

FORO IBEROAMERICANO DE LOGISTICA Y PUERTOS

**Los puertos de América Latina y
el Caribe en las nuevas rutas de
transporte marítimo**

Antonio Juan Sosa

PANAMA, PANAMA

19 de Septiembre 2013

CONTENIDO DE LA PRESENTACIÓN

I - El escenario cambiante de las rutas del comercio en América Latina y el Caribe

II - Los desafíos que enfrentan los puertos de la región

III- Los puertos en el marco de una política logística regional

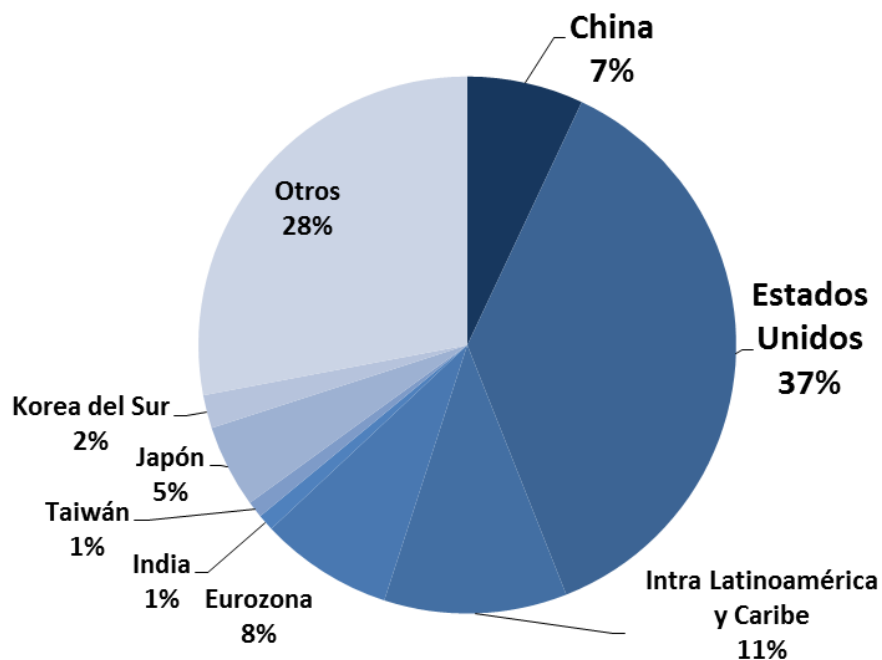
El comercio de América Latina tuvo un crecimiento sostenido en la década, que se ha recuperado tras la crisis de 2008/2009



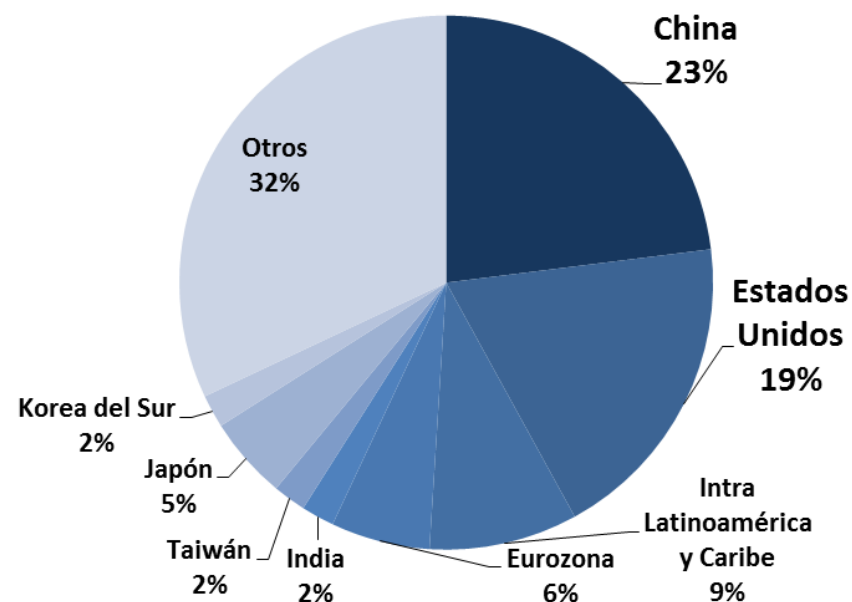
Total de importaciones y exportaciones de América Latina y el Caribe (US\$ FOB)

Ha habido cambios en el direccionamiento de los flujos, creciendo la participación de China como destino de las exportaciones regionales

Exportaciones regionales (2002, en ton)



Exportaciones regionales (2012, en ton)



Comparación de socios comerciales de América Latina y el Caribe (exportaciones 2002 y 2012, TM)



Las perspectivas de la mitad de la década generaron una ola de órdenes de construcción de buques que buscaron aprovechar las economías de escala

