



DIÁLOGO REGIONAL de POLÍTICA RED de TRANSPORTE

Miami | Octubre
26-27, 2017



El triple “E” - *evolución, estrategias y expectativas* - del mercado marítimo en América Latina

implicaciones y oportunidades regulatorias para el sector marítimo portuario

Prof. Dr. Gordon Wilmsmeier

*Kühne Professorial Chair in Logistics
Facultad de Administración | Universidad de los Andes,
Bogotá | Colombia*



DIÁLOGO REGIONAL
de POLÍTICA
RED de TRANSPORTE

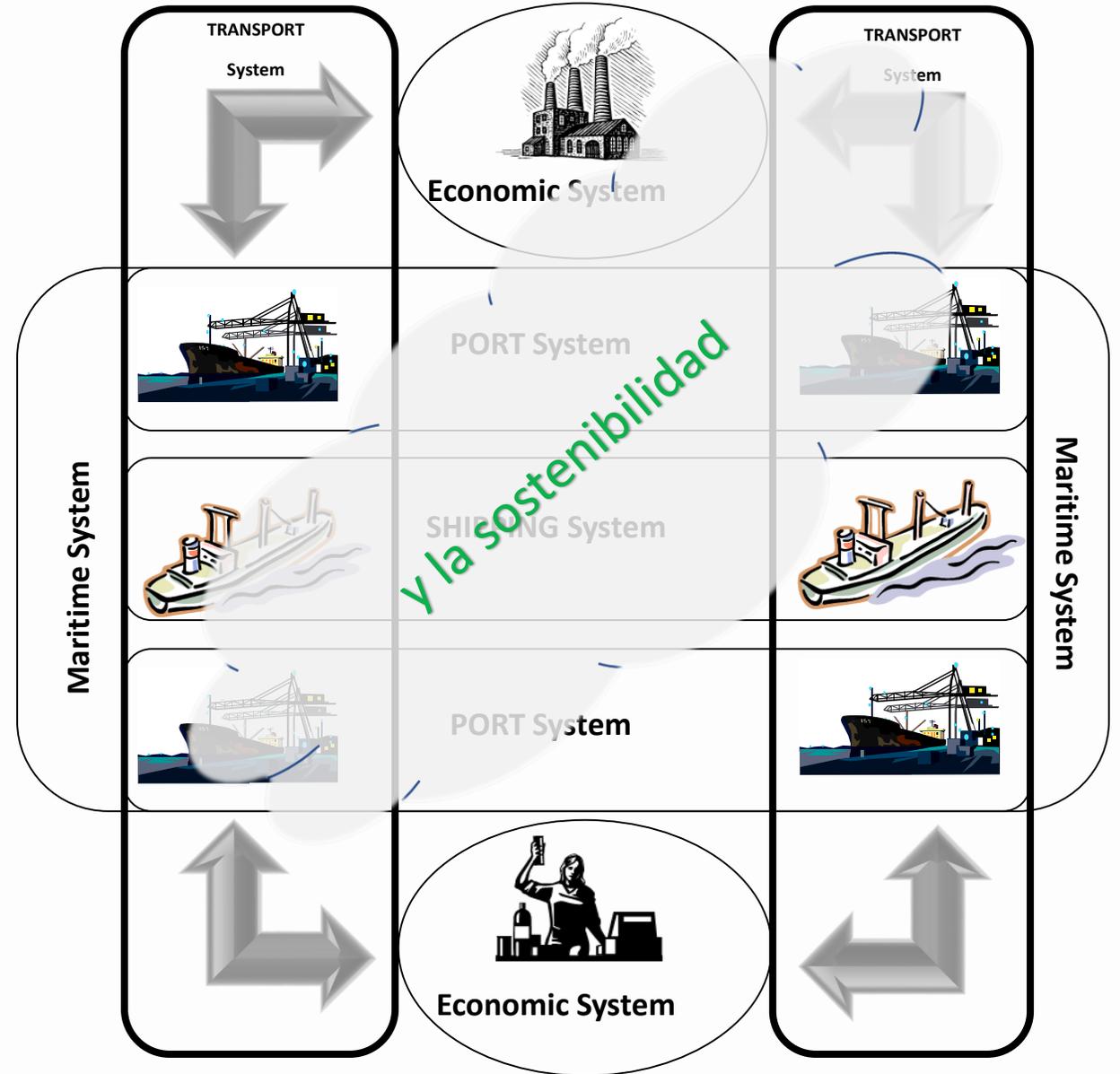
Miami | Octubre
26-27, 2017



Biopsia

El entorno actual

La interacción e interdependencia sistémica tradicional



Source: Cullinane and Wilmsmeier , 2010

La sostenibilidad en las políticas y regulaciones de la región del sector marítimo y puertos?

realidad?
o
el **nuevo** traje del rey?





quo vadis América Latina?

(nuevas) preguntas al sector marítimo y de puertos

- Hemos entendido los cambios en el entorno?
- Las infraestructuras...
 - ... están preparadas para cambios estructurales, más allá de crecer en escala?
 - ... van a ser parte de la solución en la lucha del cambio climático?
- Cómo es el camino hacia cero-emisiones, y un desempeño sostenible del sector?
- Las autoridades de la región van a tomar decisiones proactivas de incentivar cambios estructurales?





Globalisation “the expansion and acceleration of flows: goods, services, information, ideas, values ... and the frenzy of travel (tourism, temporary or permanent emigration).”

Paliu-Popa, 2008

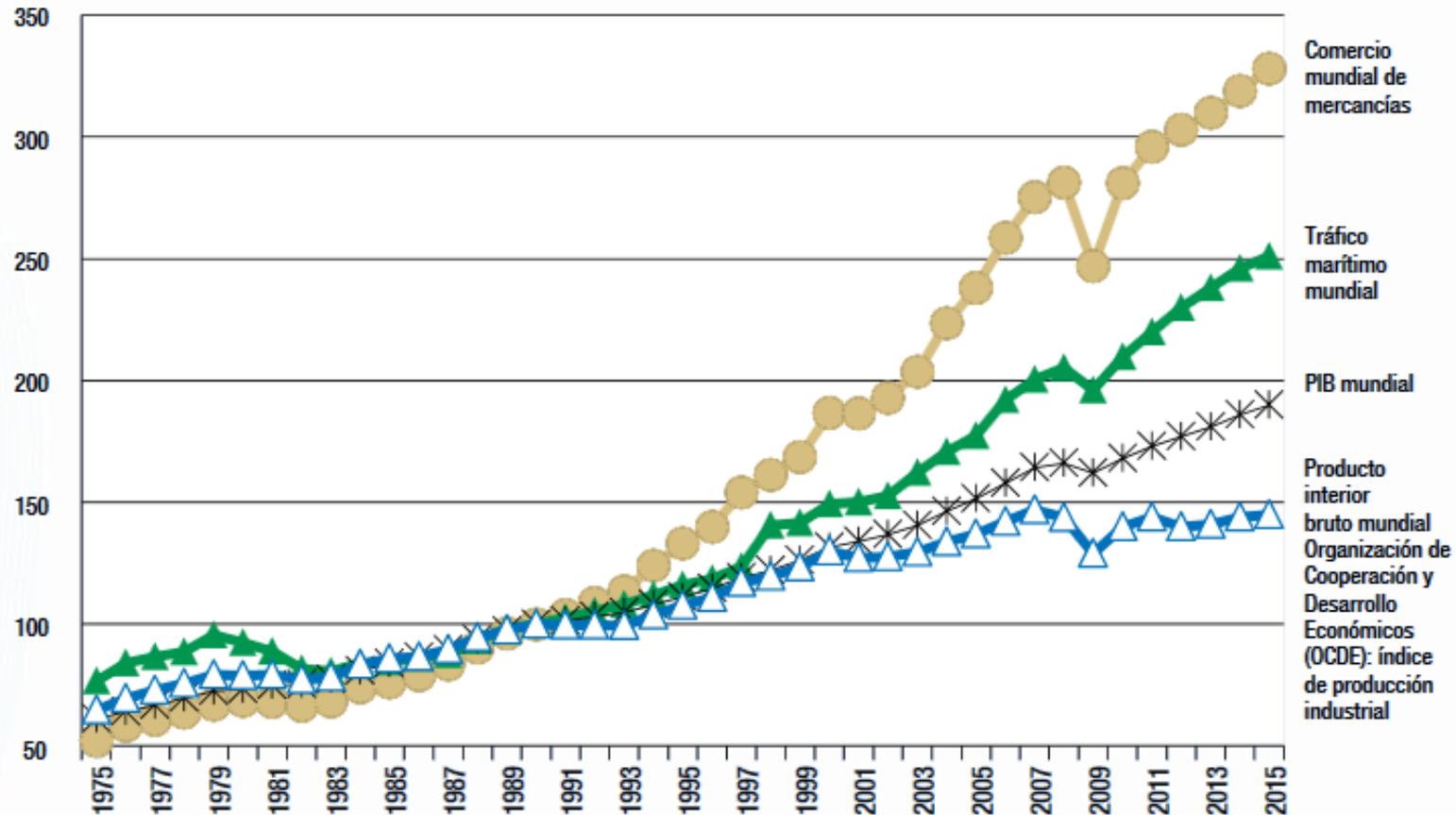
„It is when a thing is beginning to disappear that the concept appears. Take globalization: if there is so much talk of it, as obvious fact, as indisputable reality, that is perhaps because it is already no longer at its height and we are already contending with something else.“

Baudrillard, 2007

qué viene?

- "globalidad"
 - todo se mueve y se muda constantemente
 - todos compiten con todos, en todas partes por todo
- "multiplicidad"
 - La necesidad de aplicar diferentes objetivos, diferentes indicadores de éxito, diferentes estrategias, diferentes competencias, diferentes procesos, diferente estrategias de comercialización y diferentes canales de distribución en diferentes mercados porque cada mercado se constituye por condiciones diferentes.

