

LOGÍSTICA Y TRANSPORTE DE PRODUCTOS PESQUEROS

Seafood logistics and transport

O BERBES

DE VIGO - LONXA DE ALTURA



Logistics in the fishing sector is at a watershed: the market is globalized and this creates large production and distribution centres; computing and telematics generalize their use; automatization is imposed; logistics companies become larger and increasingly multinacional; intermodality is a must ...

Como en otros terrenos de la actividad marítimo pesquera, la logística está en plena transformación. El sector pesquero, la sociedad, el mercado cambian a gran velocidad y con ellos también la logística: el mercado se globaliza, se diversifica, crea grandes centros de producción y distribución; la informática y la telemática generalizan su uso; la robotización y automatización se imponen; las sociedades logísticas se hacen mayores y multinacionales; se apuesta por la intermodalidad...

La logística alcanza un primer plano dentro de la cadena de producción pesquera

Aunque en un principio, versaba sobre aspectos aparentemente secundarios, la integración de éstos ha generado empresas especializadas y profesionales de alta cualificación

Escribe **Xabier Cereixo**

Como todos los demás segmentos de actividad relacionados con el mundo marítimo, en general, y la pesca, en particular, los aspectos logísticos han experimentado una evolución drástica. Hasta tal punto es la transformación que la logística se ha convertido en un segmento de actividad con entidad propia, más allá de la actividad de las sociedades pesqueras. En un principio la logística englobaba funciones de segundo orden dentro de las empresas, pero la integración de los servicios logísticos ha provocado la generación de un segmento especializado con grandes empresas y profesionales altamente cualificados. Incluso se pueden encontrar en el mercado, medios de comunicación dedicados al nuevo segmento, síntoma inequívoco de la importancia alcanzada.

Otra muestra de este crecimiento de la importancia de la logística es la innumerable cantidad de foros que se cele-

bran sobre el tema y la ingente cantidad de actividad ferial relacionada, incluso ya, con algunas ferias exclusivamente dedicadas a la logística.

Tejido empresarial

Se trata, sin embargo, de una actividad que no es nueva sino que tiene tanto tiempo como pueda tenerlo el mismo sector marítimo-pesquero. Piénsese, por ejemplo, en los tiempos anteriores a la electricidad las complicaciones que podía implicar servir productos del mar en puntos alejados de la costa o las dificultades para el almacenaje o la conservación.

La creciente complejidad de los retos ha provocado nuevas exigencias profesionales y la creación de departamentos especializados para integrar funciones que aparecían dispersas.

Industrias Pesqueras, publicaba una reflexión en su número de julio de 1927 sobre la demanda de una cámara frigorífica para el puerto vigués. La

revista se preguntaba cómo el primer puerto pesquero español podía aún carecer de "este servicio principalísimo". Es decir, ya entonces se consideraba un pilar fundamental la logística, aunque el concepto aún tardaría en desarrollarse.

Retos ambiciosos

La logística moderna afronta retos muy ambiciosos, y lo hace con herramientas nuevas a la altura de un mercado, una sociedad y un sector muy diferentes al de ese principio de siglo. En primer lugar, se trata de un mercado global, supranacional y mucho más diverso: más especies, productos y elaboraciones de todo tipo. En los últimos tiempos, por ejemplo, el FROM está estudiando la posibilidad de acceso al mercado de pescado fresco en Alemania o Reino Unido, mientras que productos congelados y en conserva hace mucho que España los coloca en casi todo el orbe.

El mercado pesquero se dilata: crece la demanda interna española (13% entre 1995 y 2005), crecen las importaciones (59%, en ese período), y crecen las exportaciones, casi doblándose en ese tiempo (94,4%). En conjunto, más de 4,5 millones de toneladas que hay que pescar, llevar a tierra, almacenar, transportar, comprar o vender, y hacer llegar hasta el consumidor final.

Ello implica buques, grandes y pequeños medios de transporte, tecnología de última generación, software y hardware informáticos y un sinnúmero de empresas, técnicos y operarios. Sólo

LOGISTICS MOVES INTO THE FOREGROUND IN THE FISH PRODUCTION CHAIN

As in all the other segments of activity related to the seafaring world in general, and in fishing in particular, the logistics aspects have gone through a drastic development. In the course of these changes, logistics has become a segment of activity in itself. Initially, logistics covered second order functions in companies, but the inclusion of logistics services has led to generating a specialized segment, with large companies and highly qualified professionals. It is, however, by no means a new activity, but rather but may well be as old as the maritime-fishing sector itself. The increasing complexity of the challenges has led to new professional demands and the creation of specialized departments to integrate functions that used to appear scattered. Modern logistics deals with highly ambitious challenges, and does so with new tools on a part with the market, with society and with a sector that is constantly developing. In the first place, it is a global, supranational and far more diverse market: more species, products and presentations of all kinds. Recently, for instance, the FROM has been looking into the possibility of accessing the fresh fish market in Germany or the United Kingdom, whereas Spain's frozen and canned products long since accessed almost the entire world. The fishing market is growing: domestic demand in Spain is growing (13% from 1995 to 2005), imports (59%), and exports almost doubling (94.4%). Taken as a whole, over 4.5 million tonnes for

