



**E**l món dels estibadors s'ha vist sacsejat per una resolució que obrirà el mercat a la competència en un sector que, a més a més de ser clau per a l'economia local i internacional, té un impacte estratègic en la gestió operacional de qualsevol companyia que utilitzi la distribució marítima com a model logístic. La reforma del sector imposa trencar el monopoli de la SAGEP que té el control de l'estiba tant en l'establiment com en la contractació, i suposarà una reducció del seu sou en un 60%.

Els estibadors treballen a torns, al llarg de tot l'horari d'operació del port o la terminal, amb freqüència 24 hores al dia, set dies a la setmana, en tota mena de situacions meteorològiques, per assegurar que es poden carregar i descarregar les mercaderies dels vaixells, de la manera més ràpida i segura possible, sempre que un vaixell ho

## Anàlisi

Oriol Closa

PROFESSOR DE LOGÍSTICA INTEGRAL I OPERACIONS (UOC)



# Una cadena logística captiva dels ports

**L'aturada provoca caos perquè els afectats no tenen capacitat de reacció per la falta de producte emmagatzemat**

necessita. El seu treball es porta a terme dins del vaixell i a la seva bodega.

Depenent del sector, l'afectació d'aquesta vaga té més o menys rellevància. En mercats amb producte d'importació perible el bloqueig en el port pot reportar grans pèrdues directes del valor del producte; si ens referim al mercat dels components de producció, el retard en l'entrega per una raó no prevista

en el pla de subministraments pot causar l'aturada de la línia de producció, amb el consegüent impacte tant en la capacitat productiva com en la mà d'obra requerida. En definitiva, la cadena de subministraments que fa servir el transport marítim com a model de transport està completament captiva de la capacitat de càrrega i descàrrega de contenidors en el port.

### Processos flexibles

Vivim i treballem en un entorn en continu moviment en què la flexibilitat en els processos és clau per ser eficients en tots els sentits. La cadena de subministraments forma part essencial d'aquest sistema optimitzat de gestió i per a això ha de treballar amb nivells d'estoc mínims i d'acord amb la demanda a curt termini per evitar costos financers o l'obsolescència dels productes que distribueix.

Això implica ajustar els engranatges de la cadena de subministraments perquè funcioni com un rellotge: des de la planificació de la demanda fins a la producció, la distribució i la facturació d'un producte. En aquest entorn d'estrès de la cadena logística, l'aturada d'un dels components principals fa que no hi hagi capacitat de reacció per la falta de producte emmagatzemat i, en conseqüència, l'impacte sobre el client final és inevitable.

Algunes companyies han optat per començar a utilitzar ports europeus pròxims i des d'allà fer l'últim tram de la distribució per carretera. És una solució, encara que amb un cost logístic més elevat. Es tracta de decisions estratègiques *improvisades*; encara que potser hauria de fer-nos reflexionar sobre la necessitat de tenir sempre preparat un pla de contingència logístic per reaccionar ràpidament davant de situacions imprevistes. =