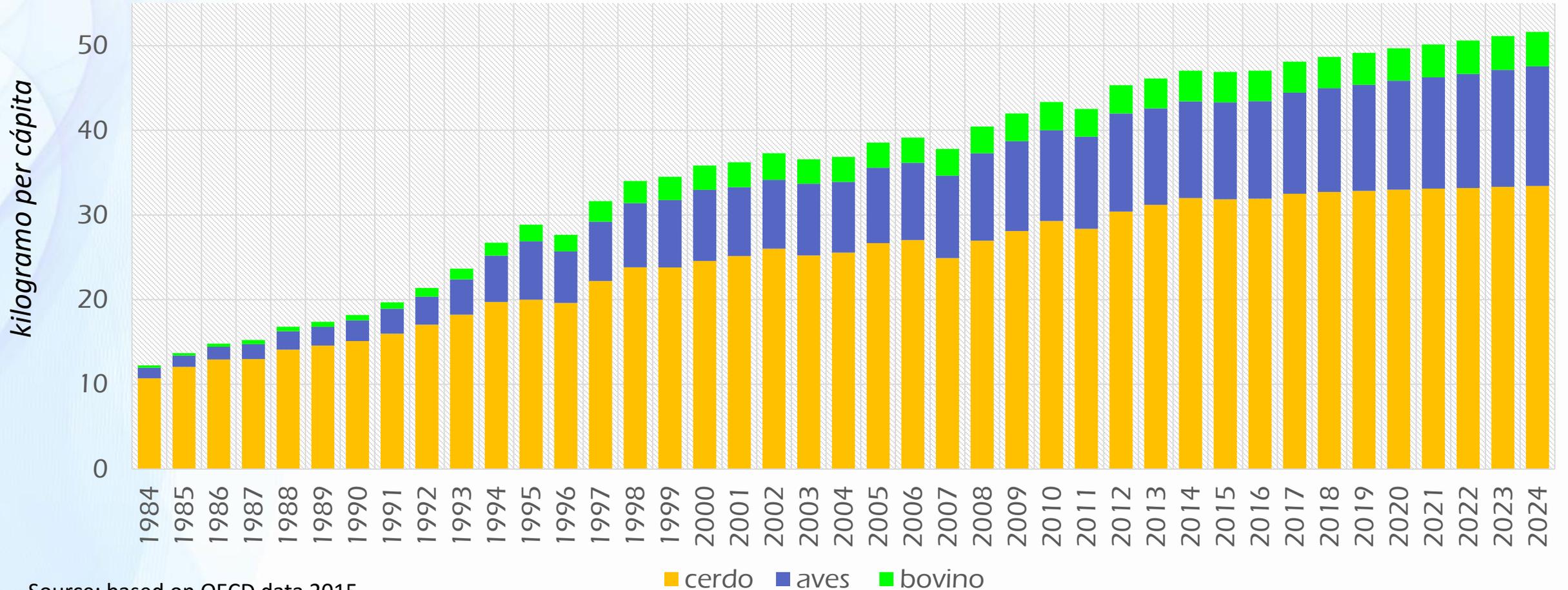
la trayectoria del crecimiento continuo índices de comercio, producción y PIB 1975-2015 (1990=100)



Source: UNCTAD secretariat, on the basis of OECD Main Economic Indicators June 2015; UNCTAD's The Trade and Development Report 2015; UNCTAD's Review of Maritime Transport, various issues; WTO's International Trade Statistics 2010, Table A1a; and the World Trade Organization (WTO), appendix table A1a, World merchandise exports, production and gross domestic product, 1950-2012. WTO press 2015

cómo influyen los cambios en los hábitos de consumo los desafíos y posibilidades logísticos de América Latina?