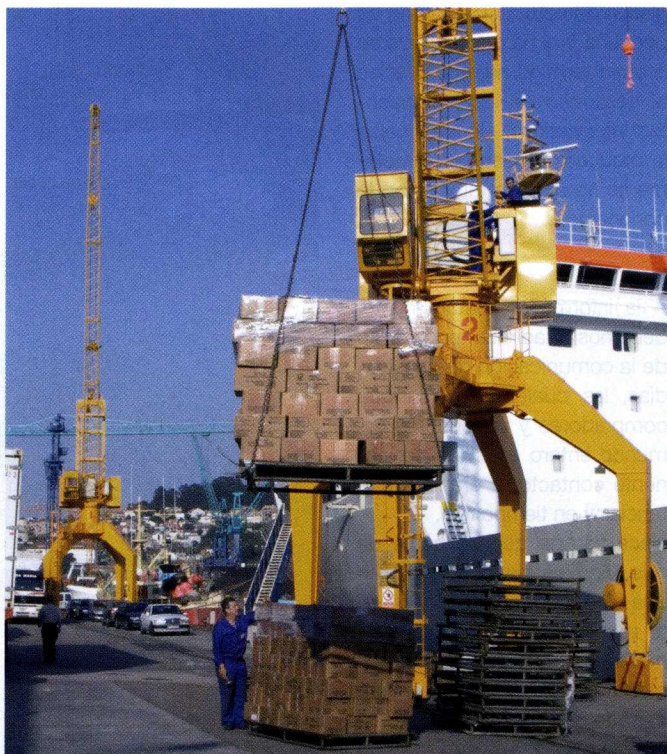


Imagen de una flota de camiones de transporte de productos pesqueros

catching, landing, storing, transporting, purchasing or selling, and all this has to reach the end consumer. This entails vessels, large and small means of transport, latest generation technology, computer hardware and software and countless number of companies, experts and operators. In Vigo alone, almost 800 thousand tonnes of fish are moved per annum, with 300 to 400 lorries working each day, whereas the figure for transport vehicles of all kinds stands at around 10,000. A production machinery that must be coordinated like a Swiss watch. Social changes, as we term them, have in turn, led to changes in the production structure of fishing. The European Union handles extremely strict hygiene-sanitary standards.

en Vigo se mueven casi 800 mil toneladas anuales de pescado. En Vigo efectúan labores de transporte relacionadas con los productos del mar entre 300 y 400 camiones diariamente. La cifra de vehículos de transporte de todas las clases que se mueven en el puerto vigués ronda los 10.000. Una maquinaria productiva que ha de coordinarse como un reloj suizo.

Los cambios sociales, como decimos, han generado a su vez, cambios en la estructura productiva pesquera. La Unión Europea maneja estándares higiénico-sanitarios muy exigentes. Para garantizar estos estándares la UE exige que el historial exacto de cada producto pueda ser comprobable en cada momento: es la trazabilidad, concepto que hace muy poco tiempo hubiese parecido ciencia-ficción. Hoy basta para ello con una simple etiqueta. La exigencia lo-
(sigue en pág. 28)...



Descarga de buque por medio de grandes grúas

certificado ISO 9001 por

Abi

05.225084

LA MEJOR CALIDAD EN ALMACENAJE FRIGORÍFICO



Puesto de Inspección Fronterizo de la U.E.,
Depósito Aduanero,
27.000 Tm de capacidad
en estanterías,
carga y descargas de
buques y contenedores,
clasificación,
paletización, picking,
gestión de mercancías
a través de Internet ...

Conóznanos mejor en nuestra web:
www.frigalsa.com

FRIGALSA
DESDE 1974

FRIGORÍFICOS DE GALICIA S.A.
La Rioux-Teis S/N (Ap:973)
36216 VIGO - ESPAÑA

Tel: +34 986 45 88 55
Fax: +34 986 45 11 46
frigalsa@frigalsa.com

LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Logistics & Transport

...(viene de pág. 27)

gística de esta obligación no es pequeña y si ha podido llevarse a buen término ha sido gracias al desarrollo de las herramientas informáticas, sin las cuales la producción pesquera simplemente no existiría tal y como la conocemos.

