



FEDERACIÓN MARÍTIMA PORTUARIA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Personería Gremial N° 1693

FEMPINRA

Tel 4305-0458 / 5973 Fax 4305-0458 /5973

EMAIL: umaflup@sion.com.ar



La crisis: perspectivas de largo plazo y efectos actuales en el sector marítimo y portuario

**SECRETARIA DE RELACIONES
INTERNACIONALES**



La infraestructura y su rol en el desarrollo

La crisis: perspectivas de largo plazo y efectos actuales en el sector marítimo y portuario

Ricardo J. Sánchez

Oficial de Asuntos Económicos
Área Infraestructura y Transporte
CEPAL, Naciones Unidas



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS





❖ **La infraestructura en la economía**

❖ **La crisis actual y el sector marítimo**



❖ La infraestructura en la economía



Infraestructura y desarrollo

*La experiencia mundial, analizada teórica y empíricamente, arroja resultados valiosos respecto a la relación positiva que existe entre la **provisión de infraestructura** y el **desarrollo** económico y social. Aún cuando se han suscitado diversas controversias sobre las formas de medición y sus resultados empíricos, mayoritariamente se reconoce que existe aquella relación positiva, y que la presencia de mejoras en la infraestructura ayuda a explicar los diferenciales de crecimiento entre regiones o países.*

*Con una visión obligadamente más amplia, por su parte, los **servicios** que se brindan a partir de la infraestructura complementan la relación mencionada en el párrafo anterior, concluyendo que mejores servicios de infraestructura dependen –entre otros factores– de condiciones apropiadas en su provisión, y que ambos –en forma asociada con otros factores económicos– apoyan las mejoras en la **productividad** y la **competitividad** de un país o región (en el sentido amplio), y coadyuvan al crecimiento económico.*

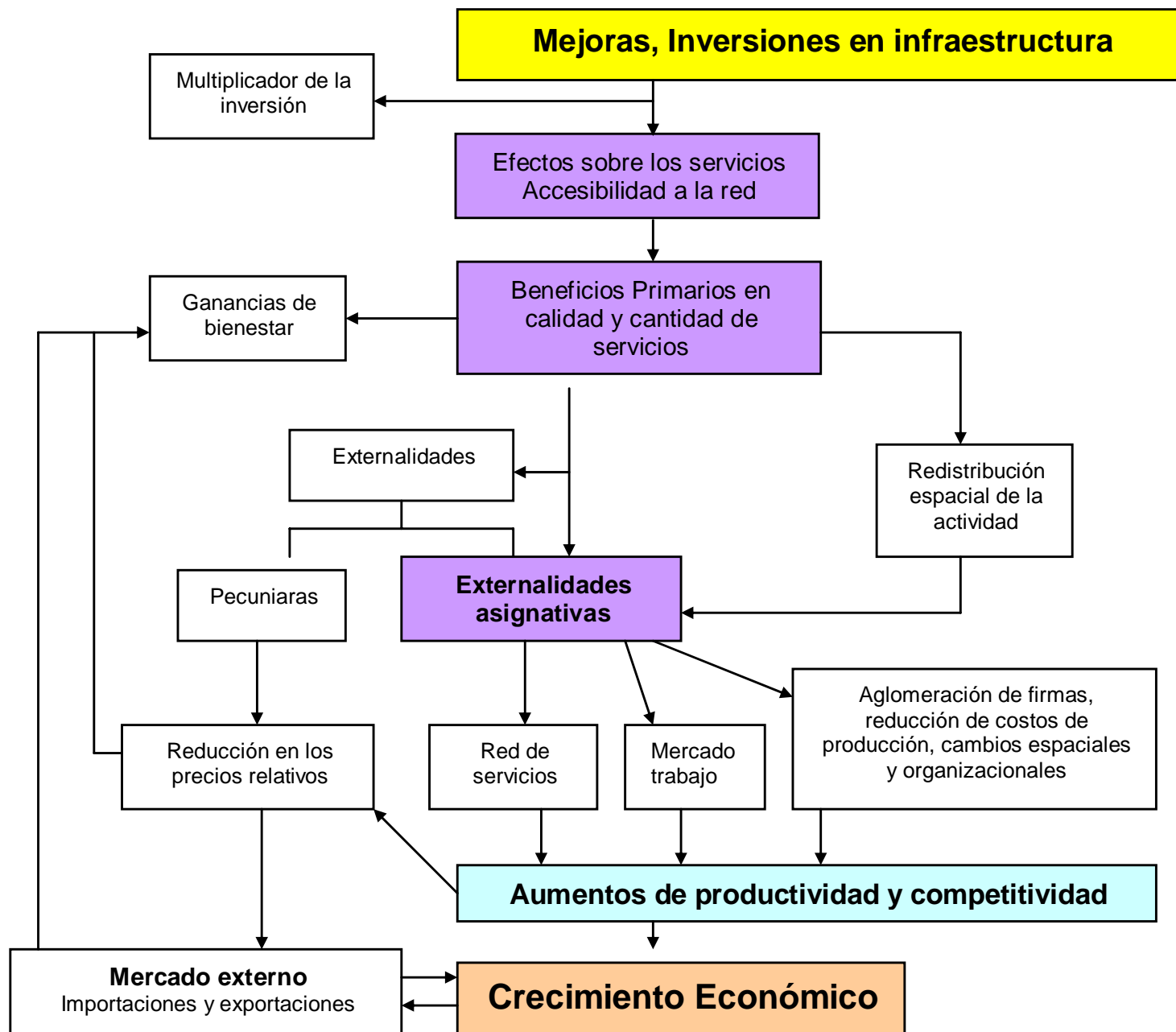


- ▶ **Infraestructuras económicas:** apoyan directamente a las actividades productivas. La infraestructura económica comprende el conjunto de equipamientos conocidos como “infraestructura básica”. Dentro de ésta categoría, a su vez, puede haber cuatro clases:
 - Las destinadas a la prestación de servicios públicos de abastecimiento de agua, electricidad y gas natural, recolección y depuración de residuos.
 - Las destinadas a la prestación de servicios de comunicaciones: servicios telefónicos, postales, por cable.
 - Las relacionadas con el transporte de personas y bienes: carreteras, ferrocarriles, vías fluviales, puertos y aeropuertos
 - Las relacionadas con la gestión del suelo: como mejora de drenajes, prevención de inundaciones, irrigación, entre otras.

- ▶ **Infraestructuras sociales:** permiten proveer servicios sociales, vinculados directamente al bienestar social del consumidor e indirectamente a las actividades productivas. La infraestructura social está integrada por instalaciones educativas, sanitarias, centros asistenciales, culturales, y una serie de edificios y equipamiento utilizados por la Administración.



El camino de las mejoras de infraestructura en la productividad, la competitividad y el desarrollo





Acción de la infraestructura

❖ **Crecimiento económico**

Los servicios de infraestructura aumentan la productividad / reducen los costes de producción

❖ **Desigualdad y pobreza**

El acceso a los servicios de infraestructura tiene mayor efecto positivo sobre los ingresos y el bienestar de los segmentos más pobres. Servicios públicos y acceso universal.

- ✓ *Mejor acceso a los mercados (de trabajo, por ejemplo)*
- ✓ *Mejora del capital humano, directa (acceso a agua potable, saneamiento) o indirecta (transporte a la escuela, el hospital, el entretenimiento, etc.)*



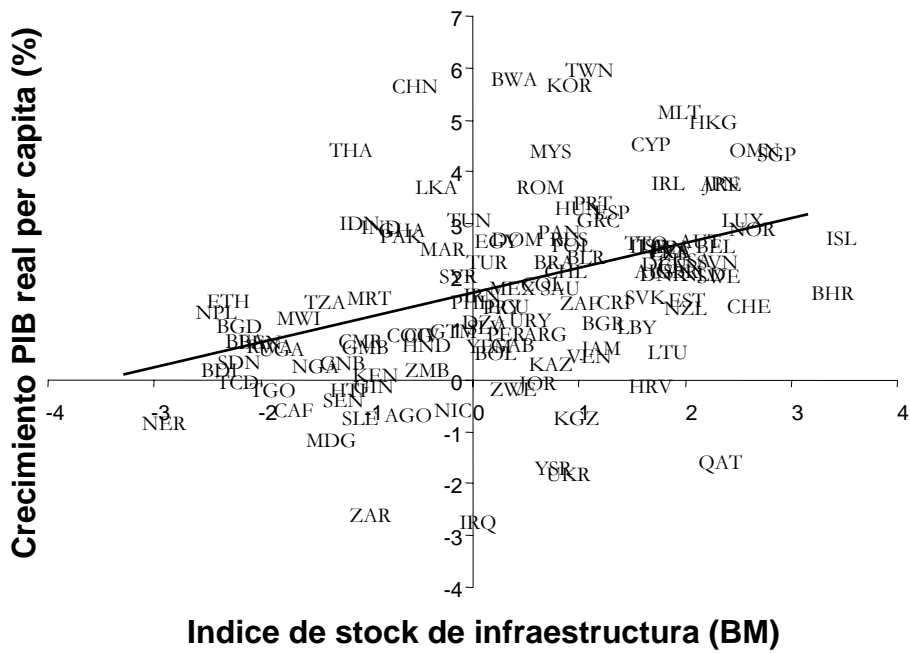
Efectos generales

- **la infraestructura contribuye como producto final directamente a la formación del Producto Interno Bruto (PIB), mediante la producción de servicios de transporte, de abastecimiento de agua potable y energía eléctrica, de saneamiento y de telecomunicaciones;**
- **las inversiones en infraestructura generan externalidades sobre la producción y el nivel de inversión agregado de la economía, acelerando el crecimiento a largo plazo;**
- **las inversiones en infraestructura influyen indirectamente en la productividad del resto de los insumos en el proceso productivo y de las firmas. En el caso de los factores productivos, la tierra, el trabajo y el capital físico aumentan su productividad con las inversiones en infraestructura que facilitan el transporte de los bienes e insumos intermedios o la provisión de los servicios antes mencionados, en el caso que su prestación se realice de manera eficiente. En el caso de las firmas, su competitividad se ve beneficiada por la disminución de los costos, dado que las inversiones hacen más eficientes las cadenas de provisión de insumos, de almacenamiento y de distribución. Esto permite, además, manejar de mejor manera los inventarios, acceder a nuevos mercados y aumentar las economías de escala.**

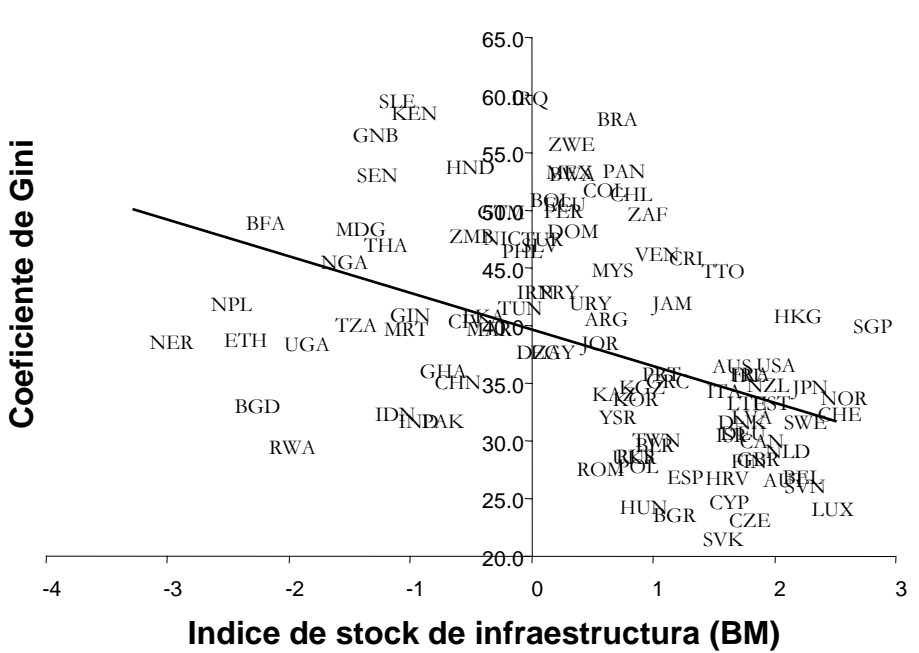


Infraestructura, desarrollo y equidad

Stock de Infraestructura y desarrollo económico



Stock de infraestructura e inequidad del ingreso



Fuente: Luis Servén 2008

Si se considera la relación entre calidad de la infraestructura, el PIB real per capita y la desigualdad de la distribución del ingreso, las tendencias son las mismas en cada caso



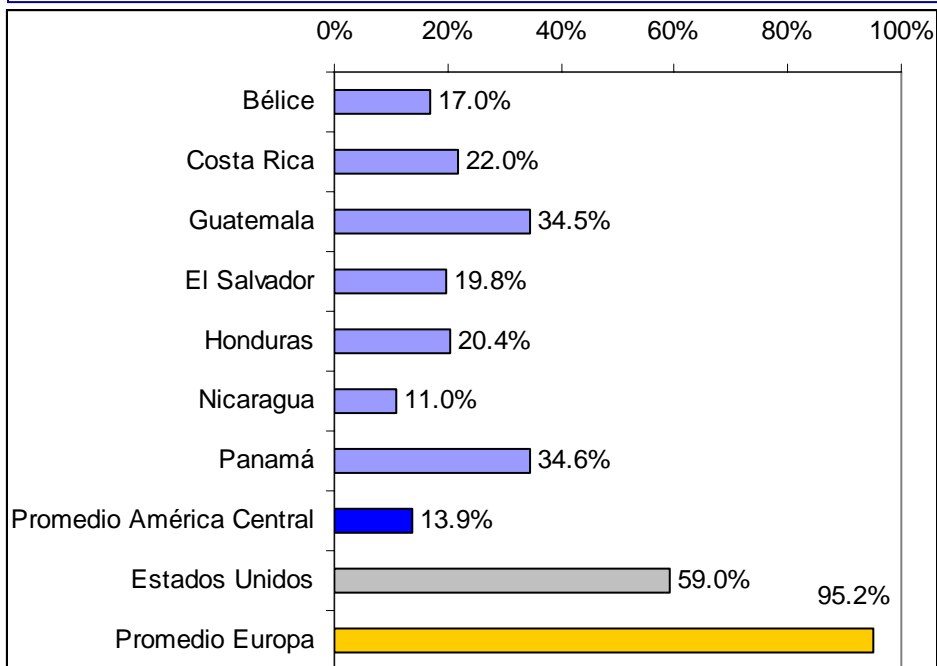
La infraestructura de transporte en América Central (i)

	Vías pavimentadas/ Total	Vías Totales/ Km ²	Vías Pavimentadas/ Km ²	Vías Totales/ Población	Vías Ferreas/ Km ²	Vías Ferreas/ Población
Bélice	17.0%	0.13	0.02	0.0108	0	0
Costa Rica	22.0%	1.00	0.22	0.0092	0.026	0.0002
Guatemala	34.5%	0.13	0.045	0.0010	0.008	0.0001
El Salvador	19.8%	0.48	0.09	0.0015	0.013	0.0001
Honduras	20.4%	0.12	0.02	0.0020	0.006	0.0001
Nicaragua	11.0%	0.15	0.02	0.0037	0.001	0.0001
Panamá	34.6%	0.15	0.05	0.0039	0.005	0.0001
Promedio América Central	13.9%	0.15	0.02	0.0062	0.006	0.0002
<i>Promedio Europa</i>	<i>95.2%</i>	<i>1.04</i>	<i>0.99</i>	<i>0.0099</i>	<i>0.048</i>	<i>0.0005</i>
<i>Estados Unidos</i>	<i>59.0%</i>	<i>0.66</i>	<i>0.39</i>	<i>0.0218</i>	<i>0.02</i>	<i>0.0007</i>

