego de satisfecha la demanda nacional y luego de ello, se hará énfasis en el intercambio complementario.



CONCLUSIONES



- Las tendencias del comercio marítimo mundial sugieren un aumento sostenido de los volúmenes de carga, y un crecimiento en la capacidad de los buques portacontenedores.
- Los puertos necesitan adelantar procesos de modernización, que garanticen la adecuación de su infraestructura y sistemas para atender la demanda.
- El desarrollo de los puertos venezolanos presenta un desfase de 20 años o más, en relación a sus competidores en la región
- Urge la necesidad de aprobar el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, a los fines de determinar la vocación de cada uno de los puertos que conforman el sistema portuario nacional, y asegurar la puesta en marcha de los desarrollos portuarios requeridos
- El Comercio Marítimo Internacional es una actividad compleja, que requiere en todas las instancias la presencia de profesionales, formados especialmente para la actividad, esto incluye como es lógico el Control y Fomento del Negocio Naviero

Muchas Gracias

