

Manila, Filipinas. Aquí siguen algunos artículos publicados con respecto a las consecuencias de la congestión causada en el "Puerto de Manila", citando datos desde el 2011.

La restricción de tránsito de camiones durante el día en Manila, que se mantuvo durante gran parte del 2014, para aliviar la congestión dentro de la ciudad, han causado un retraso en la entrega de mercancías que entran y salen de los puertos en los últimos meses.

Esta congestión, causada en gran parte por la falta de adecuados accesos a las 2 terminales dentro de la ciudad de Manila, ha perjudicado severamente la economía de Filipinas.

La conclusión se puede leer en un estudio del Instituto Nacional de Estudios de Desarrollo Económico 18/04/2015 con el título:

"Desviar la carga de Manila para frenar la congestión del puerto".

Parte de la carga que viene de y/o sale del puerto de Manila debe desviarse a otras dos instalaciones ubicadas al norte y al sur de la capital de Filipinas, dijo un instituto de investigación estatal en una nota de política.

El Instituto Nacional de Estudios de Desarrollo Económico (PIDS) hizo esta recomendación en una nota de política como parte de las iniciativas de corto, mediano y largo plazo para frenar y, finalmente, evitar la congestión del puerto de Manila.

La nota de política, que fue publicado el mes pasado, tiene como título: La Congestión del Puerto de la Capital y la subutilización de otros puertos de la Región Metropolitana: Desenterrar los problemas. La nota recomienda que se imponga un límite a la capacidad de las terminales de Manila y desviar el tráfico de carga hacia y desde estas terminales (la Terminal Internacional de Contenedores de Manila y el Manila South Harbor) a los puertos de Subic y Batangas.

"Buques que tienen cargas con destino o procedentes del sur de Manila deben llamar en el puerto de Batangas mientras que aquellos con destino o procedentes del norte de Manila deben llamar en el puerto de Subic," es una recomendación de la "nota política de PIDS".

Citando los datos de 2014, la Autoridad Nacional de Desarrollo Económico, (= el PIDS), informó que las dos terminales de Manila tienen una tasa de utilización media del 79%, con el volumen de ambas combinado de 2.884.029 TEU vis-à-vis su capacidad máxima de 3,7 millones de TEU.

Por otro lado, el puerto de Batangas sólo tiene una tasa de utilización de 7,8%, mientras que el puerto de Subic tiene 6,3%.

Para el corto plazo, el mismo estudio instó al operador I.C.T.S. I. para reactivar la operación de carga del Ferrocarril Nacional de Filipinas en su terminal de contenedores en el interior, en Calamba City, en la provincia meridional de Laguna, sobre todo durante las horas de menor actividad. El PIDS también sugirió poner en marcha un sistema integrado de despacho de camiones, el nombramiento y la reserva basada en el uso de la Web durante las 24 horas para mejorar la cadena logística. Para el mediano plazo, PIDS, dijo que el gobierno debe adoptar un plan de racionalización de los futuros programas de desarrollo portuario e inversión para los puertos de la Región Metropolitana de la capital nacional Manila, Luzón Central y Tagalog Meridional.

El grupo de expertos también recomendó la creación de un Comité interinstitucional de Identificación y Adquisición de Tierras, que pudiera identificar posibles sitios de reubicación del puerto o de expansión.

Para el largo plazo, el PIDS sugirió que el gobierno elabore un plan de desarrollo del transporte y la logística multimodal nacional.

[Business World]

Texto original en ingles:

Philippines: 'Divert Manila cargo to curb port congestion'

18/04/2015

Some of the cargo coming from and/or leaving the port of Manila should be diverted to two other facilities located in the North and South of the Philippine capital, a state-run think tank said in a policy note.

The Philippine Institute of Development Studies (PIDS) made this recommendation in a policy note as part of short-, medium- and long-term initiatives to curb and eventually avert port congestion in Manila.

