

Grúas y Transportes

Sitio de WordPress.com

AUTOMATIZACIÓN Y DIGITALIZACIÓN: LA NUEVA TECNOLOGÍA EN LOS PUERTOS – By @ITFglobalunion

20/09/2018

[Deja un comentario](#)

AUTOMATIZACIÓN Y DIGITALIZACIÓN: LA NUEVA TECNOLOGÍA EN LOS PUERTOS – By @ITFglobalunion

Publicado el 19 Sep 2018 por [Felixstowe Dockers \(https://felixstowedocker.blogspot.com/\)](https://felixstowedocker.blogspot.com/).

Traducido por [Gustavo Zamora \(https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora\)](https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora)* para gruasytransportes, Buenos Aires (Argentina).

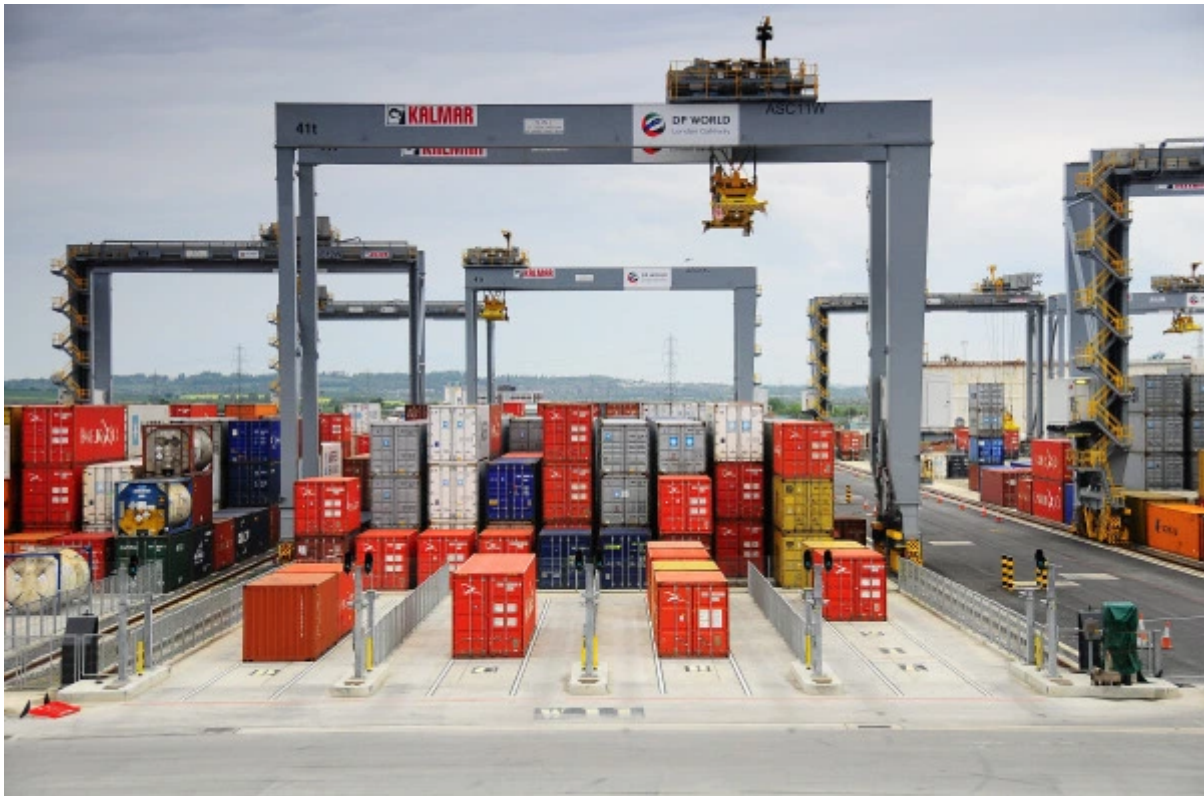


(https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2018/09/1ucm03_072115.jpg)

Los sindicatos de estibadores (trabajadores portuarios) de la ITF han estado en el extremo de la automatización de puertos. Debido a la nueva tecnología, hemos visto desaparecer puestos de trabajo, también los hemos visto cambiar y mudarse de ubicación.