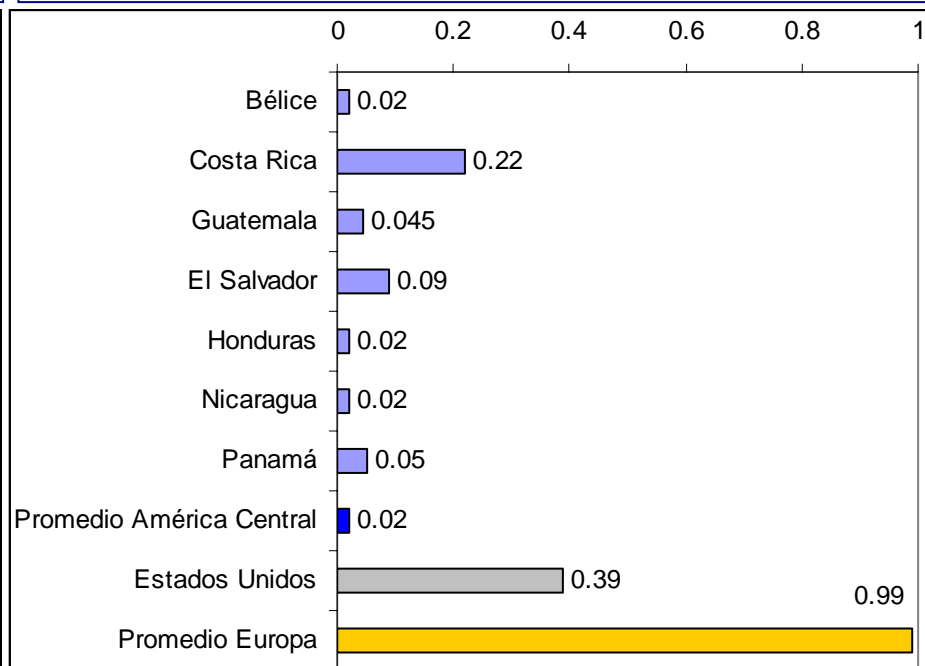


La infraestructura de transporte en América Central (ii)

Vías Pavimentadas/ Total

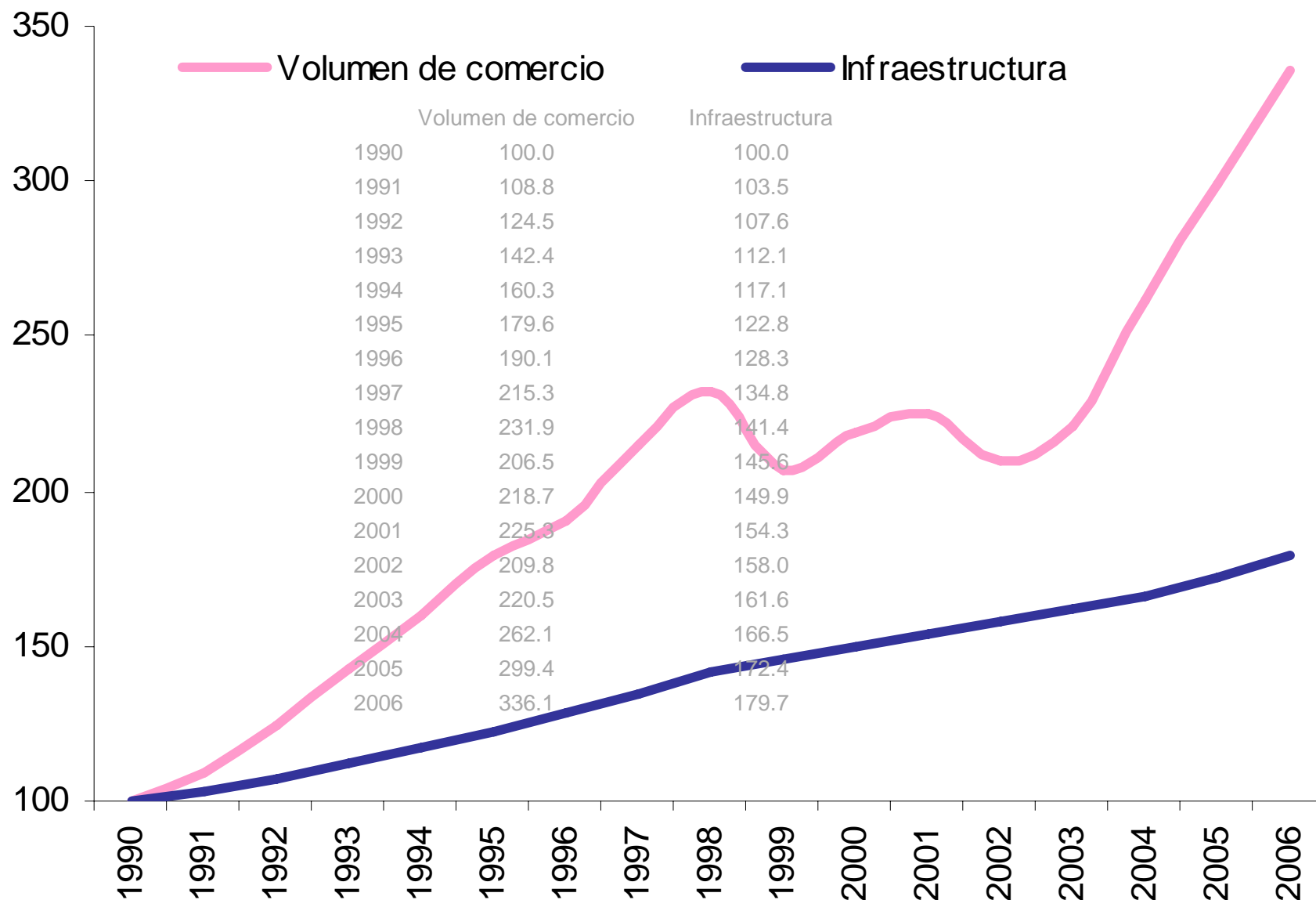


Vías Pavimentadas/ Km²





Índice de comercio físico vs. infraestructura. Base 1990=100



Fuente: CEPAL en base a Carciofi y Gayá (2008)



Sin embargo...

- ▶ **Mayor gasto en infraestructura es necesario pero no es suficiente: hay que gastar mejor, para eso se exigen reformas institucionales.**
 - En casi todos los países faltan mecanismos rigurosos de selección y evaluación de proyectos de inversión pública.
 - La economía política crea un sesgo hacia la inversión y en contra de los gastos de mantenimiento – que en muchos casos tendrían mayor rendimiento económico.
 - La gobernanza de las empresas públicas de infraestructura es deficiente en muchos países.
 - El sector público necesita mejores sistemas tarifarios e impositivos para captar los rendimientos económicos del gasto en infraestructuras.
 - Las regulaciones económicas y también las técnicas condicionan severamente la eficiencia de los servicios de infraestructura



RESUMEN

- ▶ **Gran parte de América Latina se ha ido quedando atrás en el desarrollo de sus infraestructuras – a costa del crecimiento a largo plazo y la reducción de la pobreza.**
- ▶ **Con el ajuste fiscal de los 90, el gasto público en infraestructuras cayó en muchos países – y, a pesar de la expansión de la iniciativa privada, también el gasto total.**
- ▶ **El sector público va a seguir jugando un papel clave en la mayoría de países. Se necesitan reformas para proteger su gasto en infraestructuras de los vaivenes fiscales – y para hacerlo más eficiente.**
- ▶ **La iniciativa privada puede jugar un papel muy importante – pero extraer el máximo provecho de ella plantea importantes demandas técnicas e institucionales.**

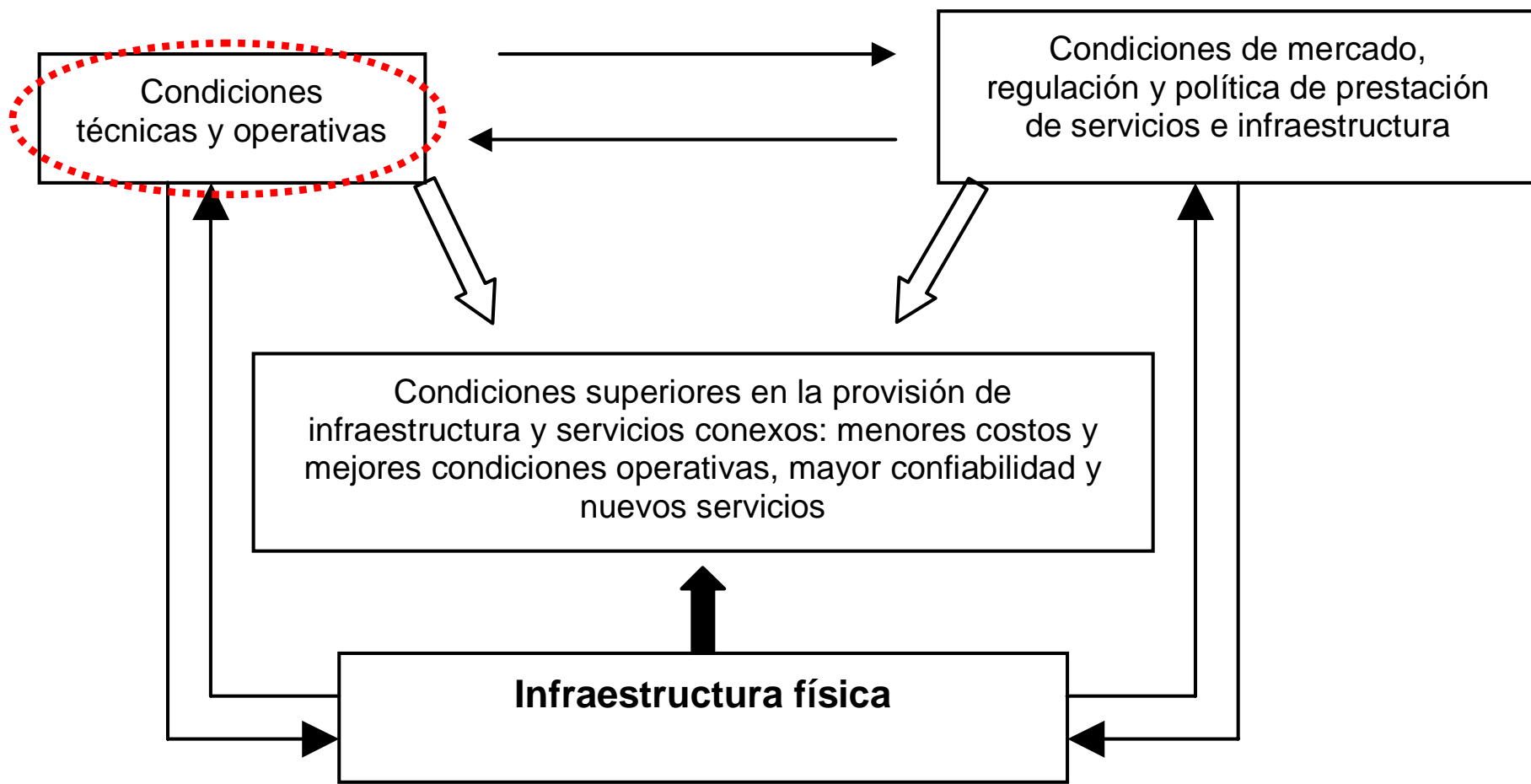
Fuente: Luis Servén 2008



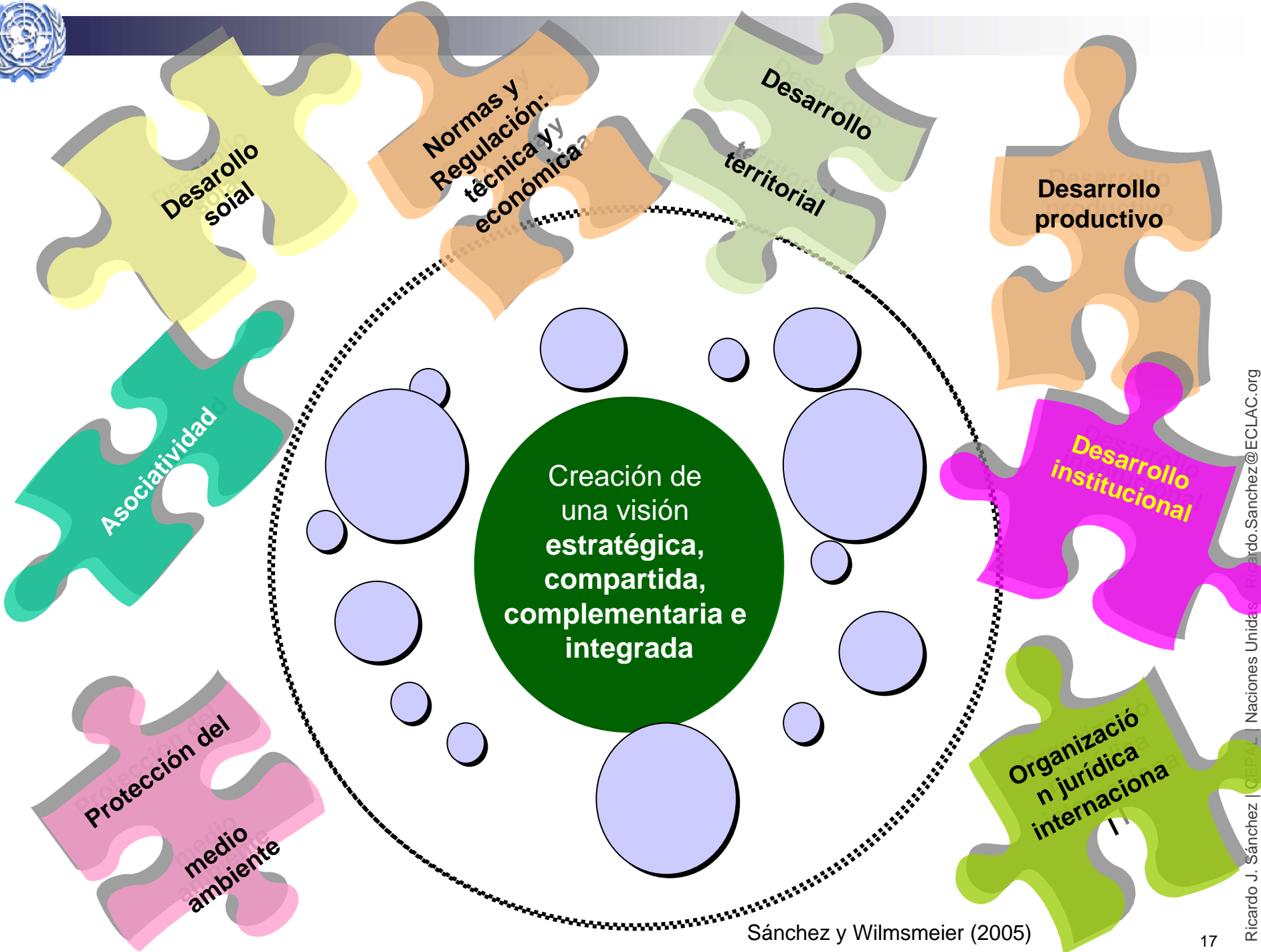
La infraestructura como factor de desarrollo económico y social