The policy note, entitled Port Congestion and Underutilization in the Greater Capital Region: Unpacking the Issues, which was published last month, recommended that a cap be imposed on the capacity of Manila's

ports and divert cargo traffic to and from the Manila International Container Terminal and the Manila South Harbor to the Subic and Batangas Ports.

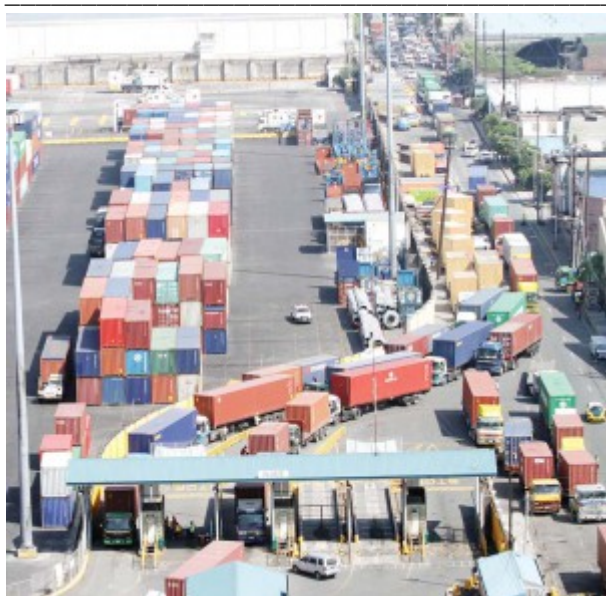
“Cargoes bound for or coming from the south of Manila should call on the Batangas Port while those bound for or coming from the north of Manila should call on the Subic Port,” a recommendation of the PIDS policy note read.

Citing 2014 data from the National Economic and Development Authority, the PIDS said that the two Manila ports have an average utilization rate of 79%, with both having a combined volume of 2,884,029 twenty-foot equivalent units (TEUs) vis-à-vis the total capacity of 3.7 million TEUs.

On the other hand, the Batangas port only has a 7.8% utilization rate while the Subic port has 6.3%.

For the short term, the same study urged the International Container Terminal Services, Inc. to revive the Philippine National Railway's freight operation to its inland container depot in Calamba City in the Southern Tagalog province of Laguna, particularly during off-peak hours. The PIDS also suggested to roll out a 24-hour Web-based integrated truck dispatching, appointment and booking system to improve the logistics chain. For the medium term, PIDS said that the government should adopt a rationalization plan for future port development and investment programs for ports in the Greater Capital Region in the National Capital Region, Central Luzon and Southern Tagalog. The think tank also recommended the creation of an interagency Land Identification and Acquisition Committee that would identify potential port relocation or expansion sites. For the long term, the PIDS suggested that the government draft a national multimodal transport and logistics development plan.

[Business World]



MB foto de archivo a la altura de la congestión del puerto de Manila.

SE NECESITA URGENTE UN CAMINO DIRECTO de ACCESO AL PUERTO.

28 de septiembre 2014

Un informe de los interesados directos de las operaciones portuarias (los “stakeholders”) subrayó la importancia de un camino directo de acceso al puerto, que es esencial para la eficiencia de los puertos, el atraque y tiempo de permanencia de los buques. Como así también un transporte óptimo en las carreteras,

El informe, "**Puerto y Ruta de Infraestructura para el Gran Luzón . Septiembre 2014**" elaborado por diversos interesados portuarias destacó la necesidad de que el gobierno se concentre en la intensificación para superar los retrasos en obras de infraestructura en particular carreteras que proporcionarían las rutas alternativas para los camiones de carga que entra y sale de las 2 terminales de Manila .

El informe recogió los aportes de los operadores portuarios de las 2 terminales “International Container Terminal Services, Inc”., y “Manila North Harbor” Inc .; y grupos de la industria de la Asociación

Internacional de Líneas Navieras, la Asociación de Camioneros Puerto Norte Integrado, Asociación de navegación regulares de Filipinas, la Asociación Filipina de envío Inter-Islas, y los usuarios del puerto para llegar a una solución integral a los problemas portuarios.