Sin embargo, mientras que a menudo escuchamos acerca de los puertos totalmente automatizados, debemos tener en cuenta que es cuestionable si hay puertos verdaderamente automatizados en el mundo, puertos que funcionan sin personas. Los puertos son ensamblajes complejos de maquinaria y sistemas, algunos de los cuales pueden aislarse y automatizarse con relativa facilidad (como las grúas pórtico rodantes). Las condiciones de los puertos alrededor del mundo también varían significativamente. Sin embargo, como un todo, un puerto no es algo fácil de automatizar.

Por ejemplo, no es fácil automatizar el proceso de descargar o cargar un contenedor en un barco. El barco y el contenedor se mueven de forma impredecible. Las mareas cambian, la velocidad del viento y la visibilidad varían. A menudo, sólo un trabajador con experiencia puede predecir cómo. Incluso en la automatización de áreas más predecibles, esta sólo es posible después de que los trabajadores hayan capacitado a los ingenieros de automatización para poder comprender el trabajo. Esto equivale a que los estibadores (trabajadores portuarios) capaciten a las personas para construir tecnologías que luego puedan reemplazarlas. Otras formas de tecnología pueden alejar efectivamente a los trabajadores del muelle mediante el uso del control remoto. Y esto es lo que sucede a menudo.



(<https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2018/09/2-unnamed.jpg>)

Entonces, debemos tener en cuenta que generalmente estamos hablando de la automatización de un proceso, en lugar de la de un puerto completo, y en ocasiones estamos hablando de la introducción del control remoto incluso si el marketing de las empresas lo describe como “automatización de puertos”. Pero los estibadores (trabajadores portuarios) aún pierden sus trabajos cuando se usan estas tecnologías, y los trabajos remanentes aún cambian – las personas pasan de operar maquinaria a supervisarla. Para

muchos estibadores (trabajadores portuarios), el nuevo rol no se siente como un trabajo en el muelle. Por ejemplo, los operadores de grúa ahora pueden trabajar desde las oficinas de los muelles en lugar de estar en las propias grúas. O el trabajo puede incluso hacerse desde otro país, como ha sucedido con los trabajadores portuarios en Melbourne y en Oslo. Entonces, en los puertos, estamos viendo una combinación de tecnología de automatización y control remoto que afecta e impacta a los trabajadores portuarios de varias maneras. Pero las pérdidas de empleos debidas a la automatización no sólo impactan a los trabajadores portuarios – hay costos económicos significativos para las comunidades cercanas cuando los empleos desaparecen. Esto debería ser un tema de mayor preocupación para las comunidades portuarias.

De manera similar a los impactos en los trabajadores de otros lugares, la tecnología en los muelles hace que algunas partes de un trabajo sean menos calificadas, puede aumentar la transparencia de un trabajo para la supervisión, puede intensificar las cargas de trabajo y la responsabilidad y también puede hacer que algunos aspectos de un trabajo sean más exigentes intelectualmente. Entonces los trabajos pueden ser menos exigentes físicamente, pero más exigentes mentalmente. Además, mientras la demanda de algunos trabajos se reduce, la demanda de otros roles laborales aumenta, por ejemplo, los puertos automatizados sufren una escasez de ingenieros de automatización o de personas que puedan mantener sensores y otros equipos. No hay ninguna razón por la cual los trabajadores portuarios existentes no puedan ser entrenados para hacer este trabajo, y algunos de nuestros sindicatos han logrado que los empleadores acepten esto y vuelvan a las listas de contratación y a otras formas de compensación. Estas formas de compensación deberían tener en cuenta el trabajo que hacen los estibadores (trabajadores portuarios) y el conocimiento que proporcionan para ayudar a ‘entrenar’ a los ingenieros de automatización que programan el equipo que los reemplazará. Existen muchos factores que impulsan la automatización en los puertos, pero uno de ellos es sin duda “político”. Los puertos son lugares económicos estratégicos, puntos clave para el comercio internacional. Como lo ha demostrado la historia, esto hace que los sindicatos de estibadores (trabajadores portuarios) sean poderosos y los gobiernos a menudo han interferido en contra de su movilización. La automatización reduce la cantidad de puestos de trabajo en un puerto, cambia la cultura del muelle y debilita a los sindicatos de estibadores (trabajadores portuarios), lo cual puede tener un doble propósito, económico y político. Hemos visto un proceso similar con la construcción de puertos ‘greenfield’ (NdeT: proyectos de terminales portuarias nuevas construídas desde cero -en inglés, greenfield-) que hacen uso de mano de obra no sindicalizada, por lo que la automatización puede ser parte de un patrón más amplio de comportamiento anti-sindicatos.