Infraestructura física, regulaciones económicas y técnicas



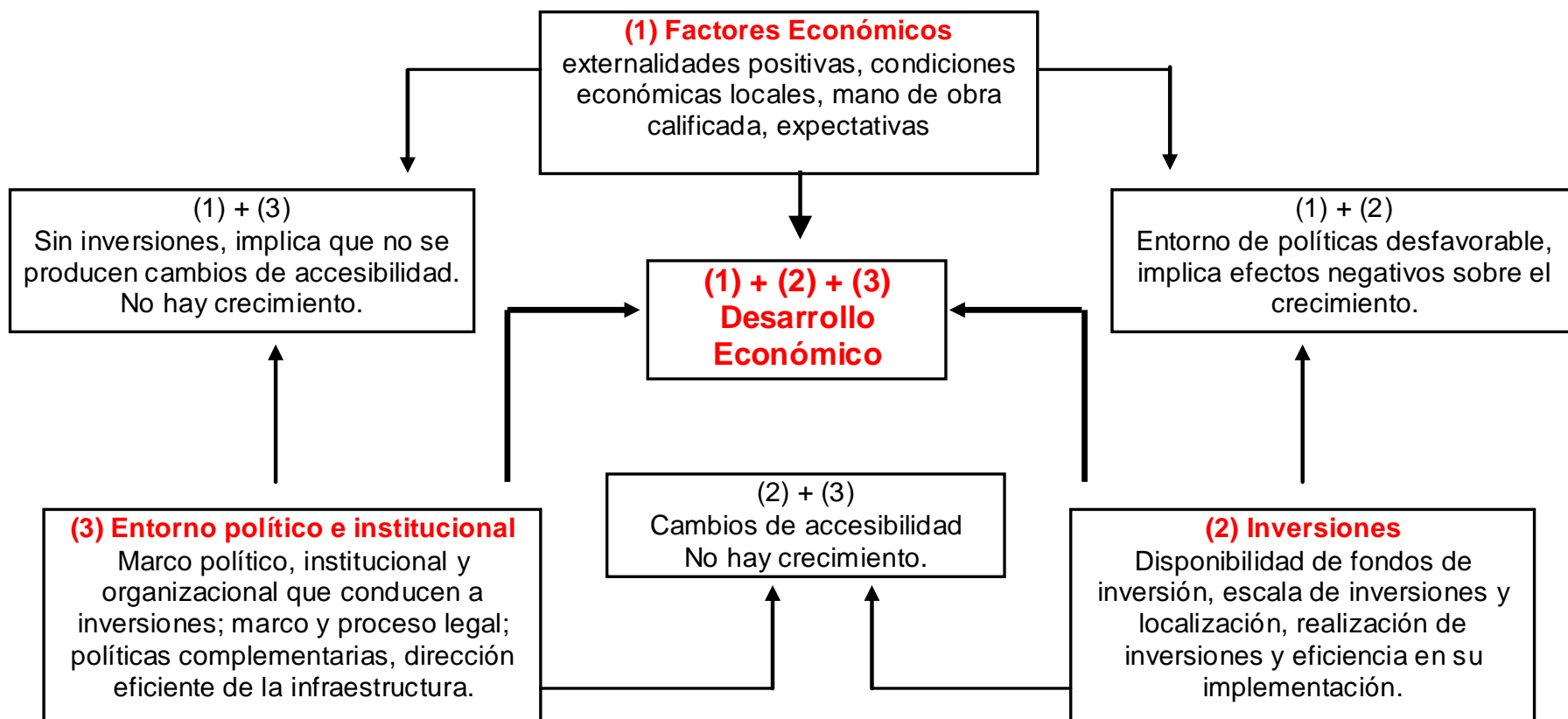
IDEA DE ORDEN, resulta PRIMORDIAL

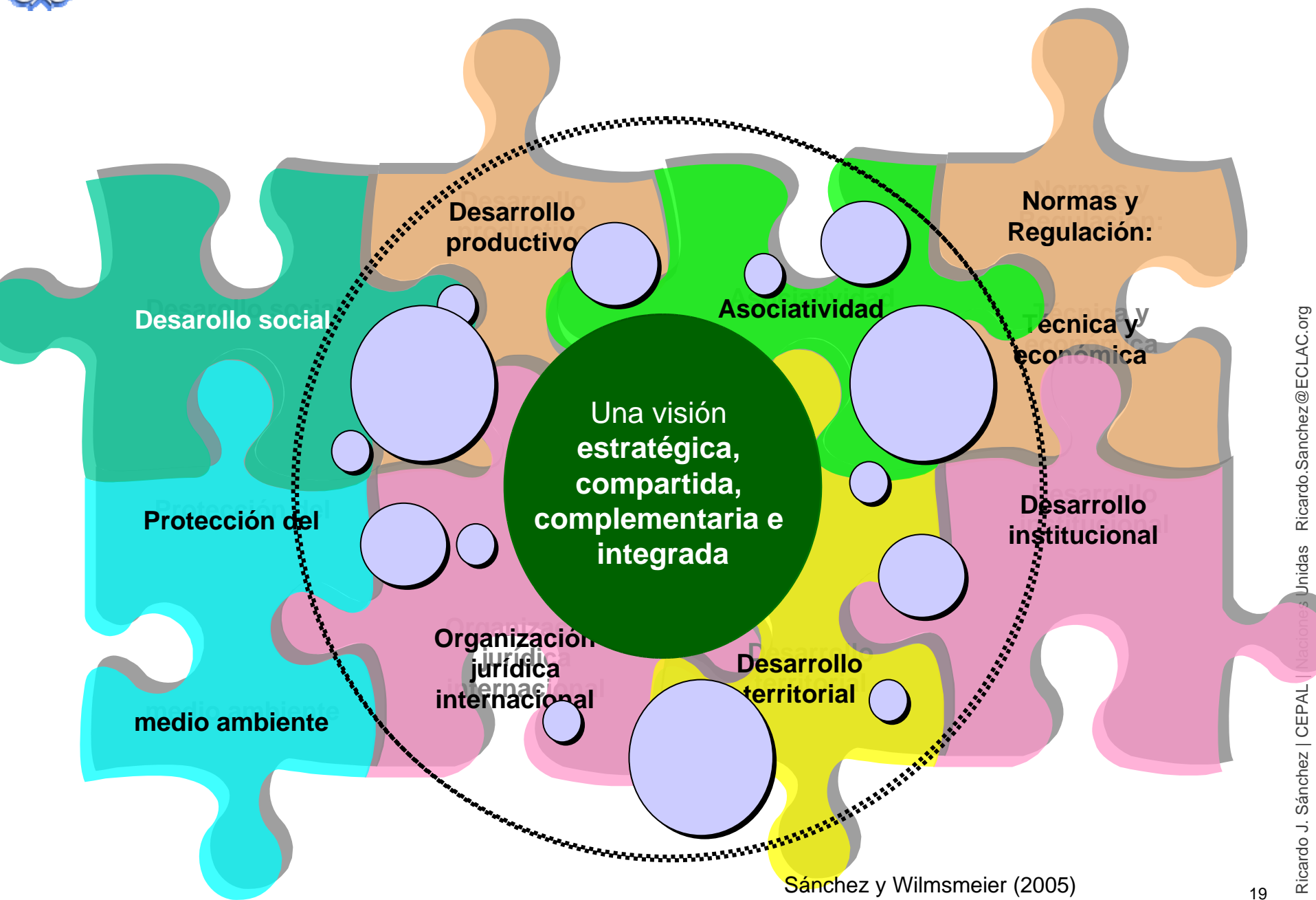


Sánchez y Wilmsmeier (2005)



Agrupación de condiciones para el desarrollo





Sánchez y Wilmsmeier (2005)



Infraestructura, productividad y competitividad

Escollos

- ▶ **“Servicios de infraestructura de transporte” reúnen provisión física y de servicios**
- ▶ **Nivel de inversión**
- ▶ **Son mercados complejos, con fallas de mercado y muchas externalidades, que requieren una acción regulatoria múltiple**
- ▶ **Pero las acciones de política son dislocadas**
- ▶ **Las regulaciones condicionan la eficiencia de mercados complejos**
- ▶ **Las regulaciones (económicas o técnicas) pueden convertirse en barreras**
- ▶ **Ocurre a nivel nacional... cuánto más a nivel regional?**
- ▶ **El componente institucional es la clave**



La importancia del componente institucional

- ▶ Regulaciones y costos de transacción
- ▶ Costos de transacción, el papel de la información y la racionalidad, y la incumbencia de los procesos políticos
- ▶ Calidad institucional y eficiencia económica:

Incertidumbre, costos de transacción, costo total

- ▶ Calidad institucional → regulaciones → →
→ desempeño de los mercados... → **RIESGO**

- ▶ Los procesos de integración y la institucionalidad política

La experiencia en casos de regulaciones múltiples



- ▶ **Falta de integración de las políticas de infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio: es posible pensar en mejoras sustanciales si no consideramos a la misma vez a todos los fenómenos que actúan en forma conjunta?**
- ▶ **Políticas integradas nacionales y regionales?**
- ▶ **Es posible pensar en mejoras sustanciales si no se unifican los caminos hacia una mayor productividad, competitividad y una efectiva integración logística?**



Enfoque tradicional de las políticas públicas

DESARROLLO ECONOMICO

INCREMENTO DE LA PRODUCTIVIDAD Y LA COMPETITIVIDAD NACIONAL



TRANSPORTE



INFRAESTRUCTURA



LOGISTICA



El diseño de las políticas públicas

La forma tradicional de las políticas públicas no pueden atender las interacciones entre las condiciones superiores para el desarrollo, porque las condiciones inferiores para el desarrollo, porque el crecimiento de la productividad competitiva

DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL

CONDICIONES SUPERIORES PARA LA LUCHA CONTRA LA POBREZA

CONDICIONES INFERIORES PARA EL DESARROLLO





¿POR QUÉ SE REQUIERE UNA POLÍTICA INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA?



Por qué se requiere una política integral de infraestructura, transporte y logística

1. Por la naturaleza propia de la INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGISTICA

- ▶ LA INFRAESTRUCTURA es indivisible e impide la formación de precios a través de oferta y demanda
- ▶ El TRANSPORTE, produce externalidades negativas: contaminación, congestión, accidentes.
- ▶ La LOGISTICA requiere de la coordinación de múltiples entidades y sectores, tanto públicos como privados

Estas restricciones implican que para una provisión eficiente de los bienes públicos y comunes, se requiere de un

planeamiento y un cuerpo regulatorio (t y e)

(Esto no se contradice con las Asociaciones Público – Privadas)



Por qué se requiere una política integral de infraestructura, transporte y logística

2. **COMPETITIVIDAD (externa) y PRODUCTIVIDAD (interna) de una economía son funciones multivariadas ...**

- ▶ **No pueden ser “factorizadas” solamente en INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE y LOGISTICA, hay otros factores involucrados**
- ▶ **Las tres son mutuamente dependientes**
- ▶ **Dada su complejidad, se requiere de análisis con enfoques holísticos y soluciones integrales.**
- ▶ **Mercados globalizados y competitivos, requieren de mejoras continuas .**

Se requiere analizar a la **INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE y LOGISTICA** como un **SISTEMA** y no como componentes separados

(Implicancias administrativas y legales !)



Por qué se requiere una política integral de infraestructura, transporte y logística

3. DESARROLLO ECONOMICO y SOCIAL del país

Requiere UNA estrategia clara, compartida y sostenida en el tiempo!

- ▶ Al interior del propio gobierno
- ▶ Consensuada con el sector empresarial y laboral
- ▶ Coordinada a nivel regional.
- ▶ Las regulaciones económicas compatibles y las técnicas consensuadas





Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística

- ▶ INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE y LOGISTICA, son mutuamente dependientes. Problemáticas **actuales complejas**, como por ejemplo los asuntos ambientales requieren de análisis holísticos y soluciones integradas.
- ▶ Los mercados globalizados y competitivos, requieren de **mejoras continuas**, este tipo de políticas posibilita la planificación y ejecución en función de la competitividad y productividad de los bienes o servicios que el país exporta o importa y no en base a un modo de transporte o la infraestructura que lo soporta.
- ▶ Asegura que la asignación de recursos públicos, considere la evaluación social y ambiental del proyecto a nivel nacional y no solamente al área geográfica directamente involucrada, para asegurar que la decisión (pública) de inversión sea socialmente correcta y sostenible.



Por qué se requiere una política integrada de infraestructura, transporte y logística

Para una provisión eficiente de los bienes públicos y comunes, se requiere **planeamiento y regulación**

(Esto no se contradice con las Asociaciones Público – Privadas)

Se requiere analizar a la **INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE y LOGISTICA** como un **SISTEMA** y no como componentes separados

(Implicancias administrativas y legales !)

Indispensable UNA estrategia nacional y regional clara, compartida y sostenida en el tiempo!

- ▶ Al interior de la propia autoridad
- ▶ Consensuada con el sector empresarial y laboral
- ▶ Coordinada a nivel regional



¿Cómo se genera una política integral ?

Reconociendo que Cada país es único y tiene particularidades que impiden “importar” una solución directamente

Analizamos los siguientes casos, para buscar elementos que nos permitan detectar las mejores prácticas:



Alemania



Corea del Sur



Finlandia



Unión Europea



España



Holanda



Colombia



Lecciones primarias sobre como implementar una P.I.

Aspectos Estratégicos

- ▶ La política nacional debe ser concebida en **forma integral** y no como la suma de planes de desarrollo sectoriales
- ▶ La planificación y ejecución de las políticas debe **hacerse pensando en la competitividad y productividad de los bienes o servicios** que el país exporta o importa no en base al modo de transporte
- ▶ Concentrarse en la **logística avanzada** por sobre la logística de distribución
- ▶ Planificar y diseñar la política **en función de los servicios a la carga** y no en modos de transporte
- ▶ El establecer una política nacional de infraestructura, transporte y logística, es un **proceso de mejora continua**, que requiere de modificaciones periódicas y que debe considerar el ambiente interno y externo donde se inserta.



Lecciones primarias sobre como implementar una P.I.

Aspectos Políticos

- ▶ Establecer **una agencia principal** que sea la cabeza visible y lidere el esfuerzo.
- ▶ Lograr una **coordinación y coherencia** al interior del gobierno (visión común)
- ▶ La infraestructura **debe estar al servicio** del desarrollo productivo y planificarse para apoyar los centros productivos existentes o futuros
- ▶ Construir **órganos colegiados** donde todos los ministerios e instituciones gubernamentales que participan del proceso estén representados, pero también el sector privado (principales dadores de carga y usuarios) la academia y ONGs. Esto asegura que la política sea una política nacional y **sobrepase los tiempos políticos.**



Lecciones primarias sobre como implementar una P.I.

Aspectos Legales

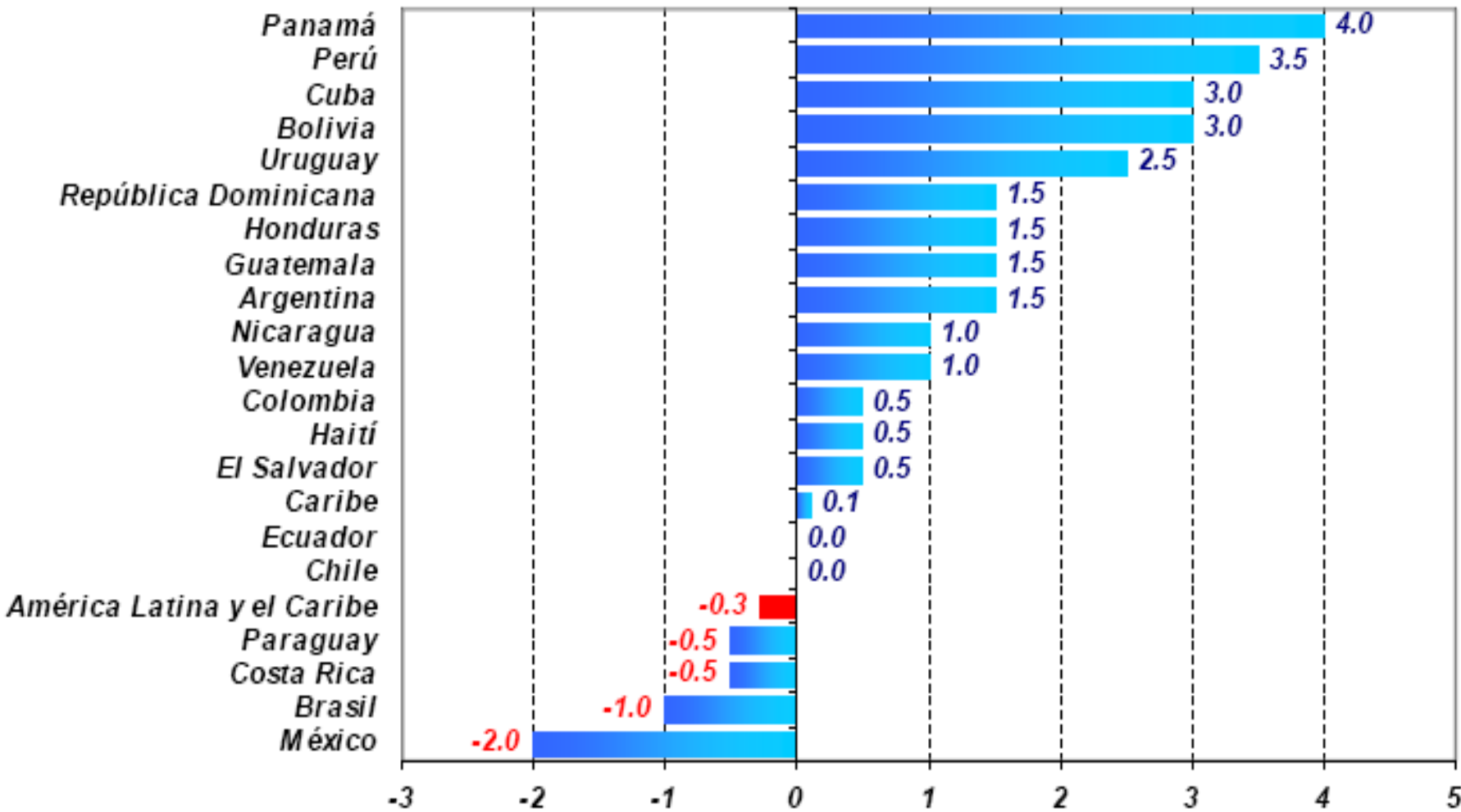
- ▶ Establecer una legislación clara, coherente y condensada en un solo cuerpo legal que facilite su implementación (***all-inclusive policy***)
- ▶ Las políticas deben asegurar la coherencia y consistencia de la política nacional y potenciar los efectos sinérgicos.
- ▶ La legislación debe hacerse para facilitar la Logística y transporte de los productos, no en función del modo en que se transportan.
- ▶ La logística integrada y transporte multimodal, si bien no se imponen por ley requieren de marcos normativos modernos y estructuras flexibles.