El ejemplo de consumo de carne en la China



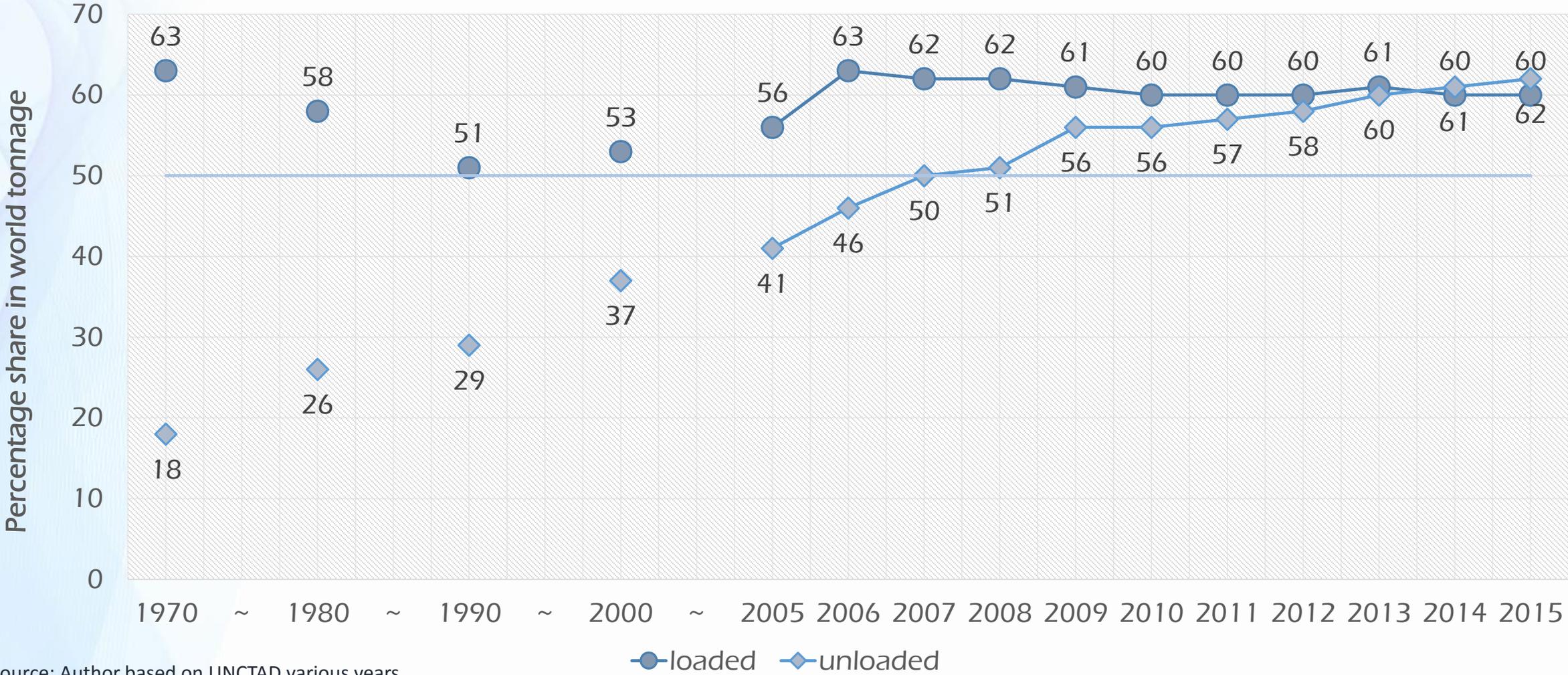
Source: based on OECD data 2015

Evolución

El mercado marítimo y portuario

Participación de países en desarrollo en el comercio marítimo global

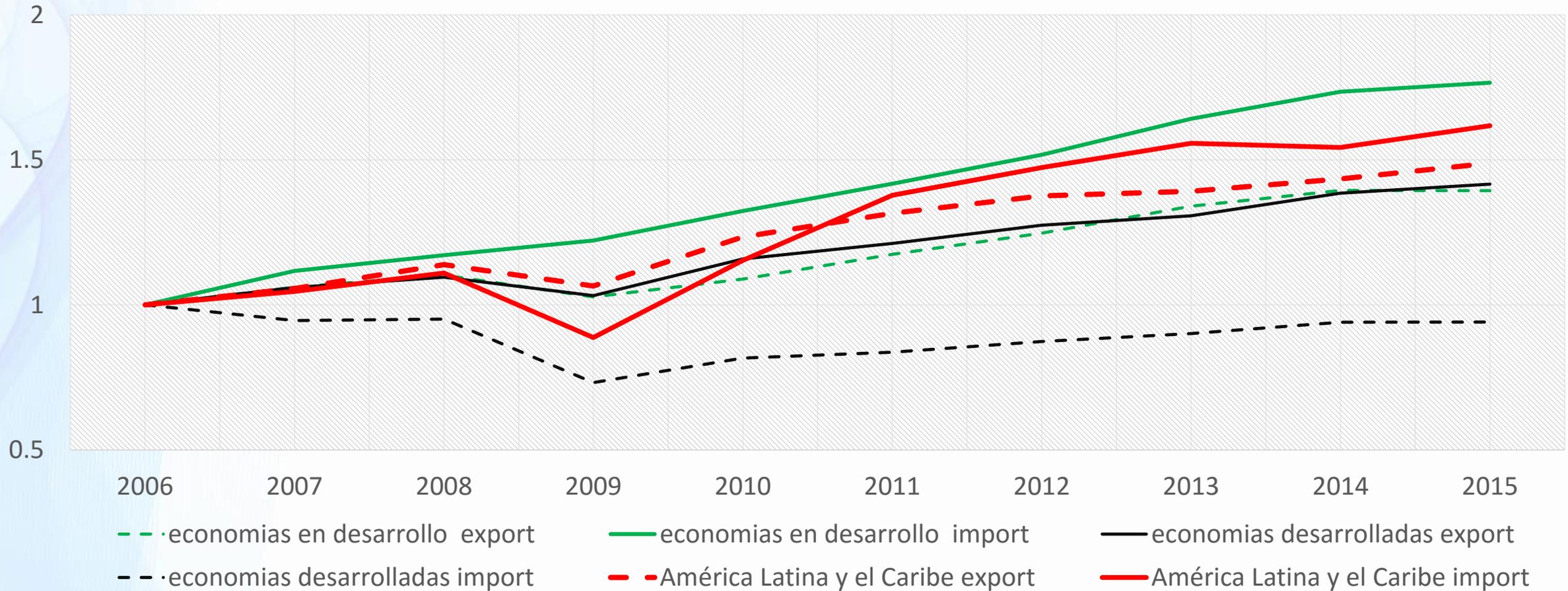
1970-2015



Source: Author based on UNCTAD various years

Índice de evolución volumen de carga marítima, 2006-2015

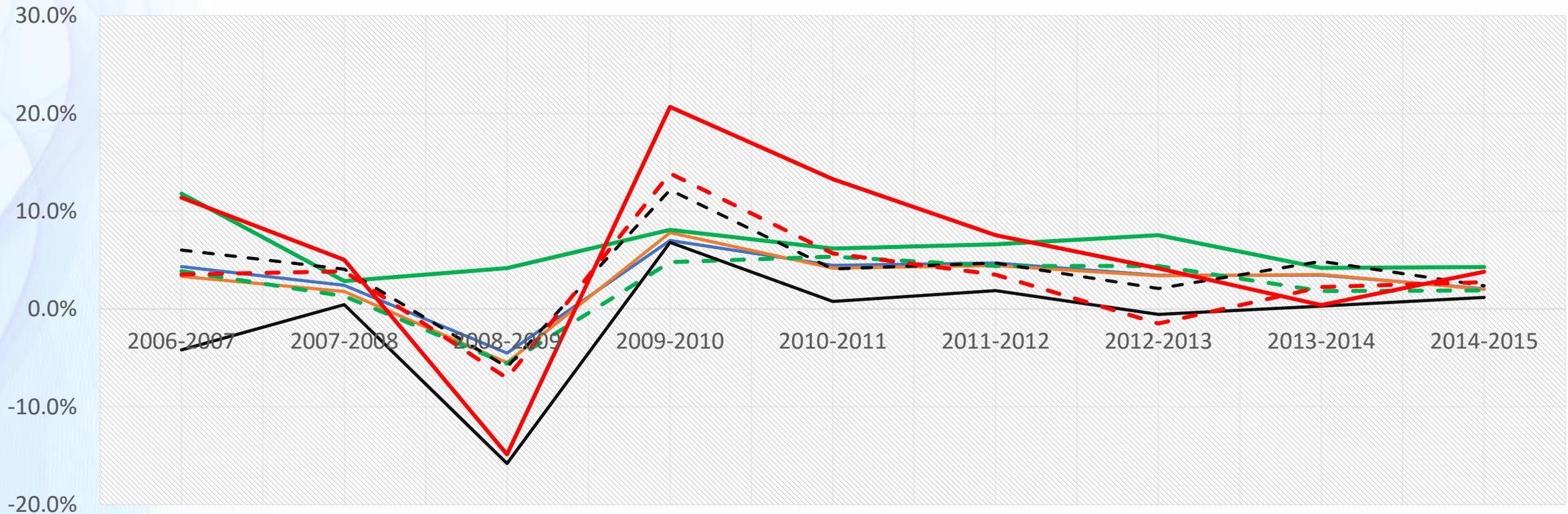
2006=1



Source: Author, based on UNCTAD

variación anual en el volumen de transporte marítimo

en porcentajes

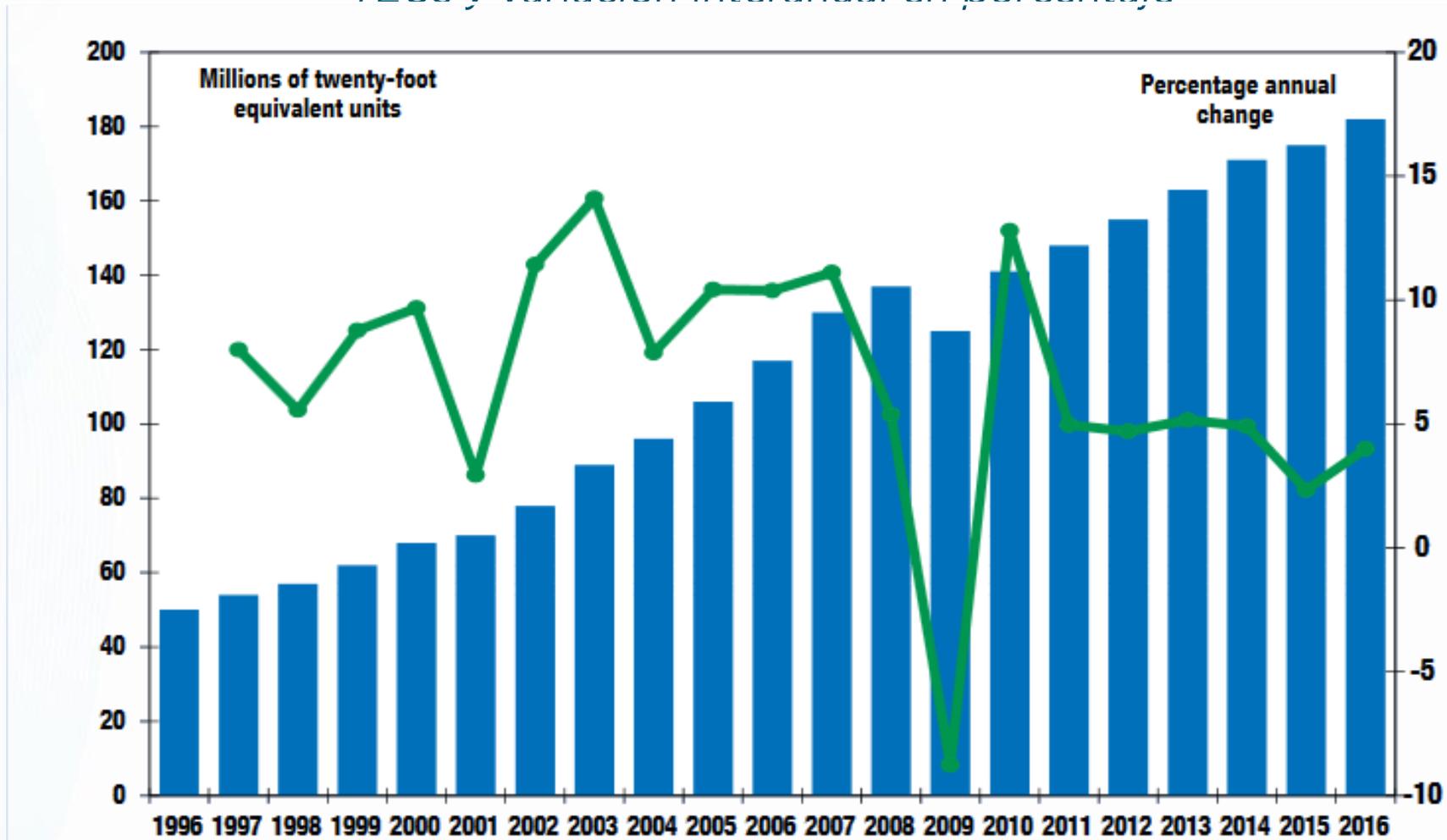


- mundo expo total
- economías en desarrollo impo total
- - economías desarrolladas expo total
- - América Latina y el Caribe expo total
- mundo impo total
- - economías en desarrollo expo total
- economías desarrolladas impo total
- América Latina y el Caribe impo total

Source: Author, based on UNCTAD

Evolución del comercio global de contenedores, 1996-2016

TEUs y variación interanual en porcentaje



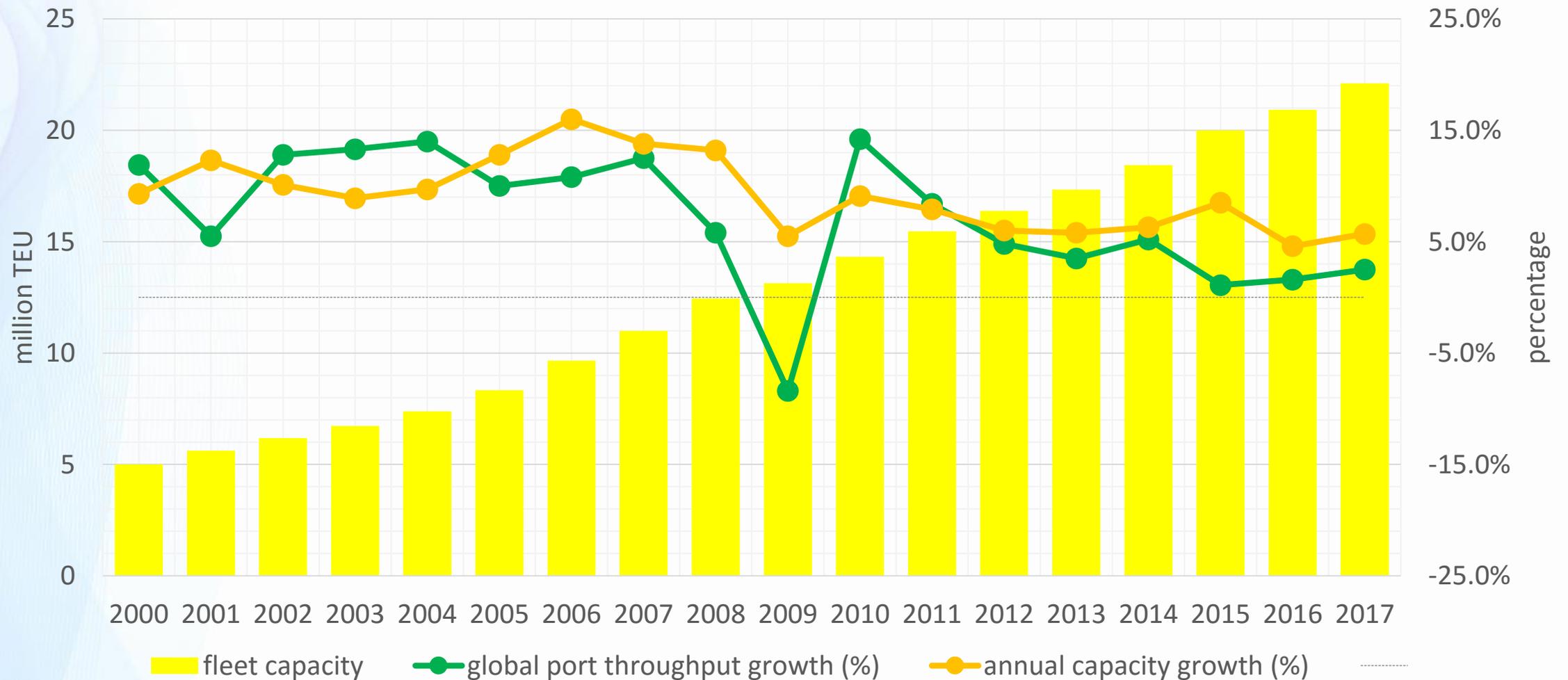
Source: RMT various years, Drewry Shipping Consultants, Container Market Review and Forecast; and Clarkson Research Services, Container Intelligence Monthly