"La causa de la congestión es la falta de una carretera de acceso al puerto dedicado a las terminales de Manila", según el informe, ya que instó para el seguimiento rápido de la construcción de la carretera de Enlace Puerto Norte y el sistema metropolitano "Camino Conector del Puerto". Según el informe, el camino conector del Norte de Luzón-Sur de Luzón propuesto por Metro Pacifico Transporte Corp. con una conexión con los tres puertos "resolverá los problemas y preocupaciones actuales."

Esta parte de la carretera conector solucionará de inmediato según se le ocurrió al grupo para resolver la congestión de los puertos, para evitar una repetición de la congestión de los puertos y para prepararse para el futuro crecimiento de volumen de carga.

Un plan maestro para un sistema de caminos de acceso desde Cavite Puertos Manila, incluyendo un túnel subterráneo que va desde Vito Cruz hasta el puerto y que se encuentra bajo el área de Roxas Boulevard que se propuso como parte de la solución a largo plazo.

Otras soluciones a corto plazo incluyen planes de acción intermedia sobre la moratoria sobre la prohibición de los camiones; funcionamiento de carriles individuales múltiple 24 horas, especialmente para las autopistas del Norte, del Sur, y en Cavite para todos los cargamentos; provisión de un flujo libre de la política de exención de 24 horas para cargas refrigeradas, perecederas y peligrosas; exclusión de los sábados a partir de las reglas de prohibición de camiones; eliminación de aprehensión arbitraria de camiones por las fuerzas del gobierno, la aplicación estricta de las leyes contra el aparcamiento de camiones en las carreteras dentro de la zona portuaria; implementación del sistema de reserva 24/7 vehículo; elaboración de la legislación que permite la transferencia de los contenedores a largo de depósitos de contenedores interiores y la penalización de uso de terminales como almacenes.

También se propusieron otras medidas de mediana y largo plazo que incluye el nombramiento de un organismo o persona con autoridad y responsabilidad para supervisar la planificación del sistema de transporte para garantizar la eficiencia de la cadena de suministro; formulación de un plan maestro para toda la zona del puerto de Manila, para acomodar el crecimiento a largo plazo en el comercio; la elaboración de un plan maestro para la expansión escalonada de Puerto de Batangas para acomodar comercio basado Batangas-presente y futuro Laguna- y tanto para cargas nacionales e internacionales; la creación de un plan maestro para la expansión escalonada de Puerto de Subic para acomodar el comercio actual y futuro a base de Subic-Clark-Tarlac tanto para cargas nacionales e internacionales.

El informe también buscó una estrategia y un plan maestro de largo alcance para alentar traslado de la empresa a otros polos de desarrollo dentro o fuera de la isla Luzón.

El objetivo final debe ser el desarrollo de cinco excelentes puertos que sirven oficios internacionales y nacionales para dar a los expedidores, consignatarios, navieras y logística proveedores más opciones sobre la base de los niveles de eficiencia, teniendo en cuenta el crecimiento económico robusto.

El informe dijo que la combinación de planes de acción inmediata y a largo plazo promete ofrecer soluciones viables que juegan un papel significativo en el mantenimiento de Metro Manila en el movimiento mientras se mantiene la integridad de las cadenas de suministro internacionales y nacionales.

Añadió que "la integración no separación" entre la ciudad y el puerto es "la lección que debemos aprender de la experiencia global." "En conjunto, las dos entidades pueden ofrecer una mayor masa crítica de actividad comercial beneficiosa - uno se alimenta de la otra."

La convivencia positiva de ambos, sin embargo, requiere mucho trabajo y planificación coordinada, el informe agregó, citando a dos ciudades portuarias notables - Melbourne, Australia y Vancouver, Canadá - como ejemplos.

Interesados portuarios han propuesto la adopción de soluciones permanentes y coordinadas para evitar un resurgimiento de la congestión en los puertos de Manila en gran parte provocada por la prohibición de circulación de camiones en Manila, que el gobierno de la ciudad levantó el pasado 13 de septiembre.