La crisis: perspectivas de largo plazo y efectos actuales en el sector marítimo y portuario

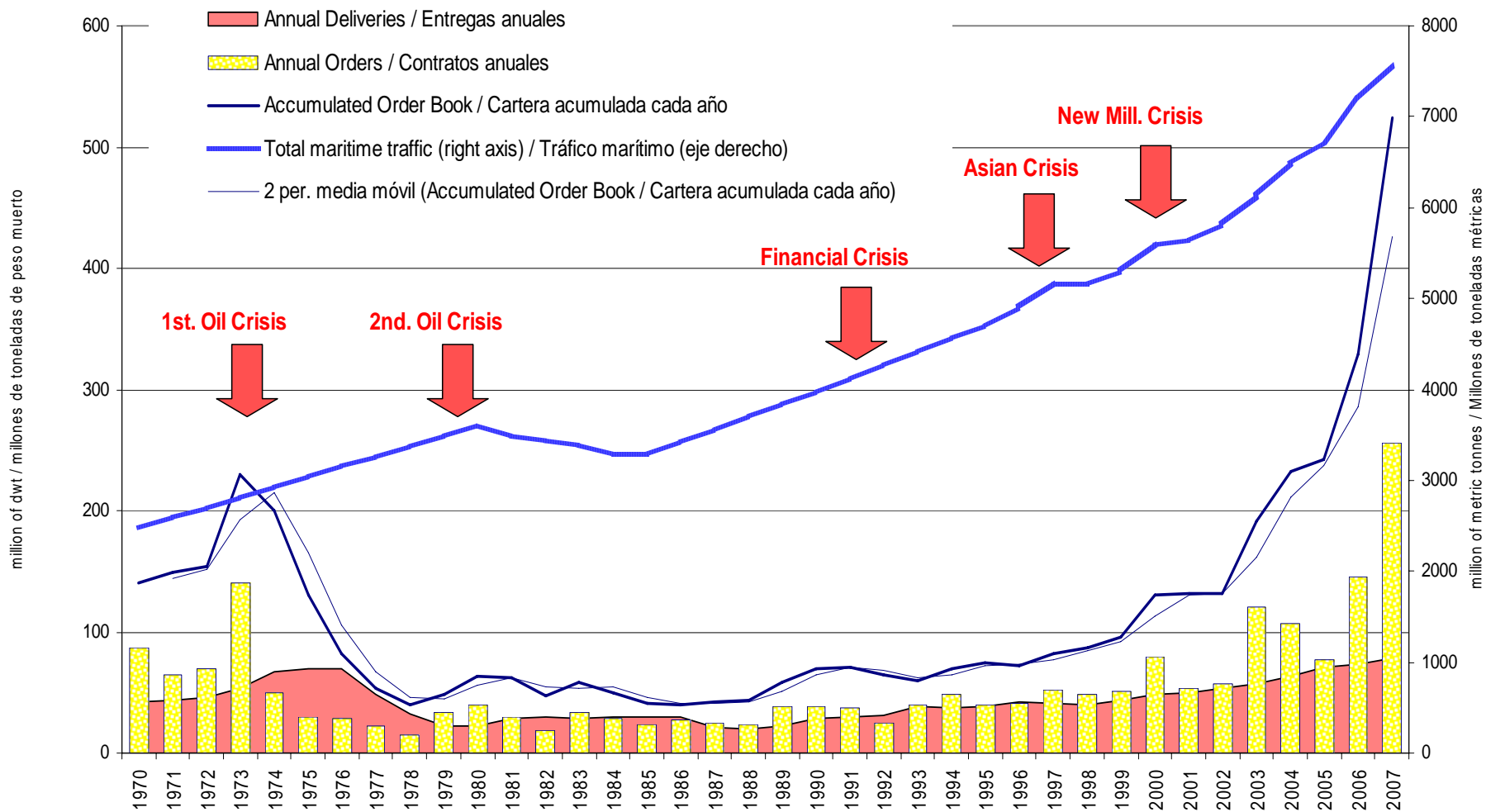


Crecimiento estimado para América Latina y el Caribe – 2009



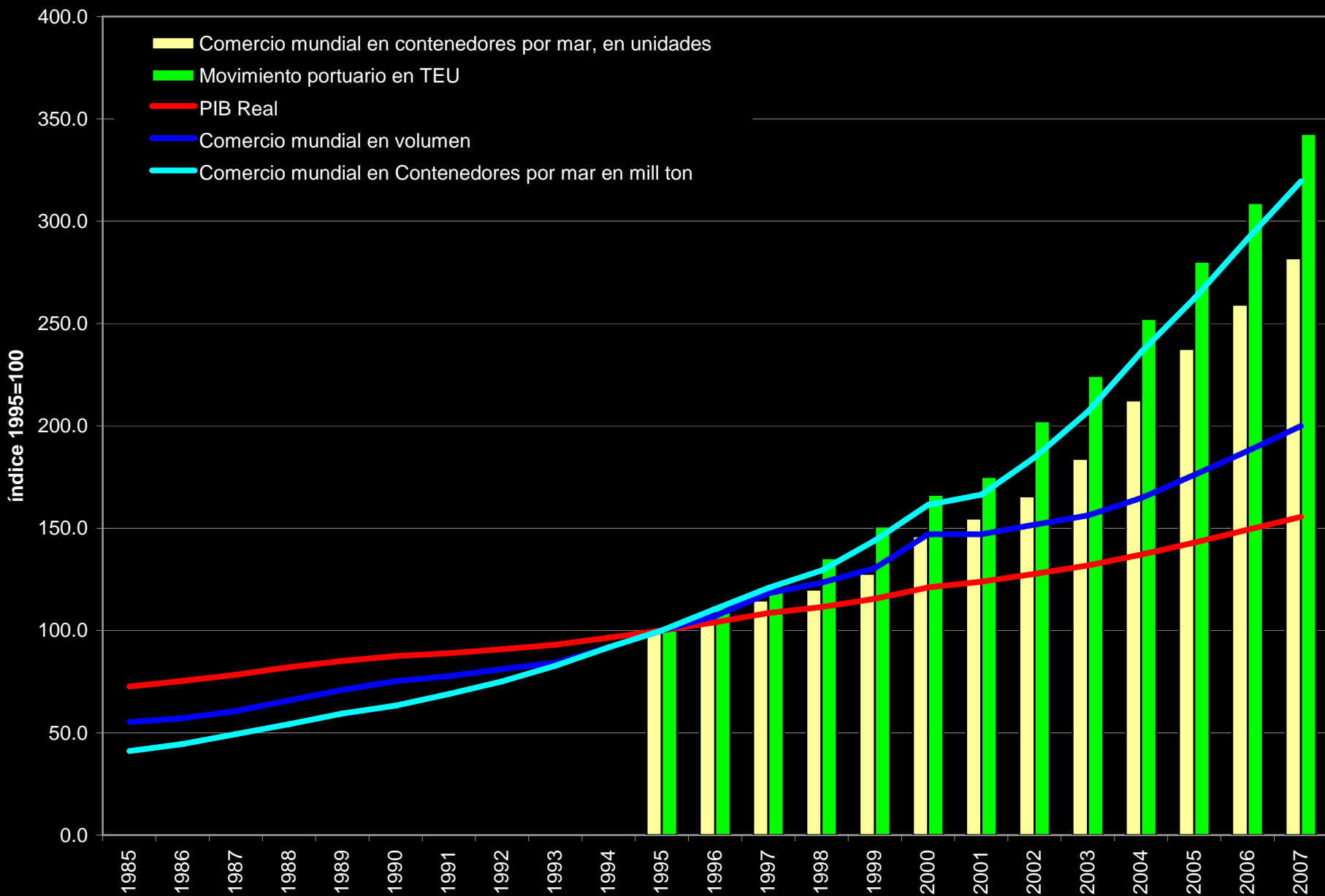


El largo plazo en la industria marítima



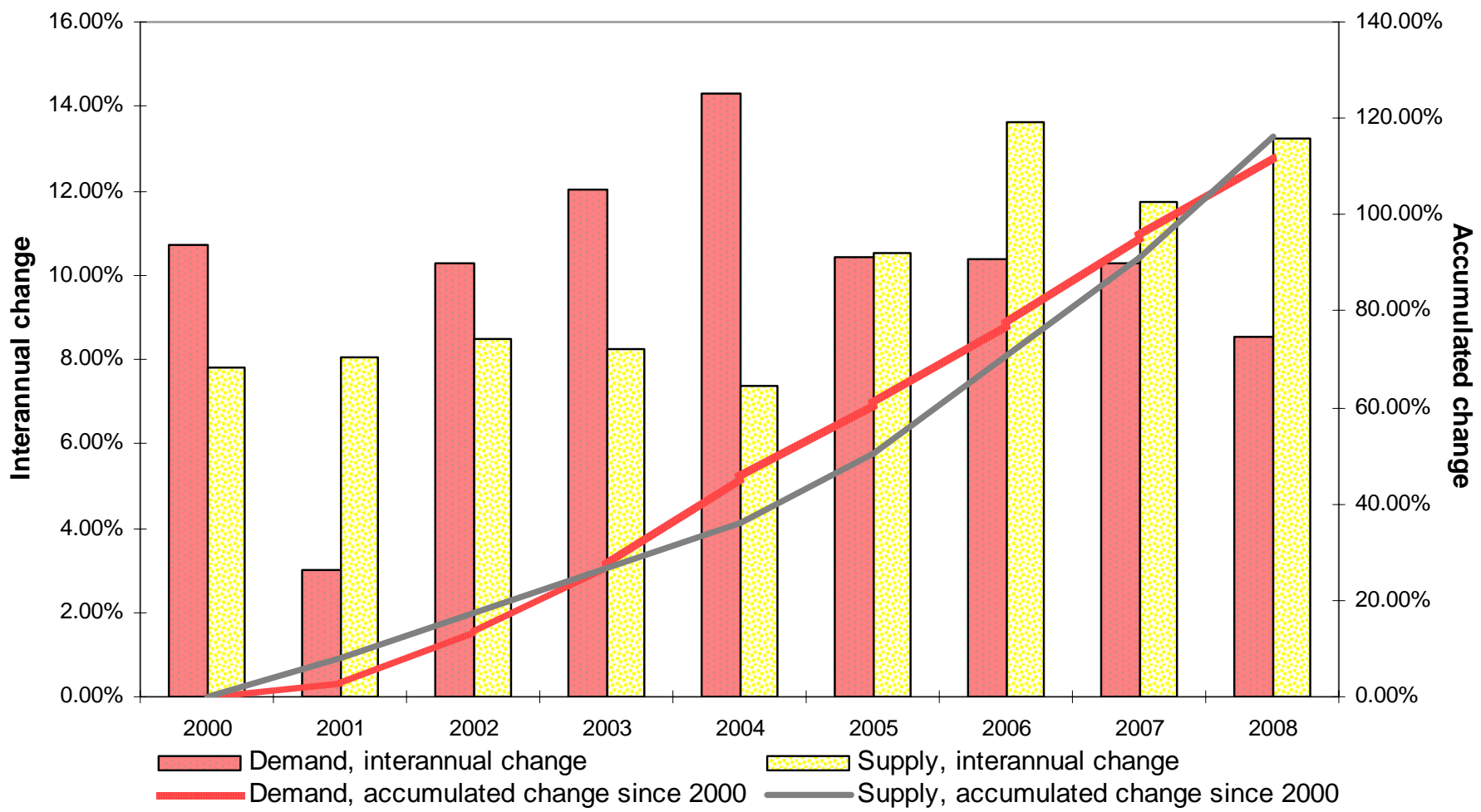


PIB mundial, comercio y transporte internacional



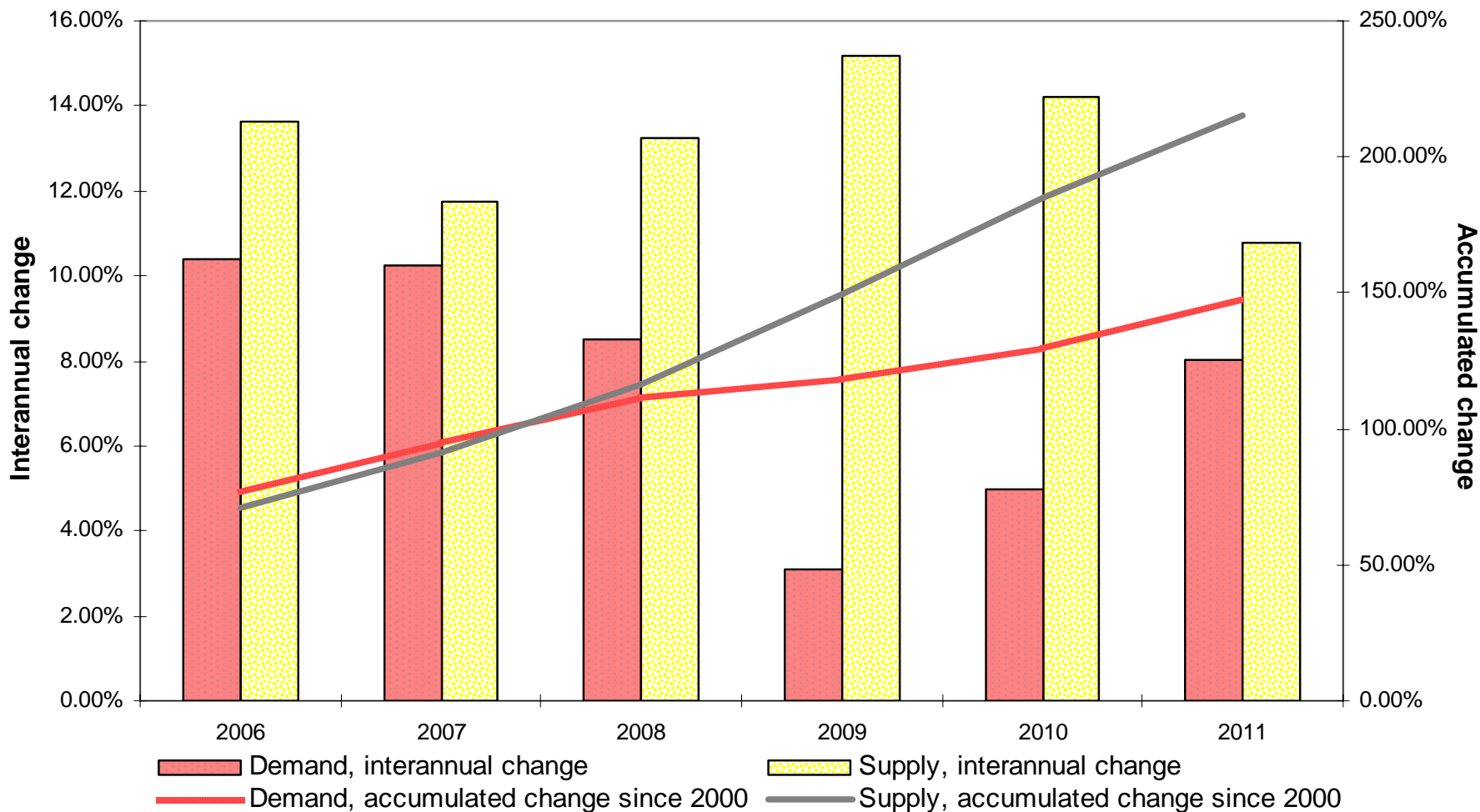


Contenedores, oferta y demanda 2000-2008, en %