(<https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2018/09/3unnamed.jpg>).

Hay miles de puertos en todo el mundo, pero sólo unos pocos de ellos son cruciales para la economía global. Estos se encuentran principalmente en la región de Asia Pacífico (incluida Australia), Europa Occidental y los Estados Unidos. Cuando vemos dónde se ha implementado o se planifica implementar la automatización de puertos, podemos ver que esta afecta principalmente a los puertos ubicados en estas mismas áreas. Según el analista Neil Davidson, solo el 1% de los puertos están actualmente totalmente automatizados, y solo el 2% están semi-automatizados. Un proveedor de tecnología de automatización espera que la cantidad de puertos automatizados aumente a 100 en el 2020. Tanto si esto es una exageración como si no lo es, claramente hay mucho potencial para que más puertos se automaticen o semi-automaticen en los próximos años.

Los defensores de la automatización portuaria afirman que la tecnología puede ofrecer un mayor rendimiento de contenedores movidos con mucha menos gente, lo que lleva a reducciones en los costos de mano de obra en alrededor del 60 por ciento, mientras que se ahorra en mantenimiento y en el uso de energía. Se proclaman reducciones generales de costos de alrededor del 30%. Sin embargo, hay muchos factores que retrasan la implementación de la automatización. Aunque algunos operadores afirman que las grúas automáticas pueden hacer 30 movimientos por hora, parece ser que esto no es fácil de lograr, ni es necesariamente mejor que las cantidades de movimientos por hora posibles en terminales manuales. Al mismo tiempo, las terminales portuarias automatizadas no son tan flexibles como las operadas con gente. Si hay un descenso en los volúmenes o si las rutas cambian a puertos alternativos, los costos de las pérdidas son inmensos. Los puertos automatizados también son vulnerables a los piratas informáticos (en inglés, hackers) y a los virus lo cual puede ser costosos de reparar o de defenderse de esos ataques, y está el hecho de que la maquinaria se deprecia y puede quedar obsoleta rápidamente.

Los estibadores (trabajadores portuarios) no se oponen a la nueva tecnología en los puertos, pero tenemos buenas razones para ser escépticos cuando la tecnología es costosa, inflexible y no tan productiva como lo son las personas. Pero quizás nada de eso importa si el verdadero propósito es

debilitar a nuestros sindicatos.



(<https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2018/09/4unnamed.jpg>).

Descargar este artículo como PDF:

Fuentes:

<https://www.itfcongress2018.org/en/your-congress-your-voice/automation-and-digitalisation-new-technology-in-ports/> (<https://www.itfcongress2018.org/en/your-congress-your-voice/automation-and-digitalisation-new-technology-in-ports/>).

<https://felixstowedocker.blogspot.com/2018/09/automation-and-digitalisation-new.html>
(<https://felixstowedocker.blogspot.com/2018/09/automation-and-digitalisation-new.html>)

Texto en español de gruasytransportes < gruasytransportes.wordpress.com >

(*)Gustavo Zamora es un especialista en equipo de elevación y manejo de cargas. Vive y trabaja en Buenos Aires (Argentina).

Tags: Fwd: Felixstowe Dockers..AUTOMATION AND DIGITALISATION: NEW TECHNOLOGY IN PORTS (gz36),

Si quiere colocar este post en su propio sitio, puede hacerlo sin inconvenientes,

siempre y cuando no lo modifique y cite como fuente a <https://gruasytransportes.wordpress.com> (<https://gruasytransportes.wordpress.com/>).

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.

Síguenos en Twitter en [@gruastransporte](https://twitter.com/gruastransporte) (<https://twitter.com/gruastransporte>).

Síguenos en www.facebook.com/blogdegruasytransportes/ (<http://www.facebook.com/blogdegruasytransportes/>).