Futuro

A la informática, naturalmente, debemos añadir las tecnologías de la comunicación de nuestros días, las cuales permiten que compradores y vendedores del mundo entero estén en permanente contacto, a grandes distancias y en tiempo real.

Hace tiempo que se habla de que Vigo se ha convertido en una Bolsa del pescado y pronto se manejarán figuras como el mercado de futuros, por ejemplo. Evidentemente, el vínculo cerrado entre las unidades pesqueras y sus puertos base se ha roto y las empresas armadoras buscan los mejores precios posibles donde pueden. Podríamos hablar de una logística de la venta en la que el contacto permanente entre productor y cliente va a llegar aún mas lejos que en la actualidad. Las lonjas electrónicas ya son una realidad y la conexión telemática entre los distintos agentes de la cade-



Labores cotidianas en las dársenas de un frigorífico industrial.

na productiva ya casi lo es. En el Puerto de Vigo, se encuentran importadores y exportadores de los principales países con tradición pesquera: Francia, Italia, Japón... Segmentos de la flota española casi al completo,

y productores de otros países buscan el Puerto de Vigo para sus descargas. Ello implica retos importantísimos y de vez en cuando pueden producirse cuellos de botella como, de hecho, ocurre. ↓

EL SECTOR PESQUERO VIGUÉS CUENTA YA CON SU PROPIA SOCIEDAD DE TRANSPORTE AÉREO

El pasado mes de julio se constituyó la empresa de transporte aéreo "Mar de Vigo" para intentar cubrir una de las grandes debilidades que el primer puerto pesquero europeo presentaba: la escasa participación del transporte aéreo en la distribución del pescado que se mueve en la ciudad. La nueva sociedad de transporte aéreo estará formada por un total de 16 empresas, y ha contado con un capital social inicial de 690.000 euros. Sus socios son varias empresas de

logística y comercialización de pesca, así como otras entidades de carácter financiero. La Autoridad Portuaria viguesa también se está planteando formar parte del accionariado. En principio, la operadora comenzará con líneas a Mauritania, Cabo Verde y Azores aunque se trata de una primera fase. La intención es que estas líneas sean explotadas al máximo en las dos direcciones, para lo cual ya se han hecho las gestiones iniciales con diversas empresas pesqueras y

operadores logísticos, algunos de los cuales ya han mostrado su interés. Se trataría de aprovechar todas las sinergias que puedan surgir. En palabras del nuevo presidente de la Autoridad Portuaria, **Jesús Paz**, la pretensión última de "Mar de Vigo" es convertir en una fortaleza lo que hasta el momento ha sido una obvia debilidad. En otras zonas pesqueras, como en el País Vasco, han sabido conseguirlo a pesar de partir en peores circunstancias en términos comparativos. ↓

In order to guarantee these standards, the EU requires the exact background for each product to be checkable at any given point in time: that is traceability, a concept that, just a short time ago, would have sounded like science fiction. Nowadays, a simple label is sufficient. Logistics demands are not small and this has been possible thanks to the development of computer tools, without which fisheries production would simply not exist as such and as we now know it. Apart from computing, we must also add modern day communications technologies, which make it possible for buyers and sellers around the world to be in permanent contact, at considerable distances, and in real time. For some time now, it has been said that Vigo has become a fish stock exchange, and it will soon be handling figures as if it were a futures market, by way of an illustration. Clearly, the link between the fishing vessels and their base ports is broken and shipowners are on the lookout for the best possible prices. We could talk about a sales logistics where the permanent contact between producer and customer could go even further than now. Electronic fish exchanges are now a reality and telematic connexion between the various agents in the production chain are also close to becoming a reality. In the Port of Vigo, we find importers and exporters from the main countries with a fishing tradition: France, Italy, Japan ... Segments of the Spanish fleet almost in its entirety, and producers from other countries come to the Port of Vigo to land. This means important challenges and, from time to time, bottlenecks can happen.

Suflenorsa



Transportes Marítimos * Agentes de Aduana * Transitarios
Suministros de Combustible * Consignatarios de Buques

Visítenos en CONXEMAR, stand nº B09

Serafín Avendaño 5, bajo • (36201) Vigo - SPAIN • Telf.: +34 986 224 656 - Fax: +34 986 430 001

e-mail: suflenorsa@suflenorsa.es • www.suflenorsa.es



Las grandes sociedades logísticas imponen su ley en el mercado global

El mundo del transporte está cambiando a gran velocidad y las multinacionales gozan de ventajas también en este terreno. Los medios de transporte propios permiten tarifas muy competitivas.