Causas de crecimiento de transporte en contenedores

- Crecimiento orgánico: relacionado con la globalización; contratación de terceros; reducción de barreras comerciales, tratados de libre comercio, etc.
- Crecimiento por el cambio tecnológico: por sustitución tecnológica, cambio en la forma de transportar la carga a granel
- Crecimiento inducido: transbordos, desequilibrio comercial y contenedores vacíos

Evolución de la flota de buques de contenedores y de actividad portuaria

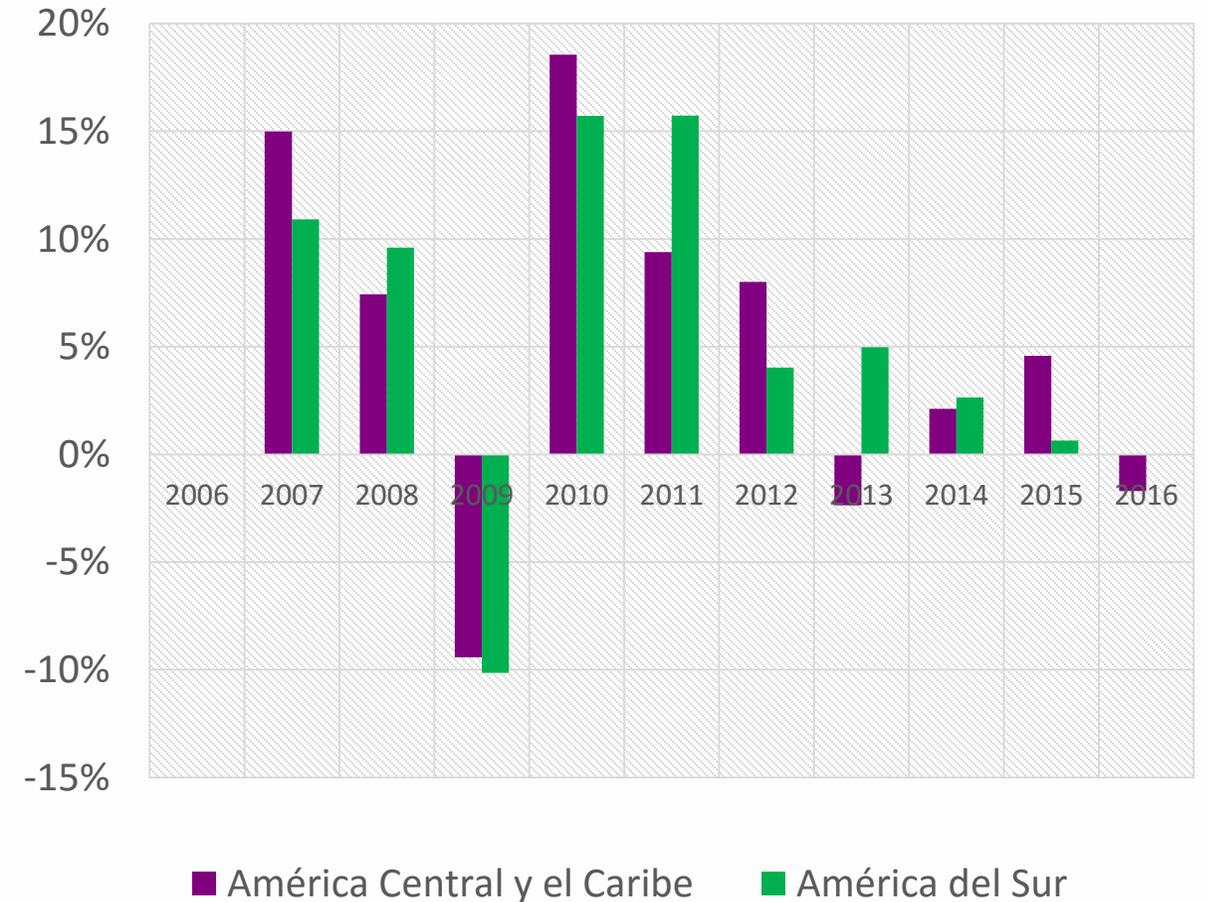
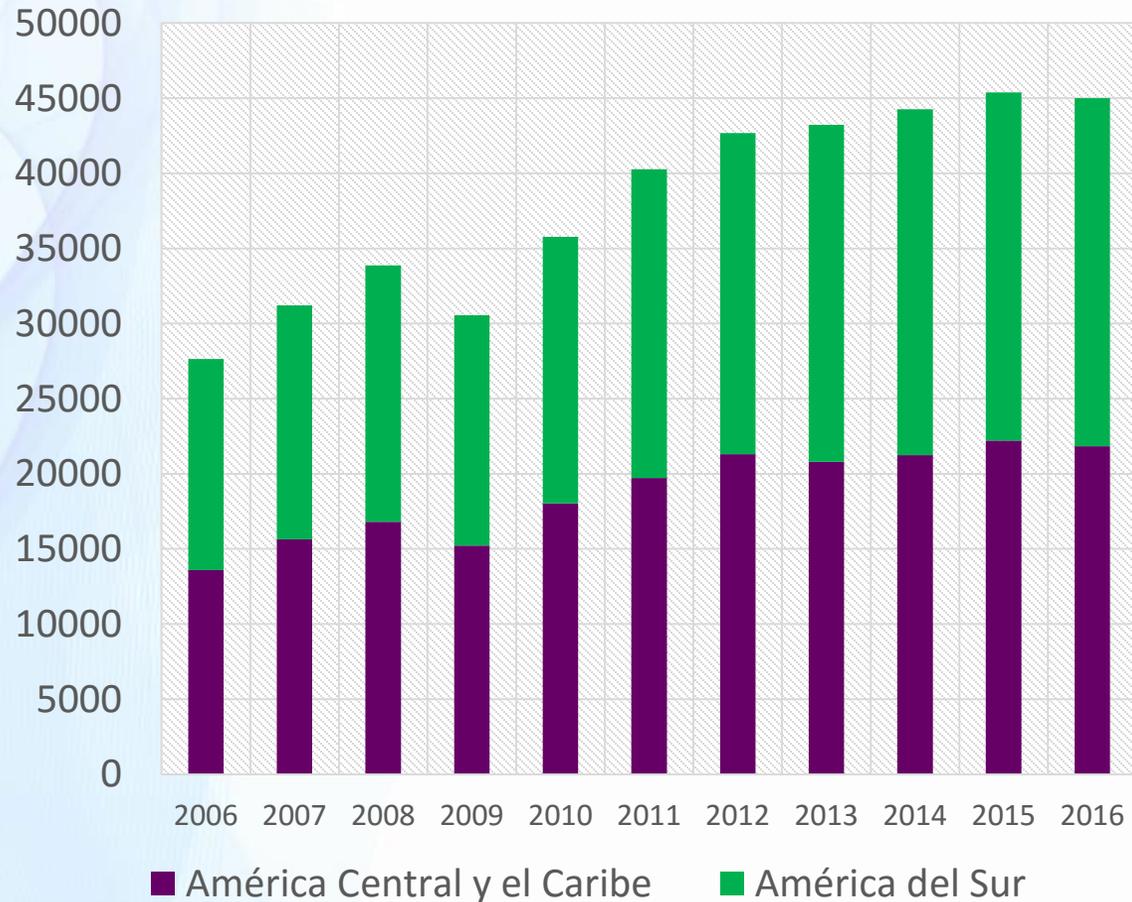
2000-2017



Source: Author based on UNCTAD and Alphaliner various years

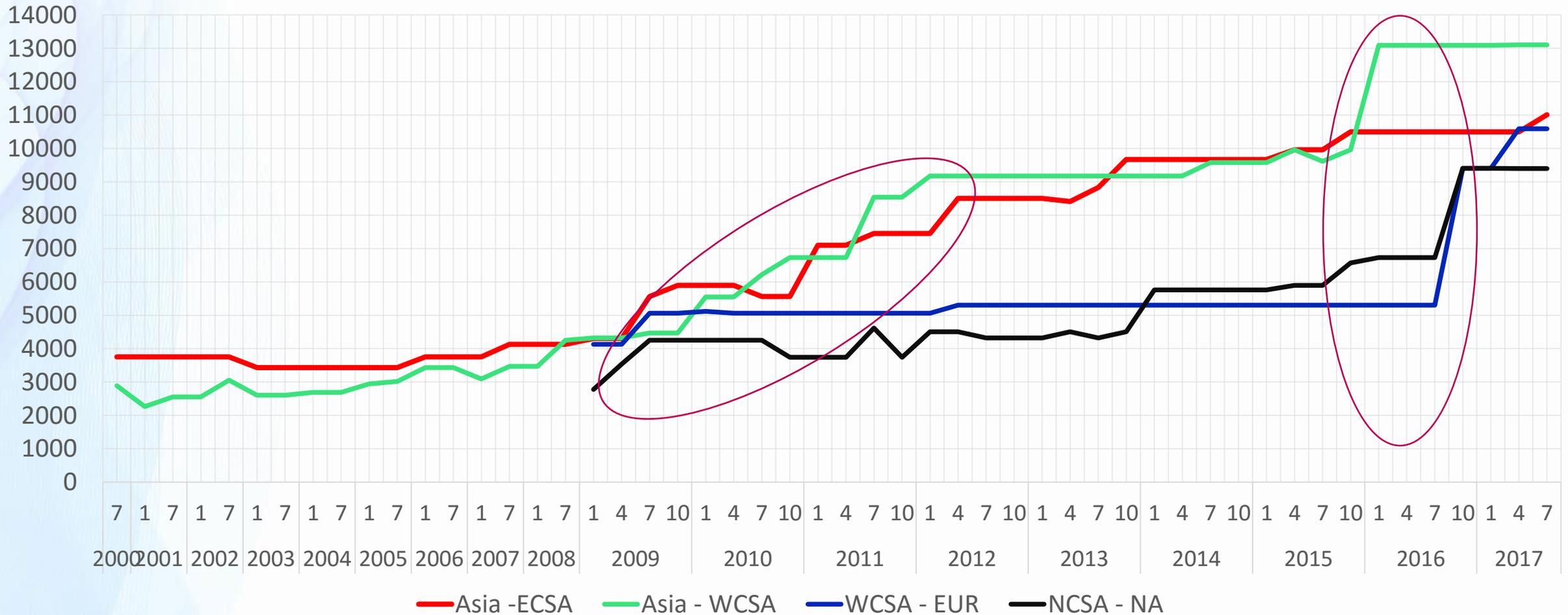
evolución actividad portuaria de contenedores en ALC, 2004-2015