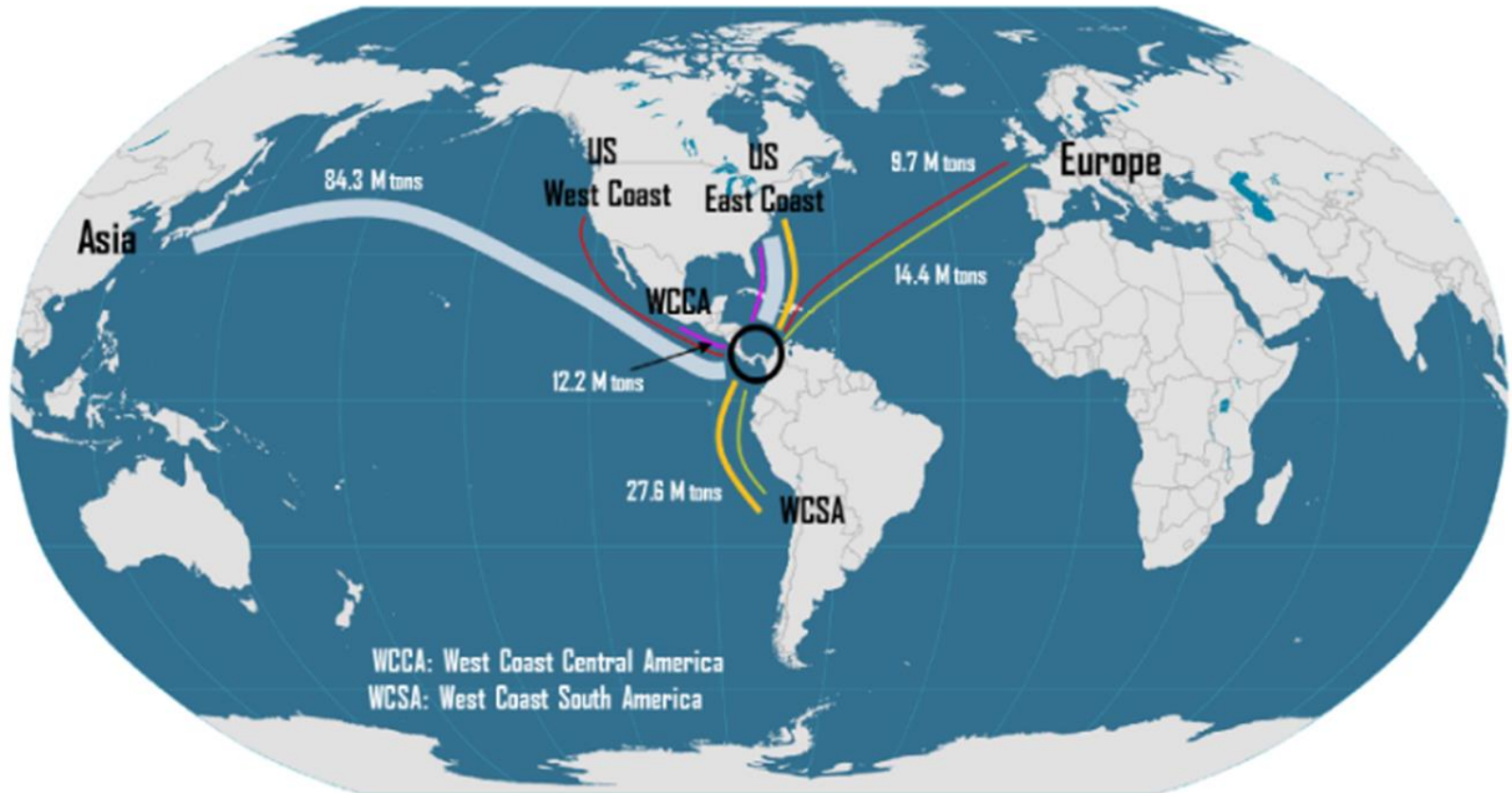
- ▶ Buques de mayor capacidad y eficiencia
 - Se amplía sustancialmente la capacidad de la flota
 - Aumenta el tamaño medio de los buques (se incorporan buques mayores)
- ▶ Se los asigna a las rutas de mayor volumen de carga (E-O)
 - Efecto “cascada” sobre otras rutas
- ▶ El advenimiento de la crisis financiera de 2009 implicó una sobreoferta, fuerte competencia y caída de fletes
- ▶ En algunos casos la evolución fue favorable: buques de gas
 - A partir de la explotación de shale gas en USA (tráficos de exportación a Asia)



El impacto de la ampliación del Canal de Panamá: nuevos patrones de comercio marítimo y reducción de fletes

- ▶ Se duplicará la capacidad y se permitirá el tránsito de buques del triple de la capacidad máxima actual
 - Los buques de mayores dimensiones harán escalas en menos puertos
 - Se van a incrementar los transbordos a *feeders* regionales
- ▶ Impactos globales y regionales el transporte marítimo de contenedores
 - En los tráficos de Asia hacia la Costa Este de Norteamérica y el Golfo
 - En los tráficos con origen o destino en la Costa Oeste de Sudamérica
- ▶ Impacto favorable en tráficos de graneles líquidos y secos
 - LNG desde el Golfo y el Caribe (TT) hacia Chile y Asia (Japón, Corea)
 - Carbón de Colombia, mineral de hierro de Brasil o hidrocarburos de Venezuela con destino a Asia

Las rutas de comercio que utilizan el Canal de Panamá(2012)



Source: Panama Canal Authority.