Escribe X. C.

La logística del transporte es quizá el elemento clave que ha permitido a cualquier consumidor del mundo contar con buenos platos de pescado se encuentre donde se encuentre. El transporte de pescado se enmarca en las condiciones impuestas por el acuerdo internacional sobre productos perecederos ATP de 1970 y que España firmó en el 72. En él se estipulan las condiciones en que han de realizarse los transportes de este tipo de artículos y las condiciones de construcción y diseño que han de cumplir los medios de transporte. Es de este acuerdo, por ejemplo, de dónde vienen los habituales -20

grados C° en que se transporta el pescado congelado.

Las especificaciones de congelado y fresco son obviamente diferentes. Los trayectos para el pescado fresco son mucho más cortos y en ellos el factor tiempo es determinante. Son transportes rápidos y normalmente van destinados al cliente final.

En el transporte de congelado el tiempo no es tan esencial, por lo que se pueden establecer otro tipo de parámetros en la elaboración de rutas o en la elección de horarios. Así, lo habitual en el transporte de carretera es la opción del transporte nocturno, con una densidad de tráfico mucho menor, lo que reduce el

tiempo, el coste y el esfuerzo.

Las empresas de transporte en carretera en España están sufriendo un gran proceso de concentración que no excluye la diversidad. Así si bien hay un gran número de empresas son las más grandes las que concentran la parte del león de la facturación. Según las cifras manejadas por su asociación nacional, FENANDISMER, las empresas grandes, que son sólo el 6% del número total de empresas existentes, concentran la facturación de más del 80% del negocio.

El mismo proceso se está dando en las grandes operadoras logísticas internacionales, las

LARGE LOGISTICS COMPANIES IMPOSE THEIR LAW ON THE GLOBALIZED MARKET

Transport logistics is perhaps the key element that has made it possible for any consumer in the world to have a good fish dish at table, wherever he or she may be.

Fish transport falls under the conditions imposed by the international agreement on perishable goods (ATP, 1970), signed by Spain in 72. This agreement establishes the conditions for transporting this type of item and the construction and design conditions. It also stipulates the usual 20°C requirement for frozen fish transport.

Specifications for frozen and fresh are obviously different. The routes itineraries for fresh fish are much shorter where the time factor is a determining factor. These are fast transport systems and are normally for the end customer. In frozen goods transport, the time is not so essential, so that another type of parameter can be established when drafting the routes or in the choice of timetables.

So it is normal in road transport to travel by night, with less dense traffic, which cuts down the time factor, costs and effort. Road freight companies in Spain are going through an important concentration process that does not exclude diversity. So there is a large number of large companies hogging the lion's share of the turnover. According to the figures from the national association FENANDISMER, the large companies, which are only 6% of the total number of existing companies, concentrate over 80% of the trade turnover. The same process occurs in the large international

logistics operators which, since they have their own means of transport of all kinds, are able to offer highly competitive tariffs that are very difficult to beat for the small companies. This is the logic of capitalism, which turns out to be extraordinarily useful for a fishing sector that can not allow itself to be fickle in view of the difficult circumstances that it is going through. Also, the growing quantitative importance of container traffic (in the Port of Vigo, 74% of fish is moved in this manner), means that the large logistics companies have an advantage that is difficult to overcome.

cuales, al disponer de medios de transporte propios de todo tipo pueden ofrecer tarifas muy competitivas que son muy difíciles de lograr para los pequeños. Es la lógica del mercado, la cual resulta extraordinariamente útil para un sector pesquero que no puede permitirse ningún tipo de veleidades dadas las difíciles circunstancias que atraviesa. Por otra parte, la creciente importancia cuantitativa del tráfico en contenedores (en el puerto de Vigo el 74% de la pesca se mueve con este sistema), hace que las grandes sociedades logísticas dispongan de una ventaja muy difícil de superar para quienes no disponen de grandes infraestructuras. Estamos asistiendo a un reparto de papeles donde transporte aéreo y autopistas del mar obtendrán mejores papeles. Pero la intermodalidad siempre precisará del transporte en carretera. ⚓



La logística del transporte comienza en la misma desestiba



grupo provimar
provisionista general



Nueva delegación en URUGUAY

El Grupo Provimar cuenta ahora con una delegación en Montevideo, que está preparada y plenamente operativa para responder a las necesidades de la flota pesquera en la zona.



Muelle San Beltran
Tinglado 3, naves 1 y 2
08039 Barcelona
SPAIN

Telf. +34 93 443 9797
Fax +34 93 443 4056

Isla de Flores 1469
11200 Montevideo
URUGUAY

Telf. +598 (2) 4100700
Fax +598 (2) 4100714