Estos planes ya enunciados por las partes interesadas de transporte "puede llevar hacia el objetivo final de la adición de nueva capacidad portuaria en tándem con el apoyo al desarrollo del sistema de carreteras" y son esenciales para obtener un uso óptimo de las nuevas instalaciones portuarias y lograr operaciones de la cadena de suministro eficientes para apoyar el crecimiento en el comercio global, según el informe.

El informe destacó que los cuellos de botella en la cadena de suministro manifiestan que se impuso la prohibición de circulación de camiones en Manila desde febrero hasta septiembre de 2014, que fue pernicioso y resultó en la congestión en los puertos de Manila.

De acuerdo con el grupo de transporte, el retraso en el movimiento de contenedores en las terminales de Manila se ha traducido en una crisis que afectó en gran medida la economía que resulta en mayores precios de las materias primas y una desaceleración notable en el crecimiento en el segundo trimestre.

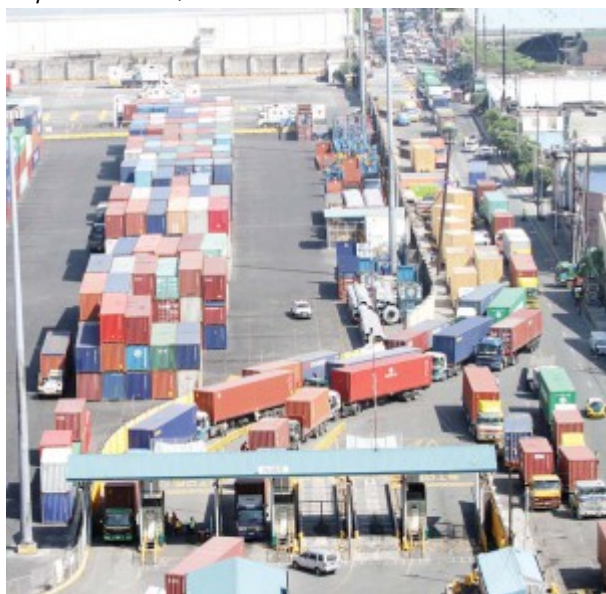
Presidente Aquino emitió la Orden Ejecutiva 172 el pasado 16 de septiembre para obligar a los usuarios del puerto a trabajar juntos en el alivio de la congestión en las terminales de Manila y al mismo tiempo el mandato tanto el puerto franco de Subic y el puerto de Batangas como extensiones del puerto de Manila durante una situación de emergencia que determinará La Autoridad Filipinas de los Puertos (PPA) EO 172 señaló que la congestión en las terminales de Manila es "uno de los principales factores que impiden el libre flujo de bienes y servicios que pasan a través de los puertos, con sus efectos dominó inmediato en cascada e impactando en la cadena de oferta y demanda y, finalmente, para el crecimiento económico del país y el rendimiento ".

Las interrupciones en el lado de las importaciones se pueden encontrar a lo largo de la longitud de la cadena de suministro, desde el barco y el puerto a la carretera, almacén, patio de contenedores, y la fábrica, según el informe. Estos incluyen la larga espera de atraque y el tiempo de espera, las huelgas, las autorizaciones lentas, la escasez de mano de obra, el tráfico rodado y la descomposición, la prohibición de los camiones, las inundaciones, las amenazas de seguridad y el secuestro, la mala gestión de inventario, los patios de contenedores completo y la falta de espacio disponible.

Obstáculos a los flujos de exportación eficientes son casi los mismos, según el informe, con la adición de los retrasos en la producción y la liberación de los documentos desde el punto de producción. (BCM)

Traductor de Google para empresas: Google Translator

September 28, 2014



MB file photo at the height of port congestion in Manila.

Share this:

A direct port access road is essential for port efficiency, vessel berth stay time, and optimum road transport, a report by port stakeholders stressed.

The report, "Port and Road Infrastructure for Greater Luzon Trade September 2014" by various port stakeholders highlighted the need for the government to focus on stepping up delayed infrastructure works particularly roads that would provide alternate routes for cargo trucks that enters and exits the Manila ports.