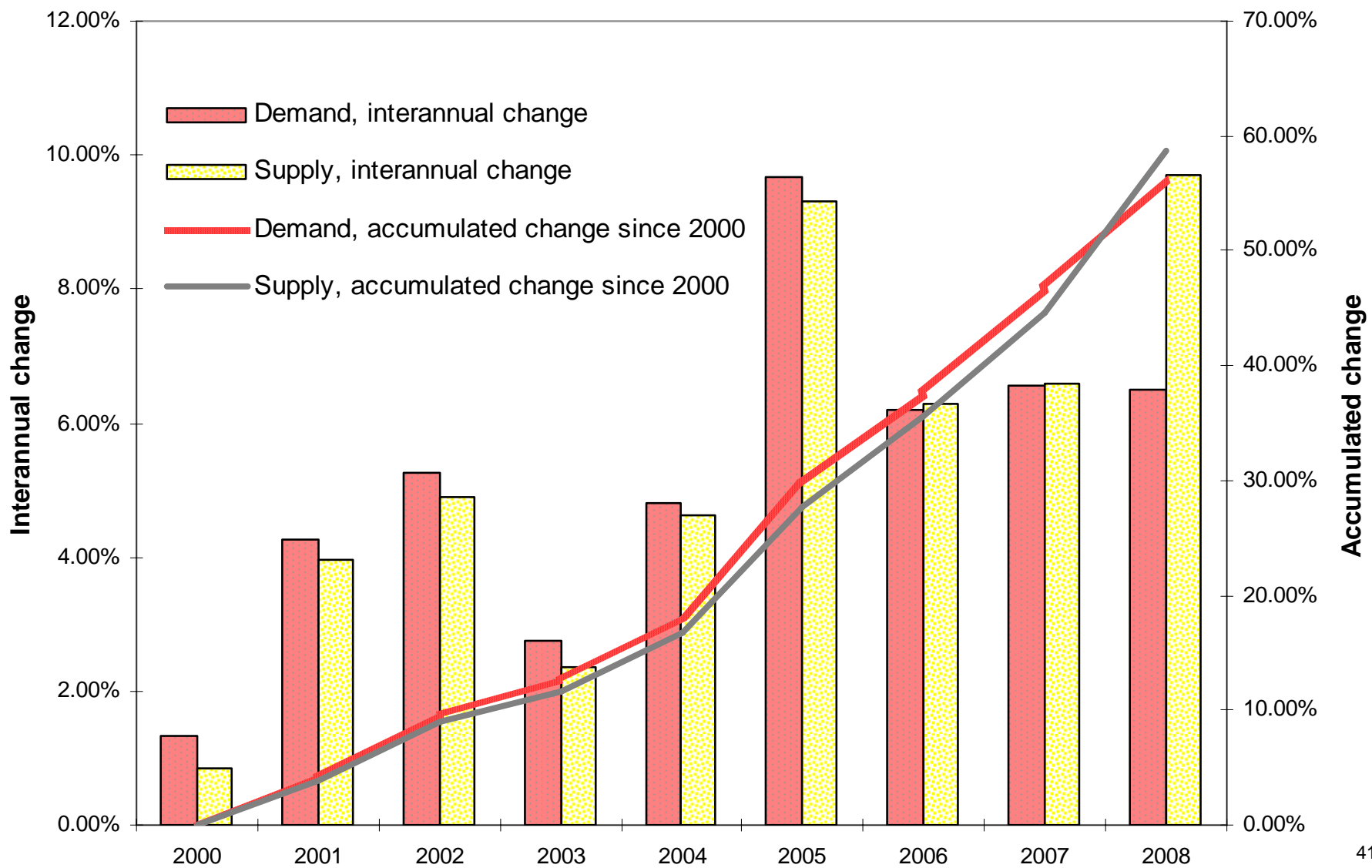


Contenedores, demanda y oferta 2006-2011 proyectado, en %



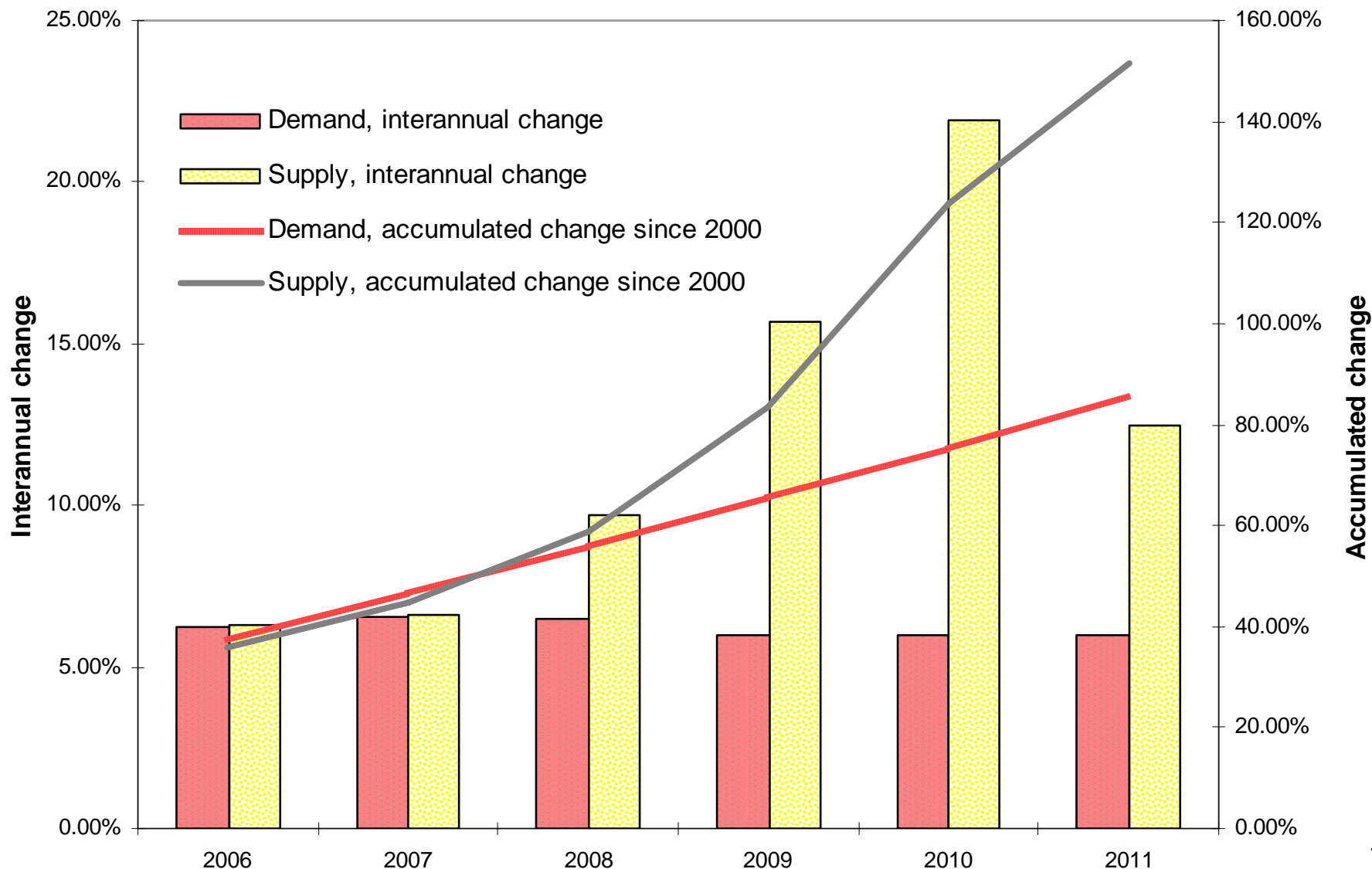


Dry-bulk: demanda vs. oferta 2000-2008, en %



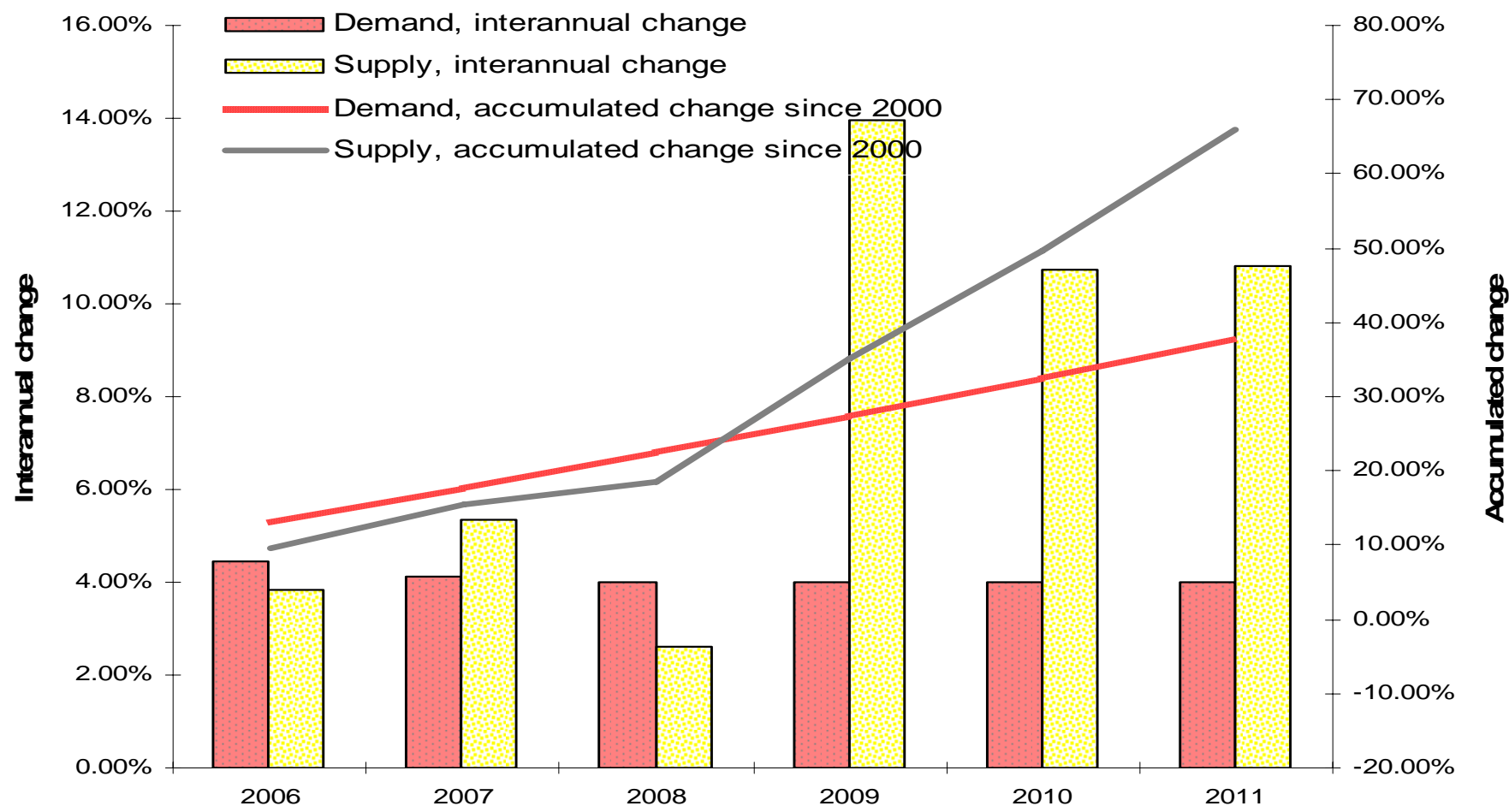


Dry-bulk: demanda vs. oferta 2006-2011 (proyectado), en %





Tanker: demanda vs. oferta 2006-2011 (proyectado), en %



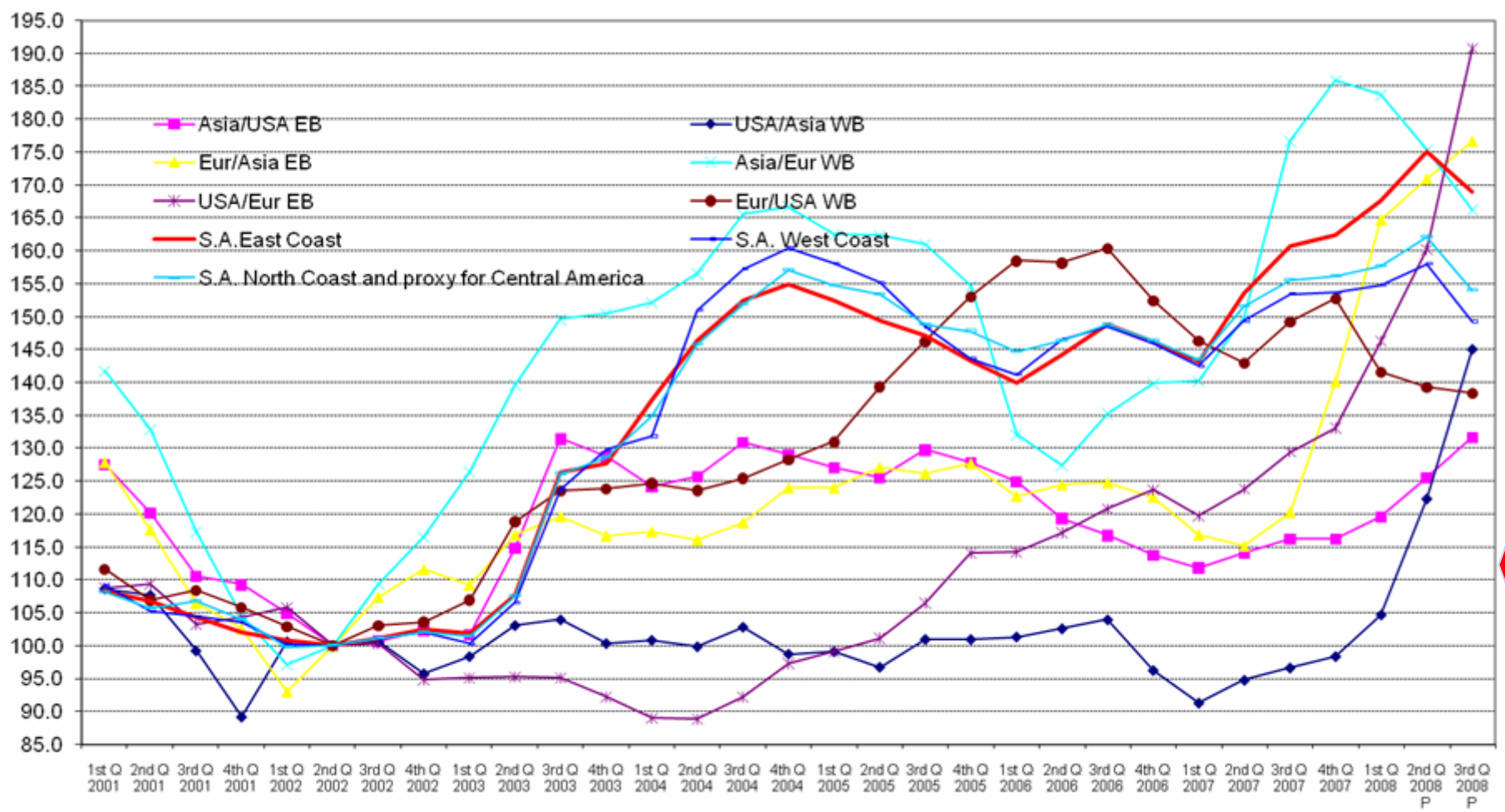


Efectos actuales...