miles de TEU / cambio interanual en porcentajes



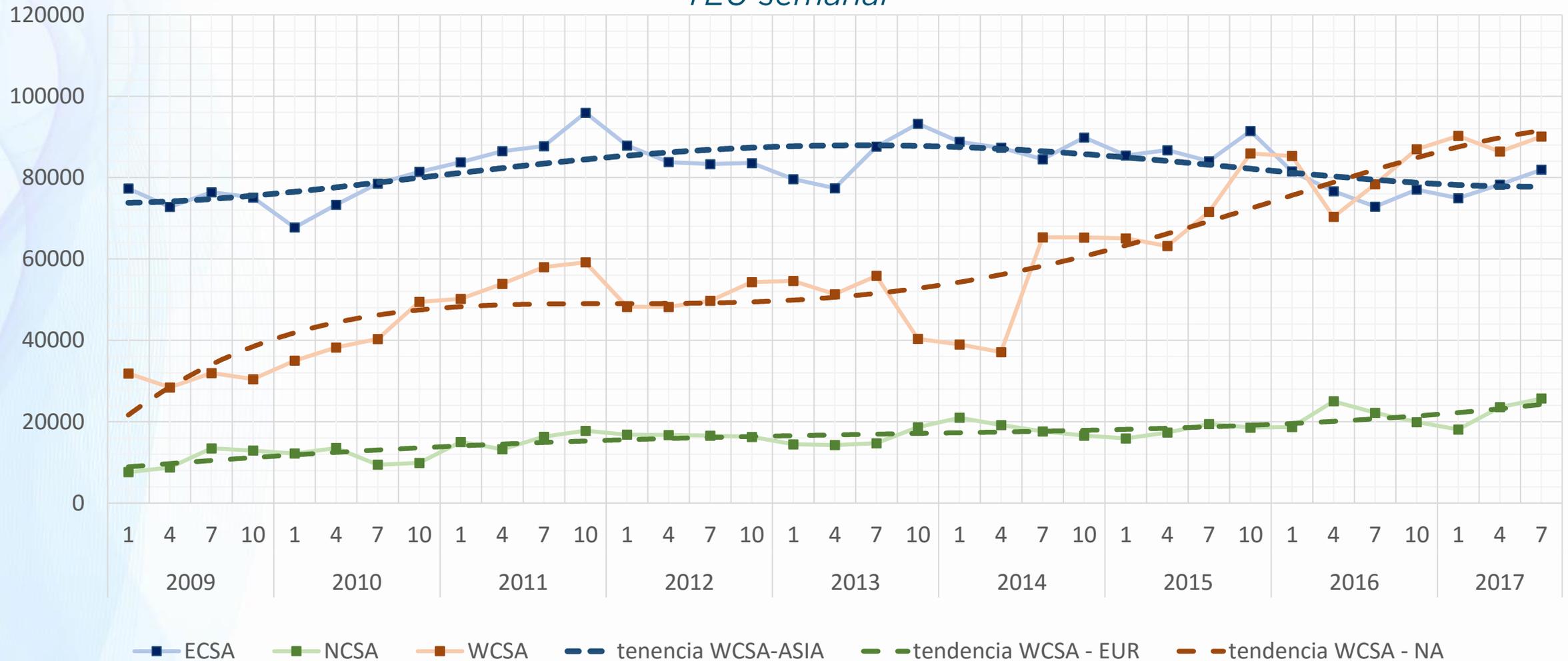
Source: Author based on ECLAC (2017)

evolución del tamaño máximo de buques en rutas de América Latina, 2000 -2017



Evolución capacidad semanal en rutas principales de América Latina, 2009-2017

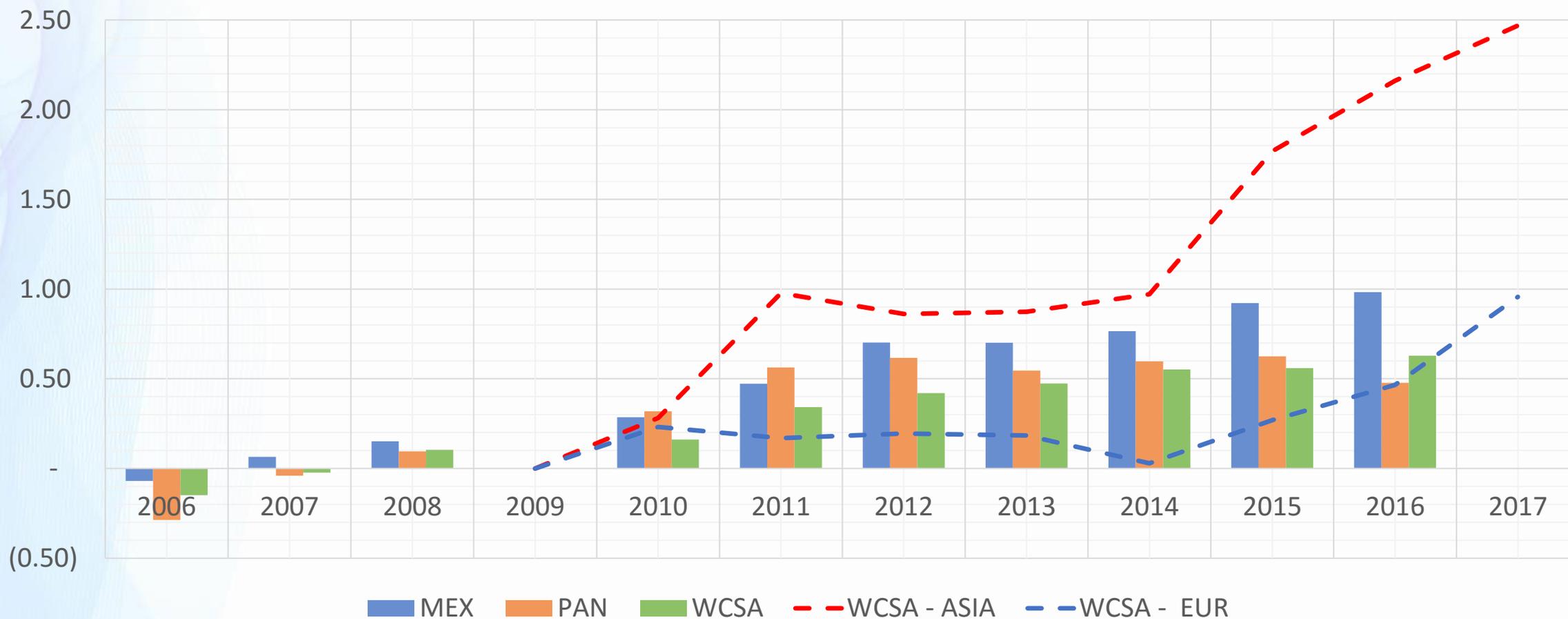
TEU semanal



Source: author, based on ComPairstata, Lloyds List and Marine Traffic various years

Evolución capacidad contenedores y actividad portuaria

índice año base 2009=0



Source: author, based on ComPairdata and ECLAC various years

Estrategias

Escala, concentración y/o poder?

Qué tan grande es hermoso?

- 2017
 - OOCL Hong Kong Ultra Large Container Vessel (ULCV)
Orient Overseas Container Line (OOCL)
 - característica:
 - capacidad: 21 413 TEU
 - eslora: 399,87 m
 - manga: 58,8 m
 - calado: 15 m
 - DWT: 197 317
 - constructor: Samsung Heavy Industries

Source: oocl.com



qué tan grande es hermoso?



=



=



para comparar:

Suez Canal: 164 km

Panamá Canal: 77km

Golden Gate Bridge: 2.7 km (53x)

qué tan grande es hermoso?

- Las economías de la región requieren barcos de este tamaño para ser competitivos?

- Las infraestructuras (puertos, hinterland) de la región están preparadas?