The report gathered inputs from port operators Asian Terminals Inc., International Container Terminal Services, Inc., and Manila North Harbor Port Inc.; and industry groups Association of International Shipping Lines, Integrated North Harbor Truckers Association, Philippine Liner Shipping Association, Philippine Inter-Island Shipping Association, and Port Users Confederation Inc. to arrive at a comprehensive solution to the port problems.

"The root cause of congestion is the lack of a dedicated port access road to the Manila ports," the report stated as it urged for the fast-tracking of the construction of the North Harbor Link road and Metro Pacific Port Connector Road system.

According to the report, the North Luzon Expressway-South Luzon Expressway connector road proposed by Metro Pacific Transport Corp. with a connection to the three ports "will resolve the current issues and concerns."

This connector road part of the immediate solutions the group came up with to resolve the port congestion, to avoid a repeat of the port congestion and to prepare for the future growth in cargo volume. A master plan for an access road system from Cavite to Manila Ports, including an underground tunnel running from Vito Cruz to the port and to be located under the Roxas Boulevard area that has a waterfront park above it was also proposed as part of the long term solution.

Other short-term solutions include intermediate action plans on the moratorium on truck bans; operation of multiple 24-hour single lanes, especially for the North, South, and Cavite expressways for all cargoes; provision of a 24-hour free flow exemption policy for refrigerated, perishable, and dangerous cargoes; exclusion of Saturdays from truck ban rules; elimination of arbitrary apprehension of trucks by government enforcement agencies, strict implementation of laws against parking of trucks on roads within the port zone; implementation of the 24/7 vehicle booking system; crafting of legislation to enable transfer of long-staying boxes to inland container depots and the penalizing of use of terminals as warehouses.

Also proposed were the fast-tracking of the development of yard capacity behind Berth 7 at Manila International Container Terminal; elimination of bottlenecks caused by informal settlers and illegal businesses on Bonifacio Drive, Anda Circle, and R10; speeding up of the Manila North Harbor Port modernization program covering its facilities, cranes and manpower; maximizing efficiency of the port area by identifying and clearing underutilized areas including relocating informal settlers and providing housing for port workers; and the drafting of a study to improve the Manila port network.

Long-term measures were also proposed including the naming of an agency or person with authority and accountability to oversee planning of the transport system to ensure supply chain efficiency; formulation of a master plan for the whole Port Area of Manila to accommodate long-term growth in trade; the drafting of a master plan for staged expansion of Port of Batangas to accommodate present and future Laguna- and Batangas-based trade for both international and domestic cargoes; the creation of a master plan for staged expansion of Port of Subic to accommodate present and future Subic-Clark-Tarlac-based trade for both international and domestic cargoes.

The report also sought a far-reaching strategy and master plan to encourage business relocation to other development hubs within or outside of Luzon.

The ultimate objective should be the development of five excellent ports serving international and domestic trades to give shippers, consignees, shipping lines, and logistics providers more choices based on efficiency levels taking into account robust economic growth.

The report said the combination of immediate and long-term action plans promises to deliver workable solutions that play a meaningful part in keeping Metro Manila moving while maintaining the integrity of international and domestic supply chains.

It added that "integration not separation" between city and port is "the lesson to be learnt from global experience." it said.

"Together, the two entities can deliver a larger critical mass of beneficial commercial activity – one feeds off the other."

The positive coexistence of both, however, requires hard work and coordinated planning, the report added, citing two notable port-cities – Melbourne, Australia and Vancouver, Canada – as examples.

Port stakeholders have proposed the adoption of permanent and coordinated solutions to prevent a resurgence of the congestion at the Manila ports largely brought about by the Manila truck ban, which the city government lifted last Sept. 13.

These plans as spelt out by transport stakeholders "can build towards the ultimate goal of adding new port capacity in tandem with supporting road system development" and are essential to obtain optimum use of the new port facilities and achieve efficient supply chain operations to support growth in overall trade, the report said.