- ▶ Fletes
- ▶ Precios de los buques
- ▶ Combustible
- ▶ Flota amarrada / demolida
- ▶ Oferta de transporte
- ▶ Actividad portuaria
- ▶ Cambios en el comercio

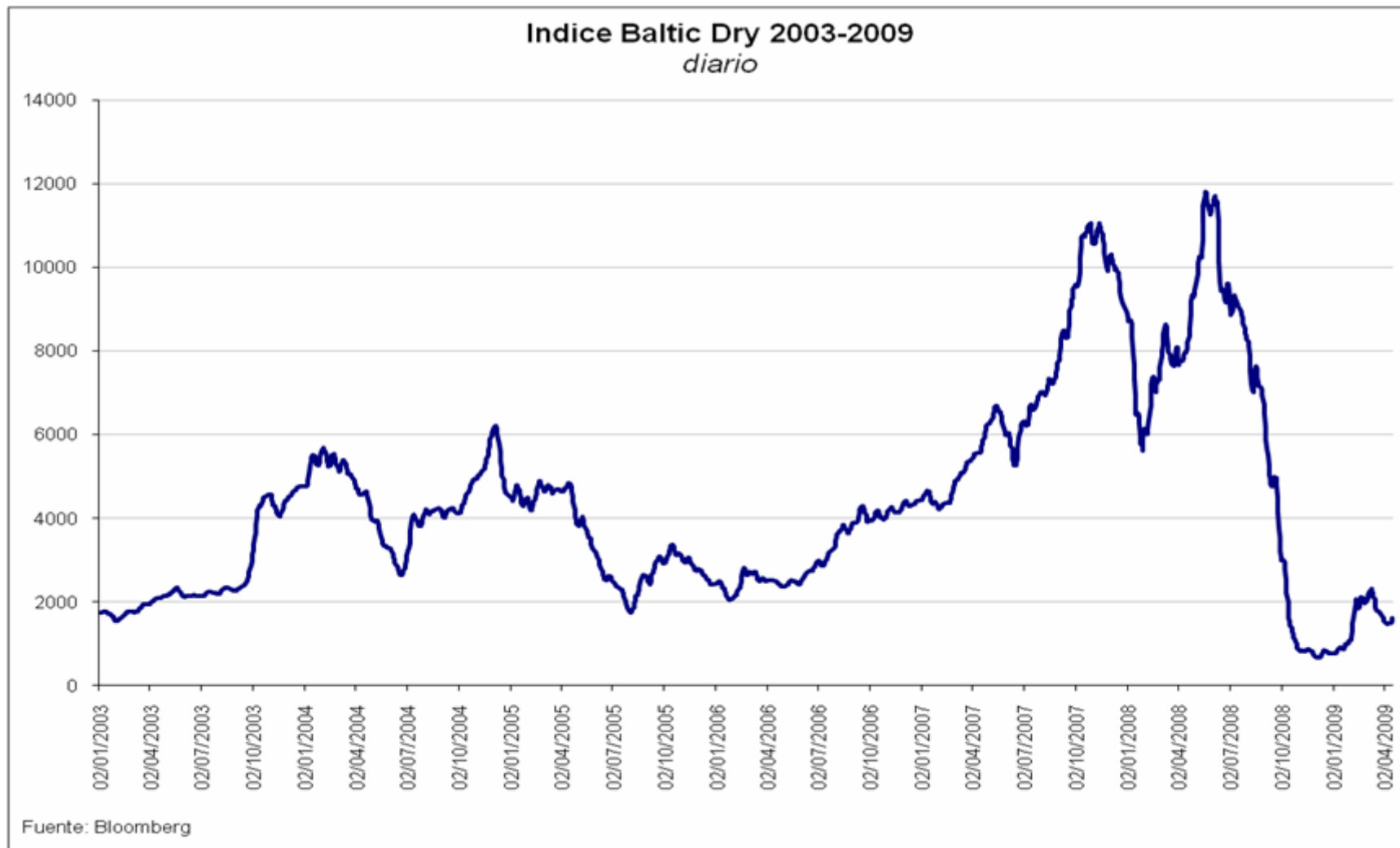


Fletes de contenedores 2001-2008, base 2002=100



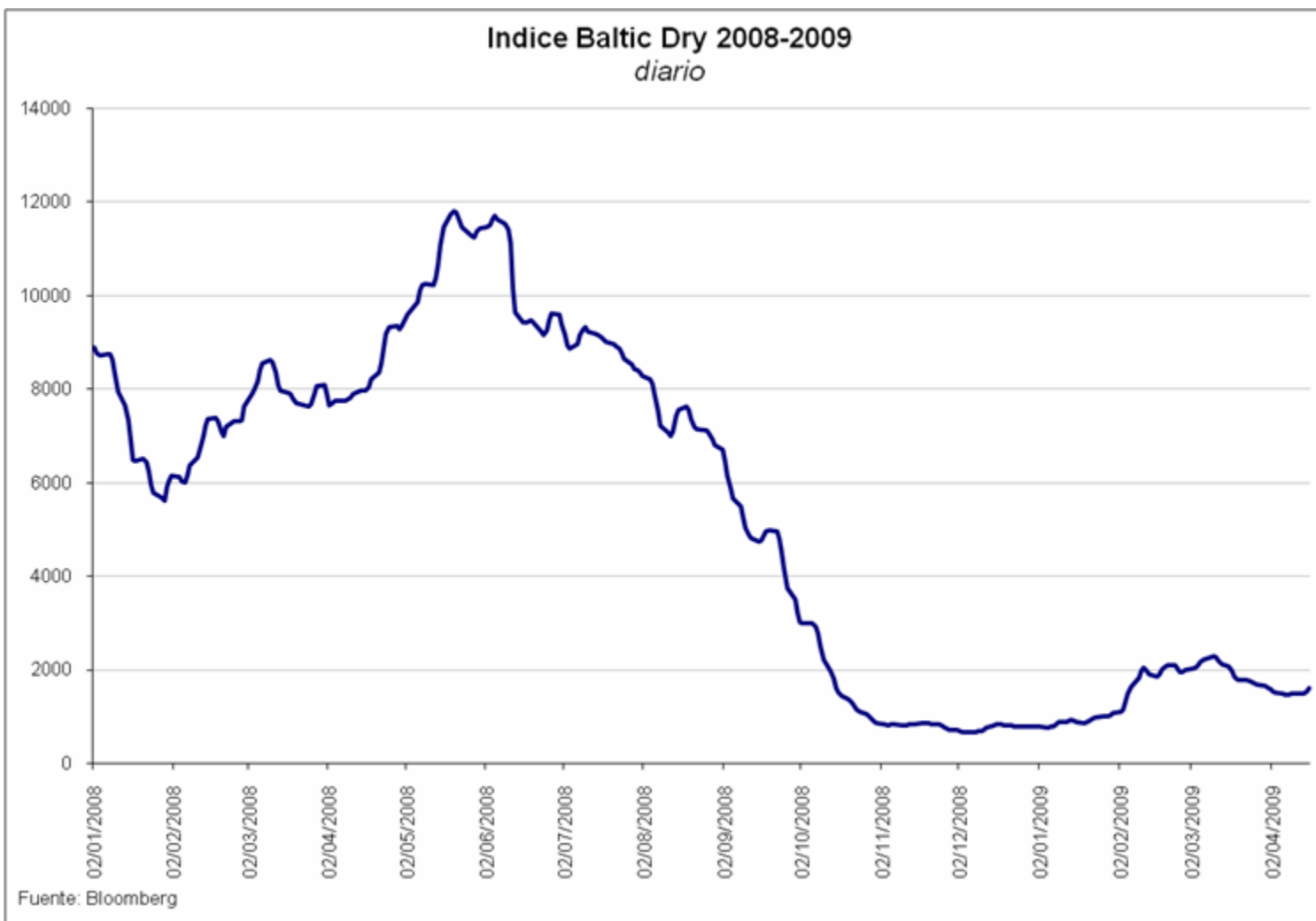


Indice de fletes de commodities 2003-2009



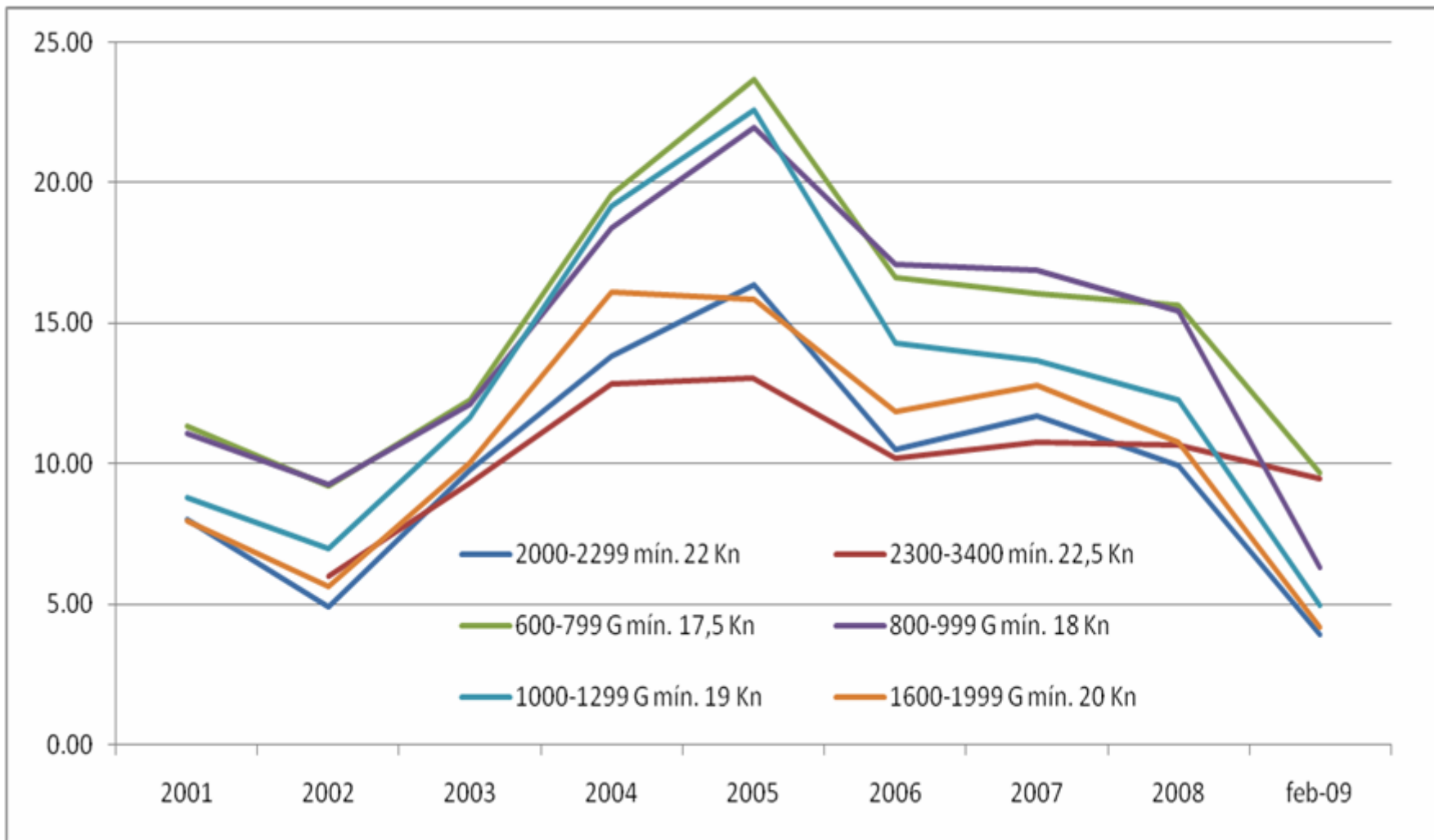


Indice de fletes de commodities 2008-2009





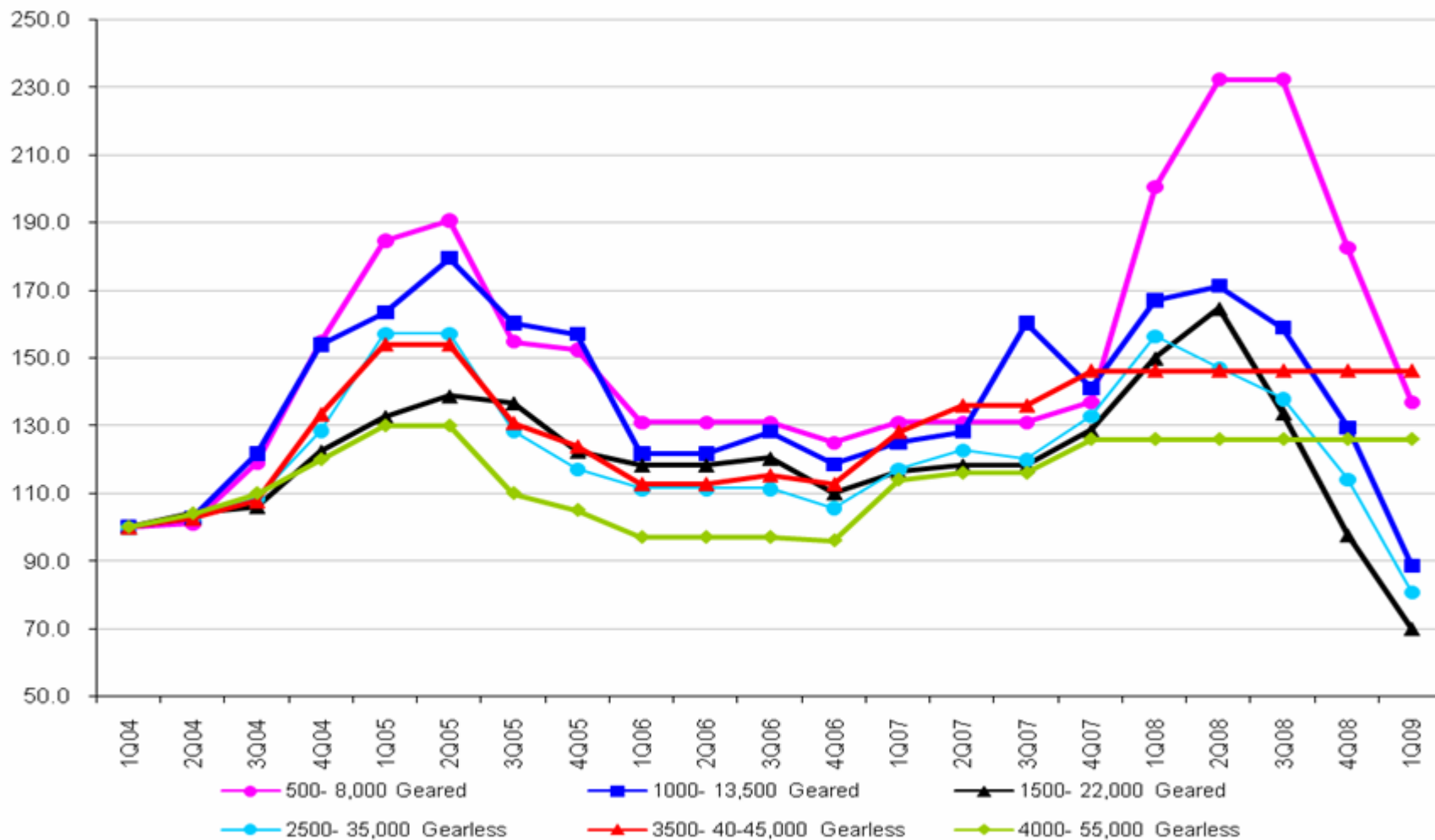
Hamburg Index, 2001-2009, promedio anual vs. febrero 2009