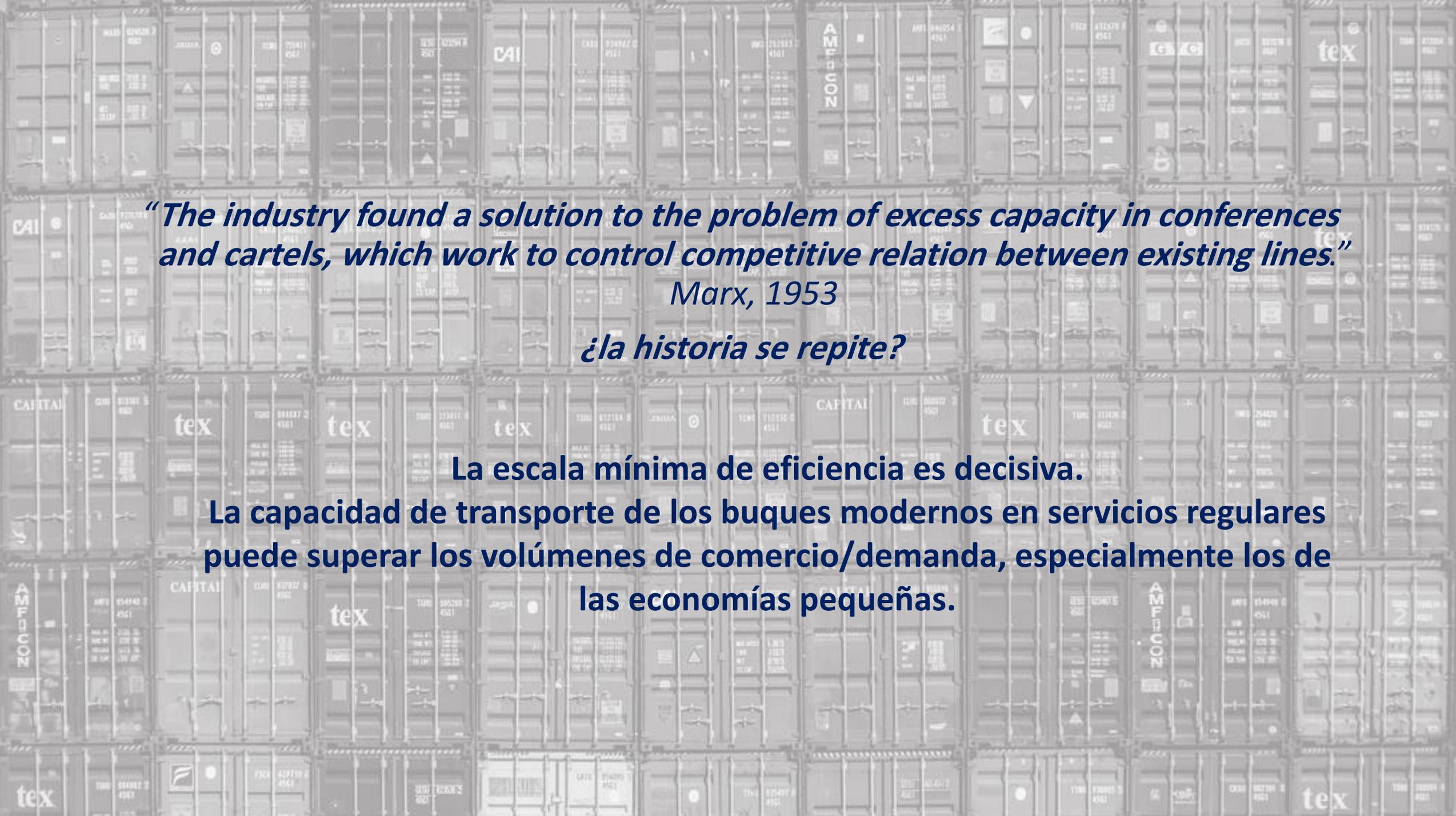
- La sociedad está dispuesta a pagar los desarrollos de infraestructura (puertos y hinterland) para recibir estos barcos?

Golden Gate Bridge: 2.7 km (53x)

concentración y/o poder?

- la naturaleza de la continuidad del desarrollo económico desigual apunta a las asimetrías duraderas de poder entre diferentes lugares y actores dentro de la economía global
- particularmente los actores poderosos coreografían los flujos transnacionales de conocimiento, personas y capital que caracterizan a la economía global contemporánea

Source: Storper and Walker, 1989; Beaverstock et al., 2000; Sassen, 2001



“The industry found a solution to the problem of excess capacity in conferences and cartels, which work to control competitive relation between existing lines.”

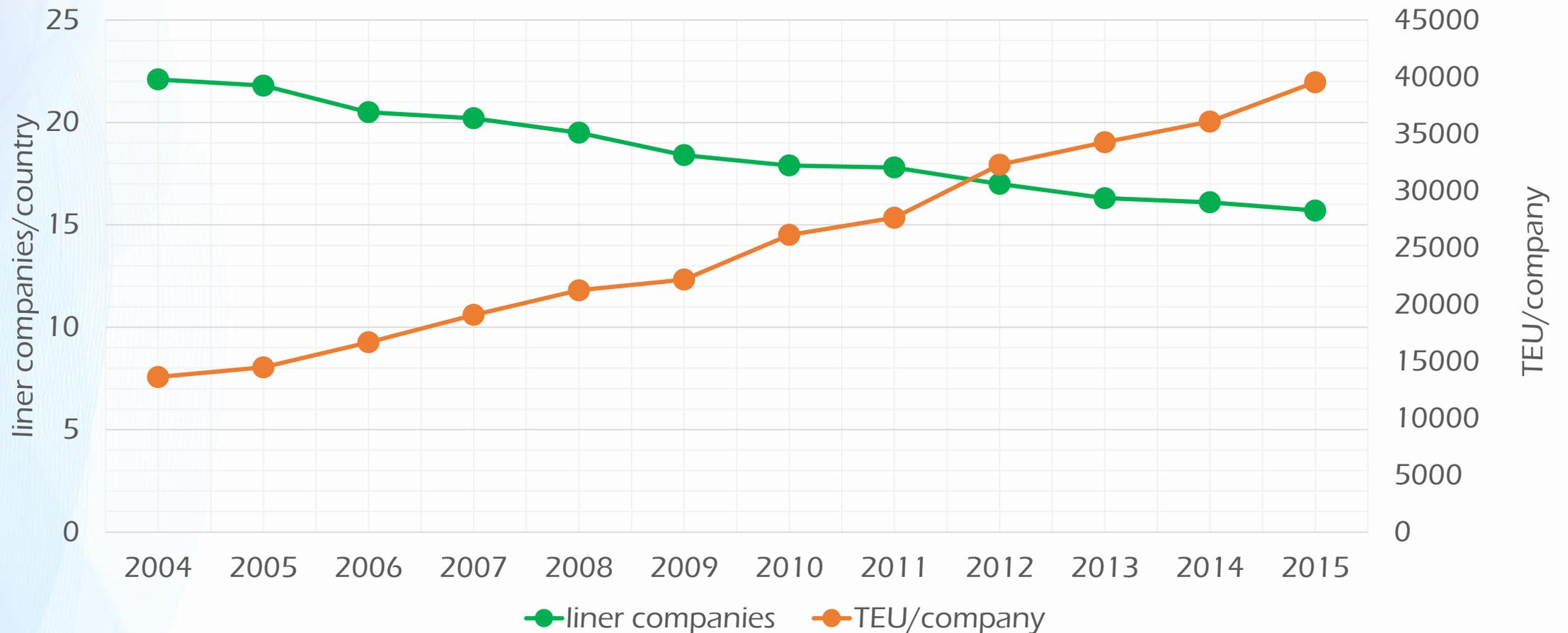
Marx, 1953

¿la historia se repite?

La escala mínima de eficiencia es decisiva.

La capacidad de transporte de los buques modernos en servicios regulares puede superar los volúmenes de comercio/demanda, especialmente los de las economías pequeñas.

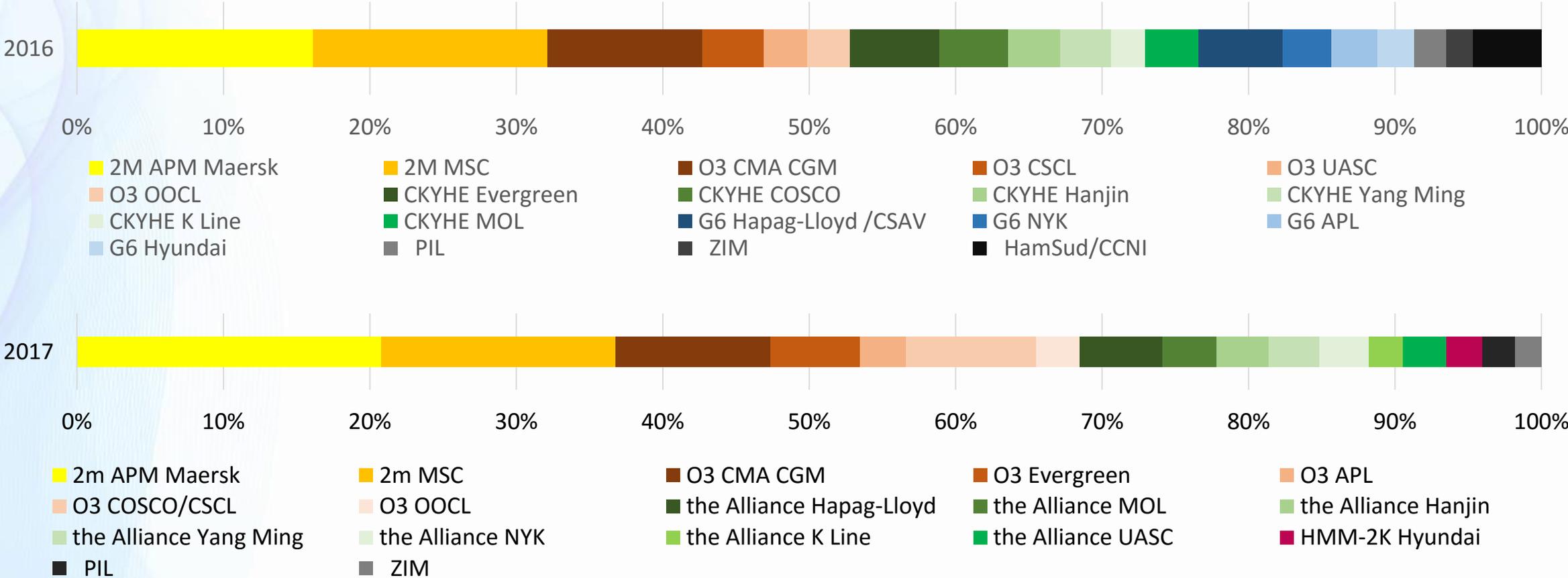
Concentración del sector marítimo número de empresas por país y capacidad promedio por compañía, 2004-2015