The report stressed that the bottlenecks in the supply chain manifested when the Manila truck ban was imposed in February 2014, the most pernicious being the congestion at Manila ports. According to the transport group, the backlog in the movement of container boxes at the Manila ports has resulted in a crisis that greatly affected the economy resulting in higher prices of commodities and a noticeable slowdown in growth in the second quarter.

President Aquino issued Executive Order 172 last Sept. 16 to compel port users to work together in easing the congestion at the Manila ports and at the same time mandated both the Subic Freeport and the Batangas port as Manila port extensions during an emergency situation that the Philippine Ports Authority (PPA) will determine.

EO 172 noted that congestion at the Manila ports is "one of the major factors hindering the free flow of goods and services passing through the ports, with its domino effects immediately cascading and impacting on the demand-supply chain and eventually to the country's economic growth and performance."

"Supply chain disciplines underpin Philippine international and domestic trade, especially those based on the use of the container system," the report stated, adding that "any serious disruption of cargo flow lowers efficiency, generates additional costs and ultimately represents a cost to the economy."

Disruptions on the import side can be found along the length of the supply chain, from the ship and port to the road, warehouse, container yard, and factory, the report said. These include long berthing and waiting time, bad weather, crane and equipment downtime and stoppage, overstaying containers, strikes, slow clearances, shortage of manpower, road traffic and breakdown, truck bans, floods, security and hijacking threats, poor inventory management, full container yards, and lack of available space.

Hurdles to efficient export flows are almost the same, the report stated, with the addition of delays in production and releasing of documents from the point of production. (BCM)

Otros artículos del 2013 y 2014:

La congestión del tráfico en Metro Manila.

Sábado, 06 de julio 2013. Philippine Daily Inquirer.

(Currency converter: 1 US\$ son P 45,00 o sea que 100 pesos de Filipinas son aprox. US\$ 2,22).

Filipinas ha estado perdiendo miles de millones de pesos debido a la congestión del tráfico en los últimos años. (Centenares de millones de dólares).

En agosto del año pasado, (2012) un estudio realizado por la Universidad del Centro Nacional de Filipinas para el Estudio de Transporte (UP NCTS) coloca las pérdidas medias anuales incurridas debido a la congestión del tráfico en Metro Manila a lo largo de P137 mil millones por año a partir de 2011. El estudio señaló que el país ha perdido más de P1.5 billones desde 2001 debido al tráfico, lo que ha llevado a la pérdida de productividad.

A principios de 1999, los estudios realizados por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) y el Departamento de Transporte y Comunicación colocan pérdidas anuales debido al tráfico en Metro Manila a P140 mil millones.

De esta cifra, P40 mil millones (casi mil millones de dólares) fueron las pérdidas directas, tales como gasolina desperdiciada, horas de trabajo perdidas, el empleo de los ayudantes de tráfico, y la electricidad desperdiciada, mientras P100 mil millones fueron a las pérdidas indirectas, como las oportunidades de negocio perdidas y reduce la entrada de capitales debido a los inversores rehuendo desde el país, entre otros.

En ese momento, el estudio JICA dijo que la velocidad media de los vehículos fue de 12,6 kilómetros por hora, e identificó las siguientes razones principales para el tráfico: Los malos hábitos de conducción, aplicación inadecuada, tráfico y proyectos de infraestructura mal coordinadas. Fuente: Kate Pedroso, Inquirer Investigación

Archivo ncts.upd.edu.ph, Inquirer

Leer más: <http://newsinfo.inquirer.net/439233/IN-THE-KNOW-TRAFFIC-CONGESTION-IN-METRO-MANILA>.

21 de julio 2014

LA CONGESTIÓN PERSISTE EN LAS TERMINALES DE MANILA

por Raymund F. Antonio

Las dos principales terminales en Metro Manila todavía están experimentando congestión significativa, causando graves trastornos en el servicio y el flujo de mercancías. Ayer, 20 embarcaciones locales e

internacionales no pudieron atracar y descargar su cargamento en el puerto de Manila debido a la congestión. "Estas naves han estado esperando demasiado tiempo en los puertos ya que no hay espacio de atraque disponibles", dijo Mary Zapata, presidente de la Aduana Business Club Inc.,. Ella dijo que la congestión en las terminales de Manila empeoraría y las agencias gubernamentales como interesados todavía tienen que encontrar una solución para resolver el problema.