Otros posts relacionados:

[Future of Port of Buenos Aires \(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/future-of-port-of-buenos-aires/\)](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/future-of-port-of-buenos-aires/)

Etiquetado: [Administracion General De Puertos](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/administracion-general-de-puertos/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/administracion-general-de-puertos/>), [Aduana](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/aduana/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/aduana/>), [Aliança](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/alianca/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/alianca/>), [AMC Logistics](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/amc-logistics/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/amc-logistics/>), [Andreas Meyer](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/andreas-meyer/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/andreas-meyer/>), [AP Moller](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ap-moller/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ap-moller/>), [APM Terminals](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/apm-terminals/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/apm-terminals/>), [Argentina](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/argentina/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/argentina/>), [barcaza](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/barcaza/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/barcaza/>), [buenos aires](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/buenos-aires/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/buenos-aires/>), [buenos aires argentina](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/buenos-aires-argentina/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/buenos-aires-argentina/>), [capitán de ultramar](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capitan-de-ultramar/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capitan-de-ultramar/>), [CEPAL](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cepal/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cepal/>), [China Ocean Shipping \(Group\) Company](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-ocean-shipping-group-company-cosco/)

([COSCO](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-ocean-shipping-group-company-cosco/)) (<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-ocean-shipping-group-company-cosco/>),

[China Shipping Container Lines](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-shipping-container-lines/) ([https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-shipping-](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-shipping-container-lines/)

[container-lines/](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/china-shipping-container-lines/)), [Ciudad Autonoma de Buenos Aires](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ciudad-autonoma-de-buenos-aires/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ciudad-autonoma-de-buenos-aires/>), [ciudad de la plata](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ciudad-de-la-plata/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ciudad-de-la-plata/>), [Clarín](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/clarin/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/clarin/>), [correccion de manuales traducidos](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/>), [Cosco](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cosco/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cosco/>), [Cronista.com](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cronista-com/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/cronista-com/>), [CSAV](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/csav/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/csav/>), [Daniel H. Caso](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/daniel-h-caso/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/daniel-h-caso/>), [diario Clarín](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/diario-clarin/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/diario-clarin/>), [Dock Sud](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dock-sud/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dock-sud/>), [DP World](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dp-world/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/dp-world/>), [Emiliano Galli](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/emiliano-galli/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/emiliano-galli/>), [Escritor técnico- Technical Writer](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/escritor-tecnico-technical-writer/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/escritor-tecnico-technical-writer/>), [especialista en puertos](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/especialista-en-puertos/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/especialista-en-puertos/>), [Evergreen](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/evergreen/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/evergreen/>), [Exolgan](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/exolgan/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/exolgan/>), [Fempinra](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/fempinra/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/fempinra/>), [fotos](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/fotos/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/fotos/>), [Future of Port of Buenos Aires](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/future-of-port-of-buenos-aires/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/future-of-port-of-buenos-aires/>), [Gonzalo Mórtola](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gonzalo-mortola/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gonzalo-mortola/>), [Grua](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/>), [Gustavo Zamora](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/>), [Hamburg Süd](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hamburg-sud/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hamburg-sud/>), [Hapag-Lloyd](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hapag-lloyd/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hapag-lloyd/>), [Hutchison Port Holdings](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hutchison-port-holdings/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hutchison-port-holdings/>), [IAME](https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/iame/)

(<https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/iame/>), <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ictsi/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/infobae/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/itf/>, https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/janhoffmann_gva/, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/joc-com/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/licenciado-en-administracion-naviera/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/maersk-line/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/mediterranean-shipping-company/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/mediterranean-shipping-company-msc/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/megatrade/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/msc/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/msc-mediterranean-shipping/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/murchison/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ocean-network-express-one/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/paseo-del-bajo/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/porttechnology-org/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/provincia-de-buenos-aires/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/psa/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/puerto-de-buenos-aires/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/puerto-madero/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/puerto-nuevo/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/rio-de-la-plata/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/ricardo-j-sanchez/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/roberto-murchison/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/teclata/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminal-4/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminal-zarate-tz/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/terminales-rio-de-la-plata/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/trade-news/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-de-manuales/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-tecnica/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traductor/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/trp-terminales-rio-de-la-plata/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/uae/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/uasc/>, <https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/unctad/>).

This site uses Akismet to reduce spam. [Learn how your comment data is processed.](#)

[Crea un blog o un sitio web gratuitos con WordPress.com.](#)