Source: UNCTAD RMT and Lloyds List Intelligence various years

Cambios en la estructura del mercado

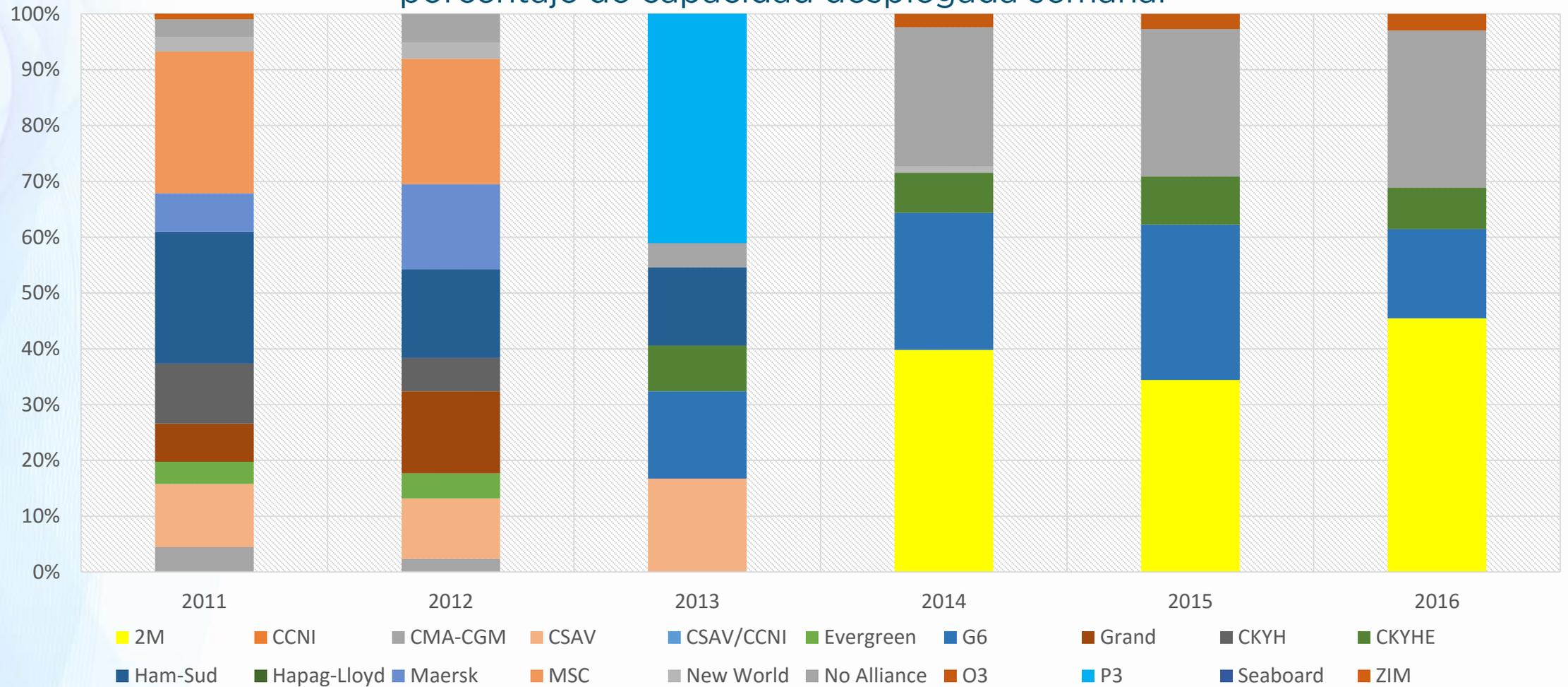
2016-2017



Source: ComPairdata and Lloyds List Intelligence various years

Evolución de alianzas en rutas de América Latina, 2011-2016

porcentaje de capacidad desplegada semanal



Source: WLS and Lloyds List Intelligence various years

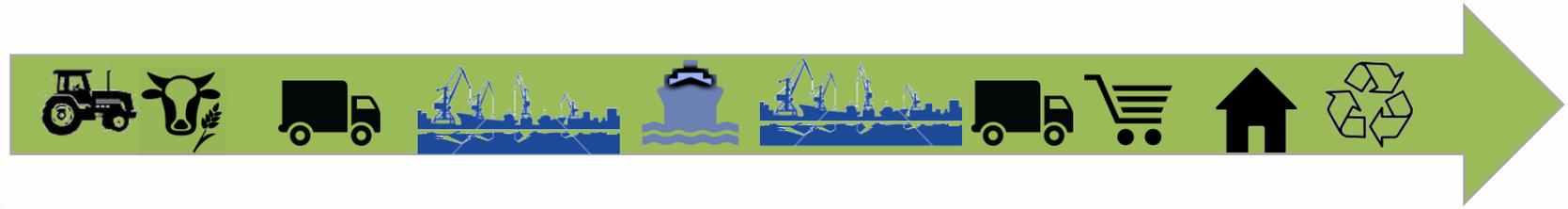
¿Cuál es la relación entre las organizaciones, el poder, el territorio y el lugar en el entorno actual?

¿(En qué manera) altera el entorno actual los conceptos, políticas y estrategias tradicionales en el sector del transporte marítimo y de puertos?

Expectativas

“walk the talk” de sostenibilidad

desempeño sostenible de cadenas logísticas y la contribución del transporte marítimo y de puertos?



? + ? + ? + ? + ? + ? + ?
= ???

consumo de energía y emisiones en terminales de contenedores en América Latina



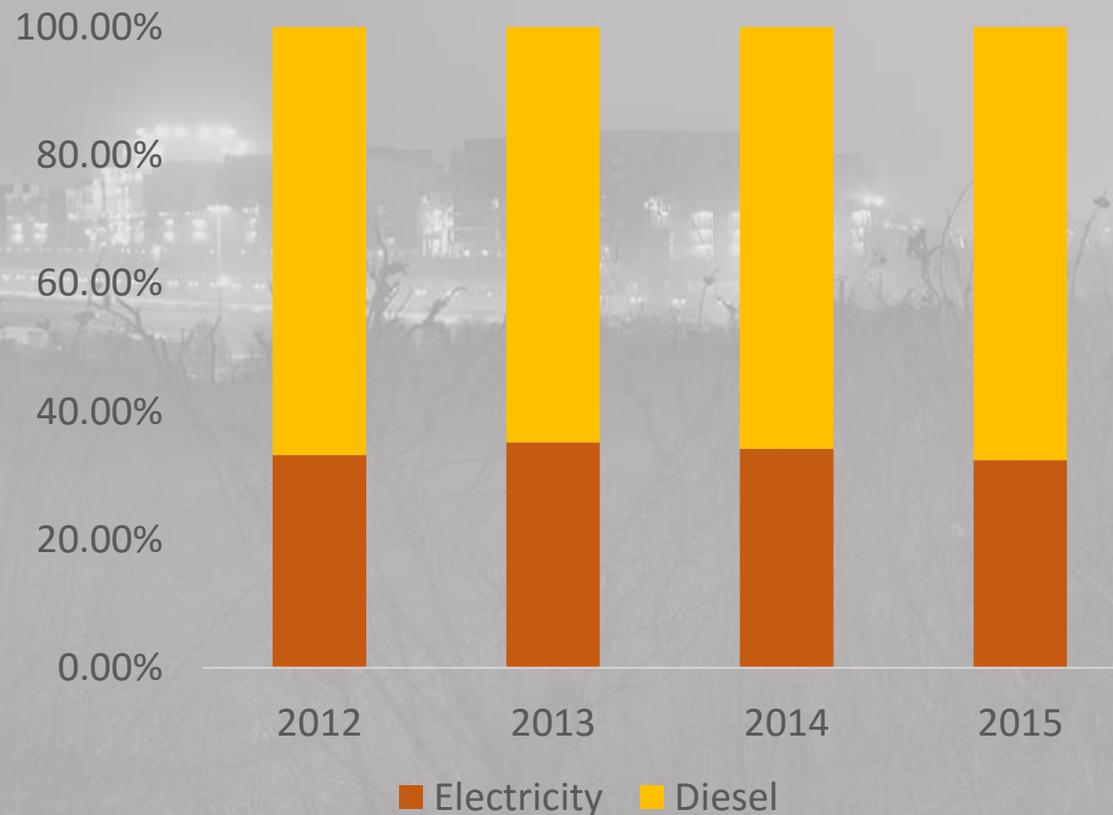
Actividad 2016
45 millón TEU



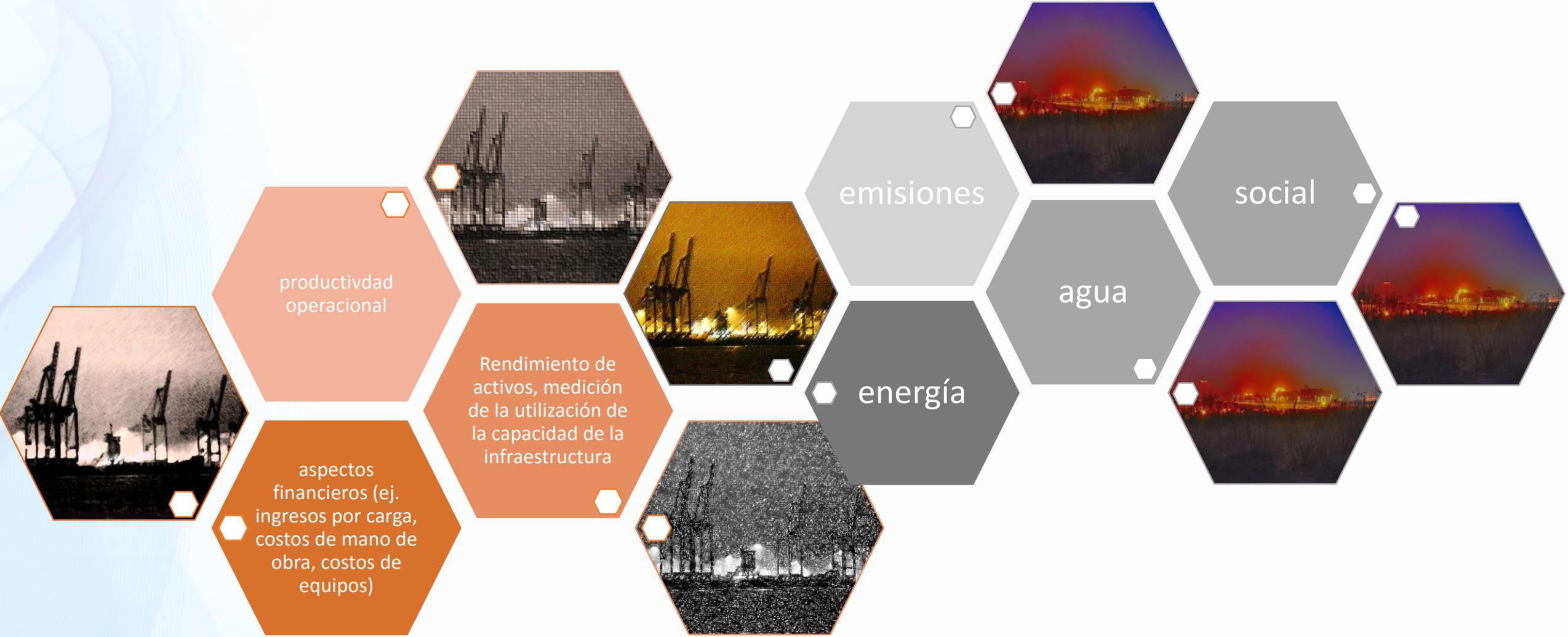
Consumo de energía equivalente a 266 millones litros de diésel (excluye energía de refrigeración)