Grandes sectores del puerto están ocupados por contenedores vacíos, lo que contribuye a la congestión. "Del número de contenedores en la Terminal Internacional de Contenedores de Manila y el Manila South Harbor, 50 por ciento están vacíos.," dijo Zapata. Como resultado, dijo, la congestión de los puertos ha obstaculizado operaciones de camioneros y el flujo de bienes, que es perjudicial para la economía del país.

El gobierno está trabajando para promover el uso de los puertos de Batangas y Subic fuera de Metro Manila como una solución a la congestión del puerto.

En particular, los dos puertos se utilizarán para las cargas con destino a áreas fuera de la metrópoli, lo que limita el volumen que tendrá que pasar directamente a través de las 2 terminales, la Terminal Internacional de Contenedores de Manila y el Manila South Harbor.

LOS OPERADORES ADVIERTEN QUE LA CONGESTIÓN DEL PUERTO DE MANILA PUEDE CONDUCIR A UNA MAYOR INFLACIÓN.

07 de agosto 2014 20:47

Los senadores Chiz Escudero y Bam Aquino quieren sondear la congestión portuaria.

Presentaron resoluciones separadas que buscan una investigación sobre la congestión en las terminales de Manila, dijeron que la situación debe ser resuelta de inmediato para evitar la posibilidad de una "catástrofe económica nacional".

Una vista aérea muestra miles de contenedores de carga en espera de ser enviados o entregados; se apilan en el interior de la terminal "Manila International Container Terminal". Dos senadores pidieron el miércoles 6 de agosto al Senado que realice una investigación sobre la congestión y el empeoramiento de los envíos de carga en las dos principales terminales en Manila, que está perjudicando el flujo de mercancías dentro y fuera del país, diciendo que una catástrofe económica está esperando a suceder a menos que la situación se resuelva lo antes posible. Danny Pata:

Comerciantes y funcionarios del gobierno advirtieron el jueves que los precios de los bienes importados probablemente subirán en los próximos días debido a la limitada oferta provocada por la congestión en las dos terminales en Manila,

Steven Cua, Presidente de la Asociación Filipina Supermercados (PASI), dijo que el retraso en el movimiento de los contenedores de las terminales "Manila International Container Terminal" y "P.O.M." ya ha causado una disminución significativa en el suministro de leche fresca, detergente y jabón.

La limitada oferta de estos productos de consumo corriente probablemente resultaría en un aumento de los precios, dijo en un informe emitido en GMA News 'programa 24 Oras. La prohibición de tránsito de camiones durante el día en Manila y los problemas de transporte relacionados han causado un retraso en la entrega de mercancías que entran y salen de los puertos en los últimos meses, lo que lleva a la congestión.

Cua dijo que el suministro de materias primas importadas utilizadas por los fabricantes locales también se vio afectada por el problema.

Emerson Palad, Departamento de Agricultura (DA) Subsecretario de Operaciones de Campo, también advirtió de un posible aumento de los precios de los productos agrícolas debido a la paralización en los alrededores de los puertos.

Dijo que varios comerciantes ya se están quejando por los retrasos en la liberación de contenedores, que se ha traducido según los informes, en el deterioro de los bienes y produjo costos adicionales.

Varios envíos de frutas y los ajos importados permanecen atrapados en los puertos, dijo Palad, citando información que recibieron de la Oficina de Industria de Plantas.

El senador Escudero dijo que las operaciones portuarias ineficientes han efectuado negativamente a la libre empresa y la competitividad de los bienes de Filipinas.

Aquino sugirió que las autoridades se ven en la posibilidad de utilizar los puertos de Batangas y Subic Bay como puntos de entrega alternativos para los buques de carga.