COSTA ESTE DE EEUU – ASIA	87.3 MILLONES
COSTA OESTE DE SUDAMERICA- COSTA ESTE DE EEUU	26.2 MILLONES
COSTA OESTE DE SUDAMERICA – EUROPA	15.2 MILLONES
COSTA OESTE DE EEUU – EUROPA	9.9 MILLONES
COSTA OESTE DE CENTROAMERICA – COSTA ESTE DE EEUU	11.7 MILLONES

En millones de toneladas
Año 2011



Los puertos deberán enfrentar un escenario diferente ...

- ▶ Modificaciones en el direccionamiento del comercio
 - China e India: recursos naturales, energéticos, materias primas alimenticias y (a futuro) alimentos procesados
- ▶ Buques de mayor porte
- ▶ Mayor cantidad de transbordos de contenedores
- ▶ Requerimientos de mejora en el desempeño logístico
- ▶ Operadores logísticos globales que buscarán posicionarse en mercados emergentes
 - Amenazas y oportunidades de complementación para los operadores locales



... que genera retos pero también brinda importantes oportunidades

- ▶ **Mejoras en la infraestructura** (*hard*): para atender buques mayores y para una conexión intermodal que asegure eficiencia en toda la cadena de suministro
 - Infraestructura: muelles, playas, canales, etc.
 - Conflictos ciudad-puerto y de conectividad terrestre
 - Infraestructura intermodal para mejorar vínculo con otros modos (barcazas, ferrocarril)
- ▶ **Mejoras institucionales** (*soft*): un marco regulatorio que asegure eficiencia y expansión, y la interacción de la política portuaria con la facilitación comercial
 - Marco regulatorio adecuado (a riesgo de perder cargas)
 - La política portuaria debe coordinarse con la gestión aduanera y comercial, con políticas de uso de suelo en áreas adyacentes a puertos, con estrategias de seguridad de las cargas.



Retos y oportunidades ...

- ▶ **Sostenibilidad ambiental:** responder a crecientes requerimientos ambientales tendrá impactos concretos en las áreas portuarias
 - Instalaciones para reciclaje de desechos de dióxido de carbono utilizado en la operación de buques
 - Servicios auxiliares para suministro de combustibles alternativos (GNL) para cumplir con políticas de reducción de emisiones.
- ▶ **Oportunidades de desarrollo productivo:** potencial de los puertos como nodos de desarrollo de actividades de valor agregado a la carga



La agenda logística de los países Latinoamericanos: una logística que viabilice su inserción global

- ▶ Una década muy favorable va dando paso a otra que desafía el modelo de crecimiento de América Latina
- ▶ Se abren oportunidades de inserción en el intercambio mundial que requieren una logística de calidad
- ▶ El desempeño logístico de la región muestra una trayectoria preocupante, que puede limitar su crecimiento
- ▶ Los mercados de servicios de transporte y logística están dominados por actores de países desarrollados
- ▶ ¿Qué nivel de *ambición estratégica* se quiere adoptar respecto al rol que se asigna a la logística en el modelo de inserción global?
 - Sólo reducir los costos logísticos de exportaciones e importaciones?
 - O participar de una forma más activa en los mercados de servicios logísticos y aprovechar su potencial para impulsar actividades productivas?



Construyendo un posicionamiento: posibles niveles de ambición estratégica

- ▶ **Primer nivel:** mayor competitividad en las exportaciones y menor costo en las importaciones
 - Mejorar la capacidad de Transporte y Logística. Favorecer la competitividad de las exportaciones/reducir los costos de las importaciones
 - Avanzar en el agregado de valor a las exportaciones, lo que contribuye a reducir los costos logísticos
- ▶ **Segundo nivel:** construir capacidades logísticas para atraer flujos de comercio de terceros países
 - Captar actividades de transbordo, consolidación o desconsolidación de cargas
 - Desarrollar un centro de actividades productivas o de servicios
- ▶ **Tercer nivel:** posicionarse como un competidor global en los mercados de transporte y servicios logísticos
 - Plataforma de relevancia **regional** de servicios logísticos y de transporte, o bien un cluster de infraestructura, empresas y conocimiento que compita en el mercado **global**



Reflexiones finales

- ▶ **Los puertos son una pieza clave en la organización de las cadenas de suministros a nivel global**
- ▶ **Ir más allá de la agenda tradicional, sin subestimarla**
- ▶ **Coordinar las políticas nacionales de logística con las de desarrollo sostenible**
 - La política portuaria se inserta en la estrategia logística, y la política logística en la de producción e inserción internacional
 - Logística como servicio y como “cluster” en sí misma
- ▶ **Desarrollar una política regional, para potenciar el desarrollo de empresas y para tener una voz común en los foros mundiales**