Emisiones entre 675.000 y 760.000 toneladas de CO2 o 24 a 27kg CO2 / contenedor

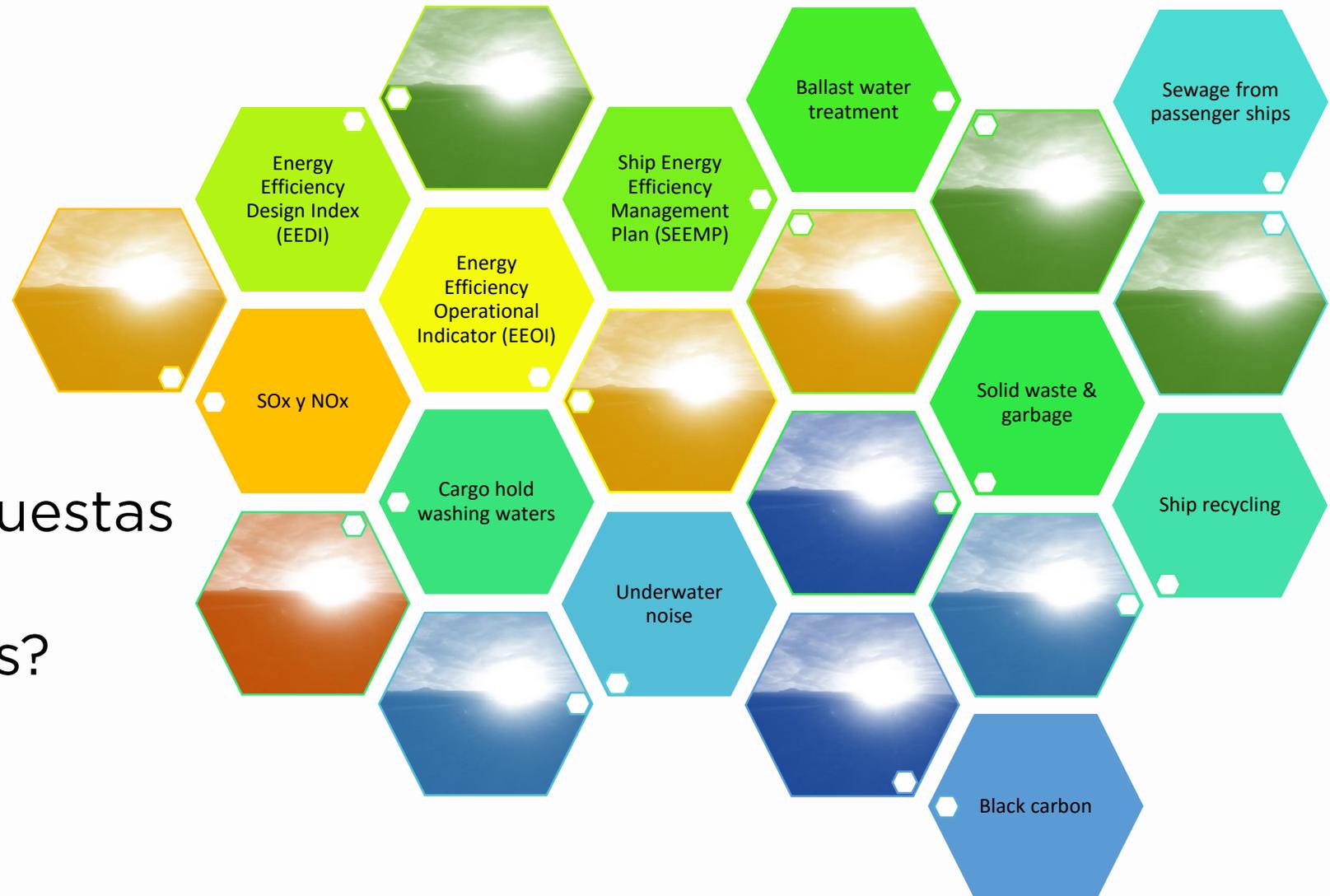


Los puertos: la necesidad de (re)evaluar el desempeño



Regulaciones en camino y en el horizonte

- Cuáles son las respuestas en la región?
- seguidores o líderes?



ejemplo: áreas de control de emisiones (ECAS)

- Combate del óxido de azufre (SOx) y el óxido de nitrógeno (NOx),
- Fuera de SECAS,
 - Actual el tope global de azufre es 3,50%,
 - 0.50% a partir del 1 de enero de 2020.
- Actualmente, existen cuatro ECAS:
 - Zona del mar Báltico (solo SOx)
 - Zona del Mar del Norte (solo SOx);
 - Área de América del Norte (SOx, NOx y PM);
 - Área del Mar Caribe de los Estados Unidos (SOx, NOx y PM)
 - En SECAS, el límite de azufre es 0.10%.

*Y cuáles son los esfuerzos
en los países
de América Latina?*

quo vadis ?

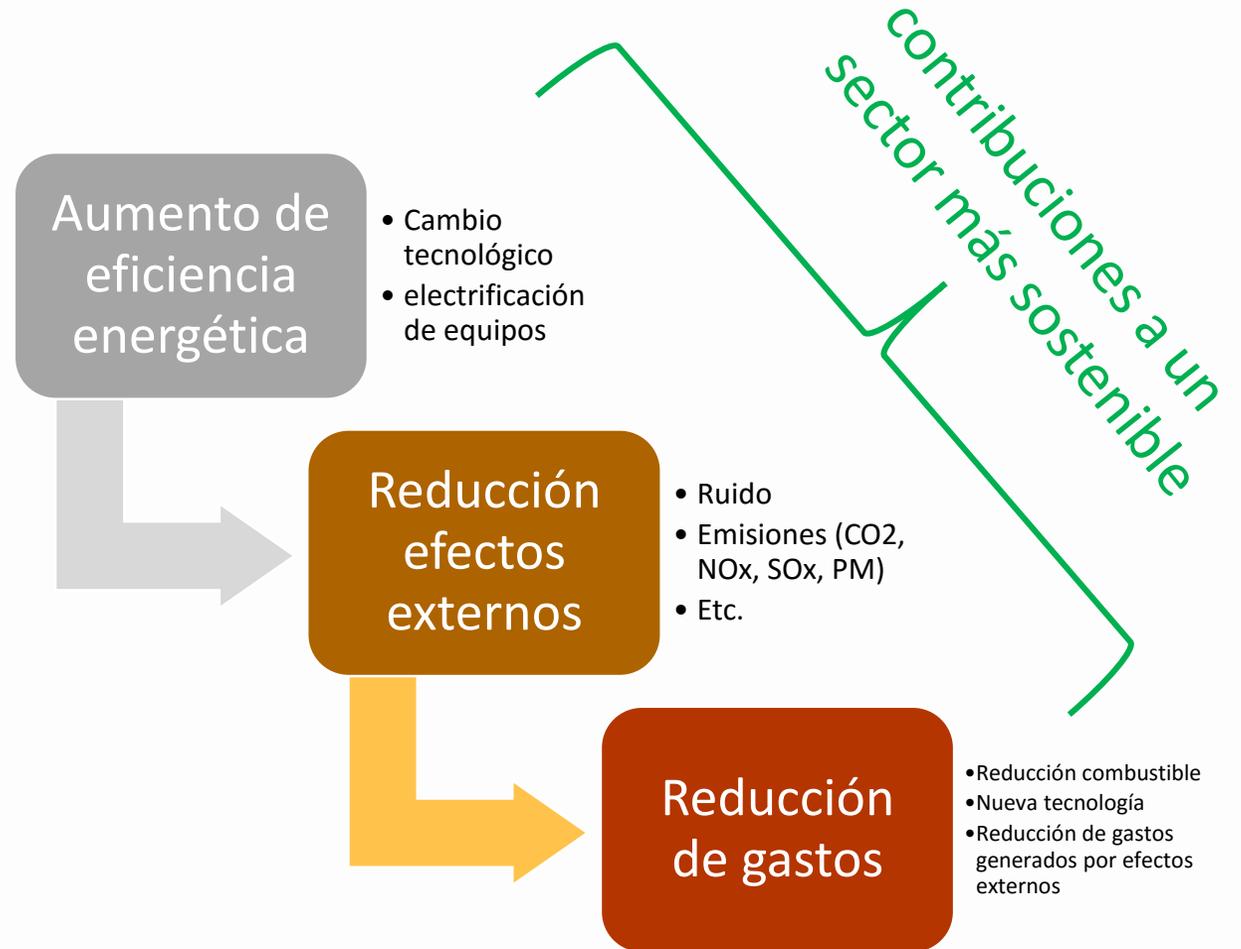
en la próxima década

Posibilidades de construcción del futuro

- sostenibilidad y competitividad son inseparables
- eficiencia y competitividad son inseparables
- Políticas de incentivos – no punitivas – premiando liderazgo y mejores prácticas
- Metas posibles:
 - Internalización de costos externos
 - Puertos cero-emisiones
 - Automatización y digitalización
 - Flotas verdes (ej. renovación de flotas)

Ejemplo - puertos

Estamos preparados para crear las bases regulatorias y políticas para generar este cambio?



El futuro – un sector sostenible?

Es necesario de avanzar de discutir sostenibilidad como concepto reformista y actuar inherentemente reaccionario

Sostenibilidad lleva el potencial de políticas radicales que provocan reconfiguraciones fundamentales en el sector

Gracias

Prof. Dr. Gordon Wilmsmeier

Kühne Professorial Chair in Logistics

g.wilmsmeier@uniandes.edu.co

Facultad de Administración

Universidad de los Andes

Bogotá | Colombia



**DIÁLOGO REGIONAL
de POLÍTICA
RED de TRANSPORTE**

**Miami | Octubre
26-27, 2017**