Índice de precios buques usados 2003-2009

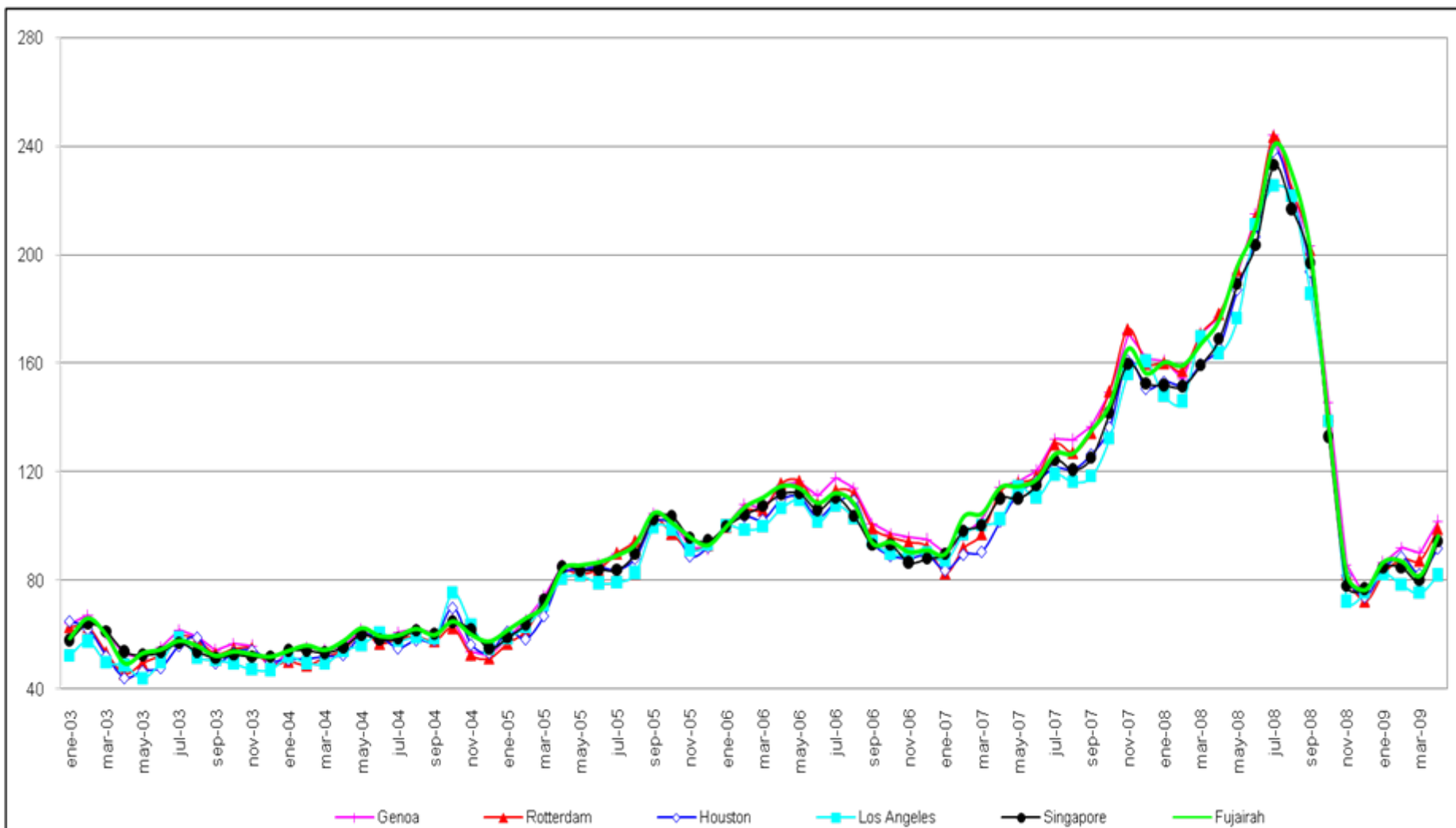
trimestral (5 años) base 1Q04=100



Fuente: The Drewry Monthly



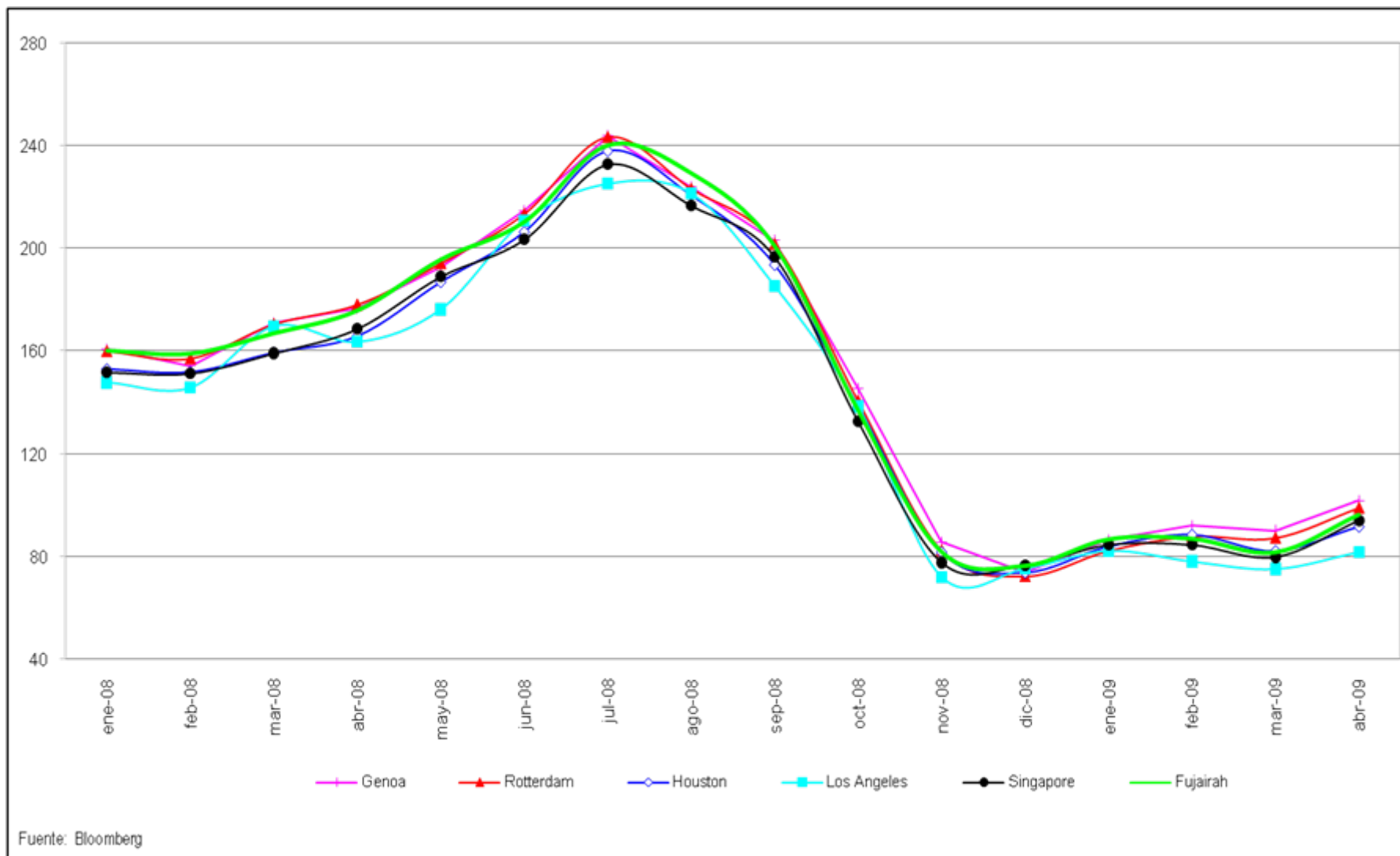
Índice de precios IFO 380 mundial 2003-2009 índice base enero 2006=100



Fuente: Bloomberg



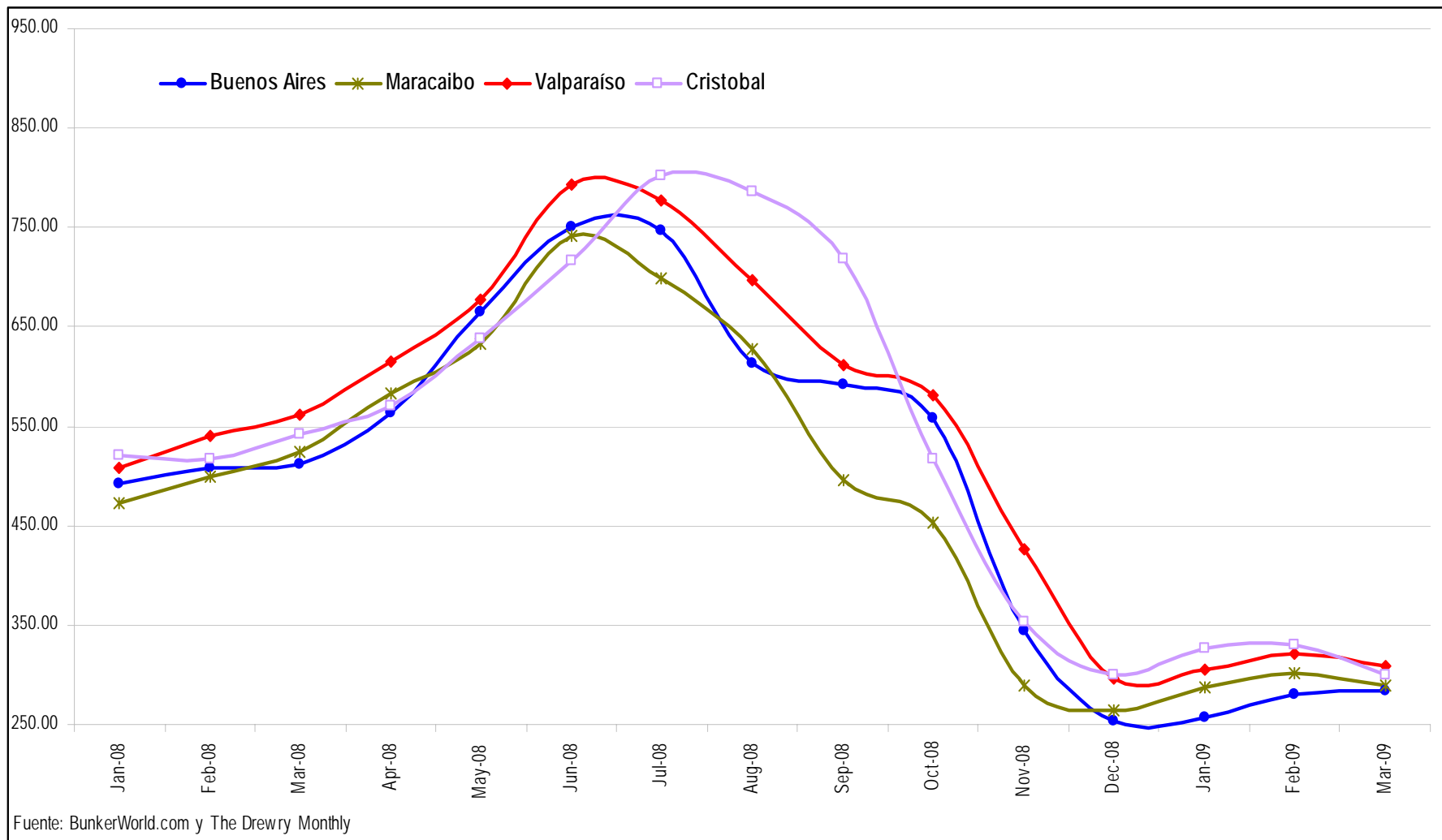
Índice de precios IFO 380 mundial 2008-2009 índice base enero2006=100



Fuente: Bloomberg



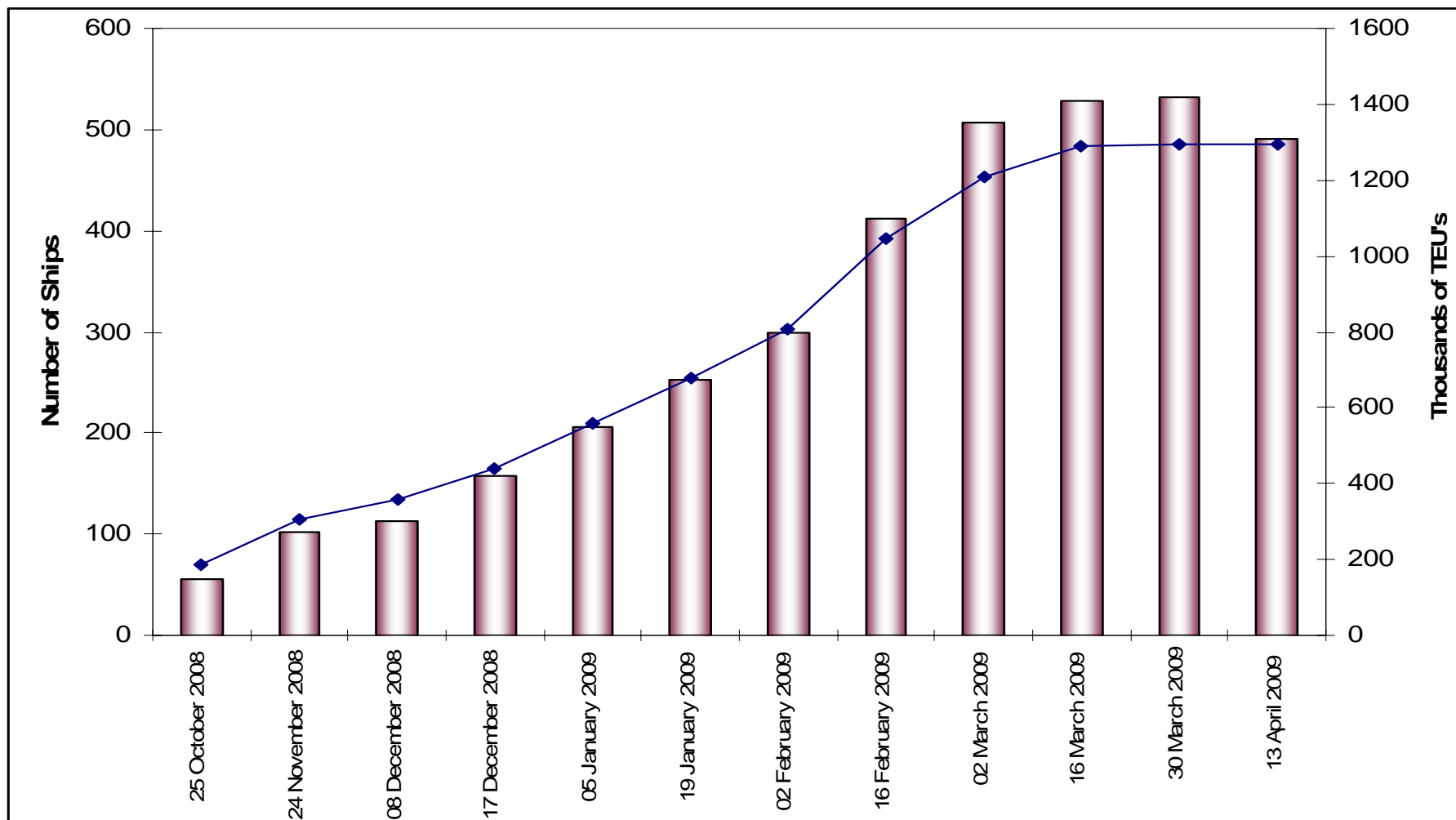
Precios IFO 380 LAC 2008-2009 us/tn



Fuente: BunkerWorld.com y The Drewry Monthly

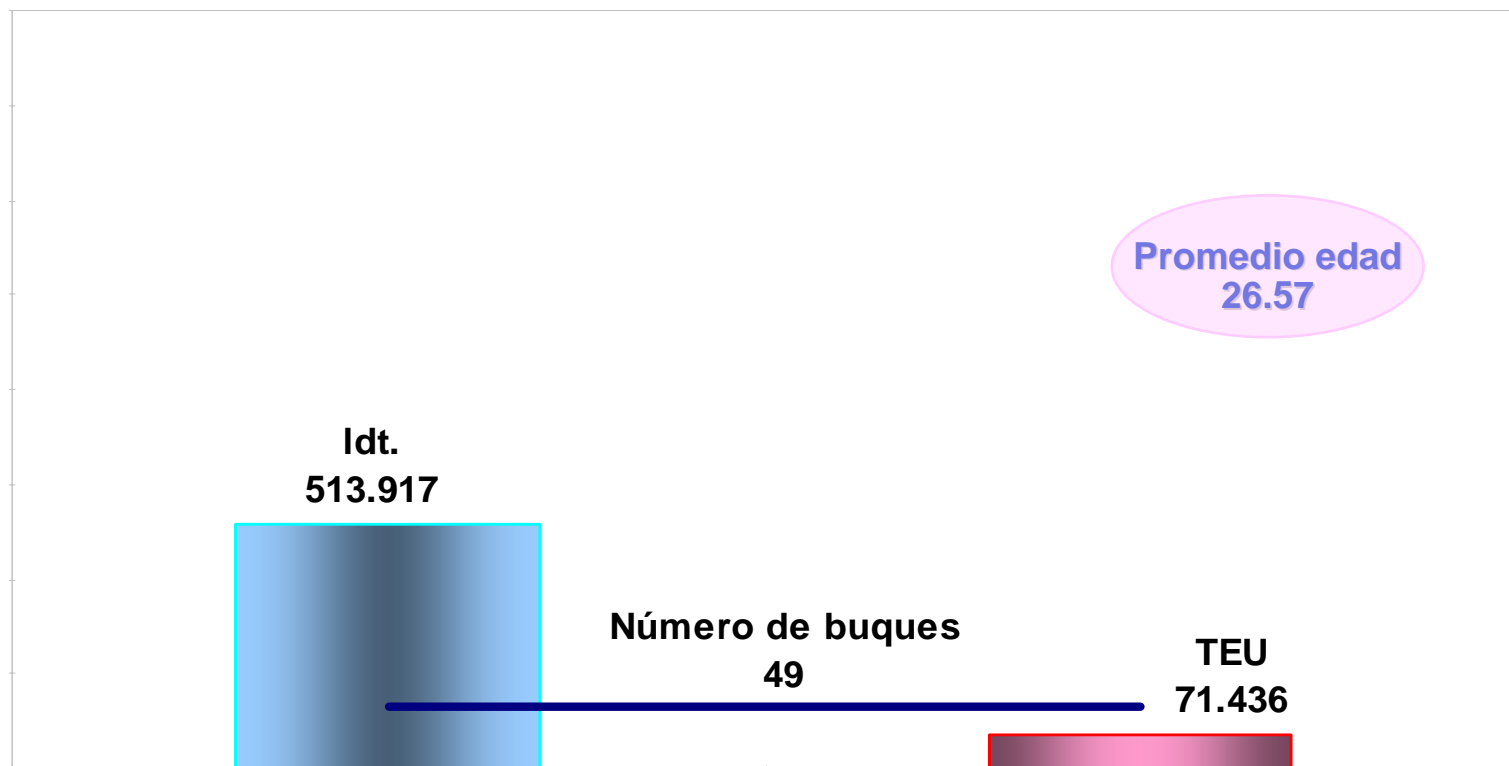


Flota amarrada, Septiembre 2008 - Abril 2009 en miles de TEUs y número de buques





Flota a demolición, porta-contenedores, año 2009

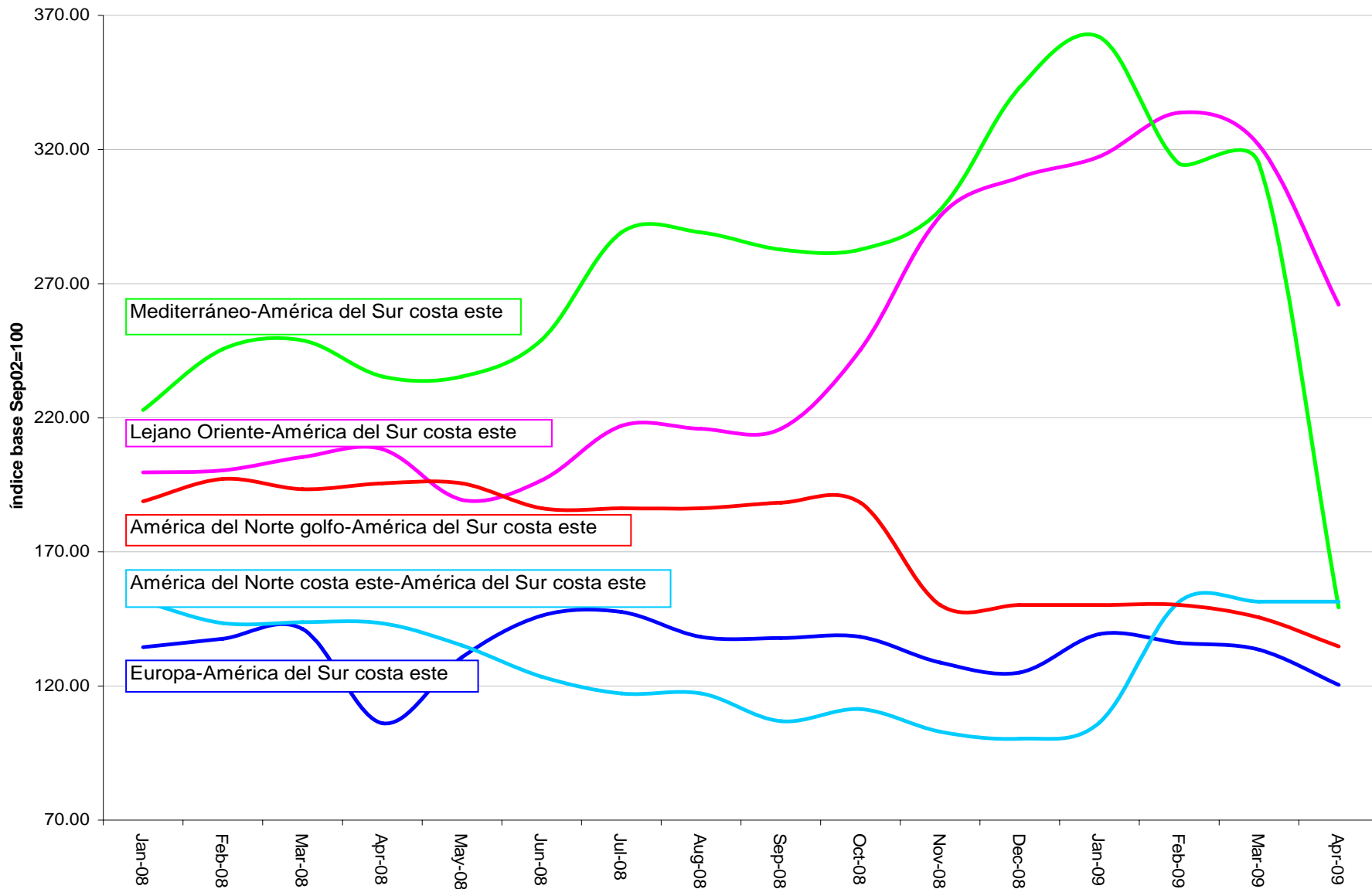


Fuente: Eckhardt marine GMBH



Oferta de transporte, 2008-2009

América Latina, costa este





América Latina y el Caribe, Ranking de movimiento de TEU

RNK 2008	PAIS	Puerto	TEU 2006	TEU 2007	TEU 2008	Variación 2008 - 2007
1	Santos	Brasil	2,445,941	2,532,900	2,674,975	5.61%
2	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	2,027,785	2,222,736	2,468,520	11.06%
3	Balboa	Panamá	988,583	1,833,778	2,167,977	18.22%
4	Kingston	Jamaica	2,150,408	2,016,792	1,830,000	-9.26%
5	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1,567,000	1,709,000	1,781,100	4.22%
6	Freeport	Bahamas	1,463,000	1,634,000	1,698,000	3.92%
7	Manzanillo	México	1,249,630	1,409,614	1,409,782	0.01%
8	Callao	Perú	938,119	1,022,246	1,203,315	17.71%
9	Cartagena (incluye SPRC, El Bosque, Contecar)	Colombia	711,529	795,380	1,064,105	33.79%
10	Valparaiso	Chile	614,841	845,234	946,847	12.02%
11	Puerto Limón-Moin	Costa Rica	765,672	842,903	835,144	-0.92%
12	Puerto Cabello	Venezuela	844,220	831,732	809,454	-2.68%
13	S.P.R. Buenaventura	Colombia	622,233	723,796	743,295	2.69%
14	Veracruz	México	674,872	729,717	716,046	-1.87%
15	Itajai	Brasil	684,497	681,852	693,580	1.72%
16	San Antonio	Chile	676,300	650,697	687,864	5.71%
17	Montevideo	Uruguay	519,218	596,487	675,273	13.21%
18	Rio Grande	Brasil	591,496	608,912	607,177	-0.28%
19	Paranaguá	Brasil	493,787	595,261	604,690	1.58%
20	Guayaquil	Ecuador	603,693	597,622	566,195	-5.26%



Movimiento Portuario Mundial, 2008 (expresado en TEU)

	Port Name	Trade Region	TEU 2007	TEU 2008	Crecimiento 2008/2007
1	Singapore	South East Asia	27.935.500	29.918.200	7,1%
2	Shanghai	East Asia	26.150.000	27.980.000	7,0%
3	Hong Kong	East Asia	23.998.449	24.248.000	1,0%
4	Shenzhen	East Asia	21.099.169	21.413.888	1,5%
5	Busan	North East Asia	13.261.000	13.425.000	1,2%
6	Dubai	Mid-East	10.653.026	11.827.299	11,0%
7	Ningbo	East Asia	9.360.000	11.226.000	19,9%
8	Guangzhou	East Asia	9.200.000	11.001.300	19,6%
9	Rotterdam	Northern Europe	10.790.604	10.800.000	0,1%
10	Qingdao	East Asia	9.462.000	10.320.000	9,1%
11	Hamburg	Northern Europe	9.900.000	9.700.000	-2,0%
12	Kaohsiung	East Asia	10.256.829	9.676.554	-5,7%
13	Antwerp	Northern Europe	8.175.952	8.663.736	6,0%
14	Tianjin	East Asia	7.103.000	8.500.000	19,7%
15	Port Klang	South East Asia	7.118.714	7.970.000	12,0%
16	Los Angeles	North America West Coast	8.355.039	7.849.985	-6,0%
17	Long Beach	North America West Coast	7.312.465	6.487.816	-11,3%
18	Tanjung Pelepas	South East Asia	5.500.000	5.600.000	1,8%
19	Bremen/Bremerhaven	Northern Europe	4.892.239	5.500.709	12,4%
20	New York/New Jersey	North America East Coast	5.299.105	5.265.053	-0,6%

Fuente: CEPAL Naciones Unidas, con información de CI on line.



Movimiento sistema portuario de China – Febrero 2009

	TEUS Feb. 2009	Variación respecto. Feb'08	TEUS Ene- Feb 2009	Variación respecto Ene- Feb 2008
1 Shanghai	1.48	-18.7%	3.38	-19.7%
2 Shenzhen	1.00	-27.2%	2.53	-21.5%
3 Qingdao	0.79	2.4%	1.63	2.2%
4 Ningbo-Zhoushan	0.59	-23.7%	1.41	-14.6%
5 Guangzhou	0.61	-24.3%	1.29	-29.2%
6 Tianjin	0.57	3.3%	1.20	-0.9%
7 Xiamen	0.27	-9.6%	0.67	-8.6%
8 Dalian	0.26	-9.5%	0.64	-0.3%
9 Lianyungang	0.17	-5.6%	0.35	-14.1%
10 Yingkou	0.10	-29.5%	0.32	5.6%
Total Top 10 Ports	5.84	-16.6%	13.42	-14.9%
Coastal ports	6.51	-16.3%	14.88	-14.9%
River ports	0.55	-11.5%	1.11	-13.9%
Total All Ports excl Hkg	7.06	-15.9%	15.98	-14.8%



Cambios en el comercio

▶ FMI

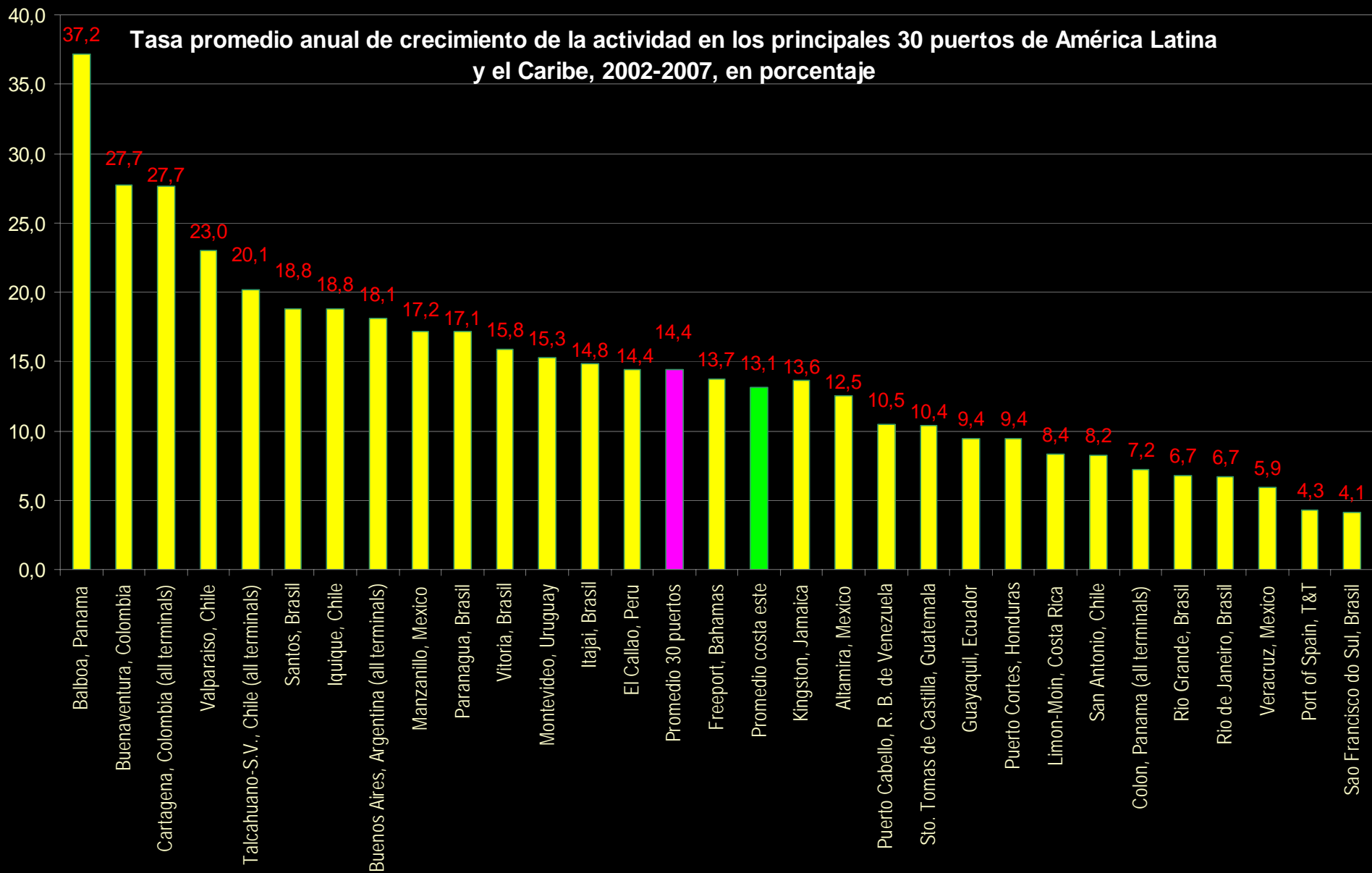
▶ OMC

▶ ALADI

▶ UNCTAD



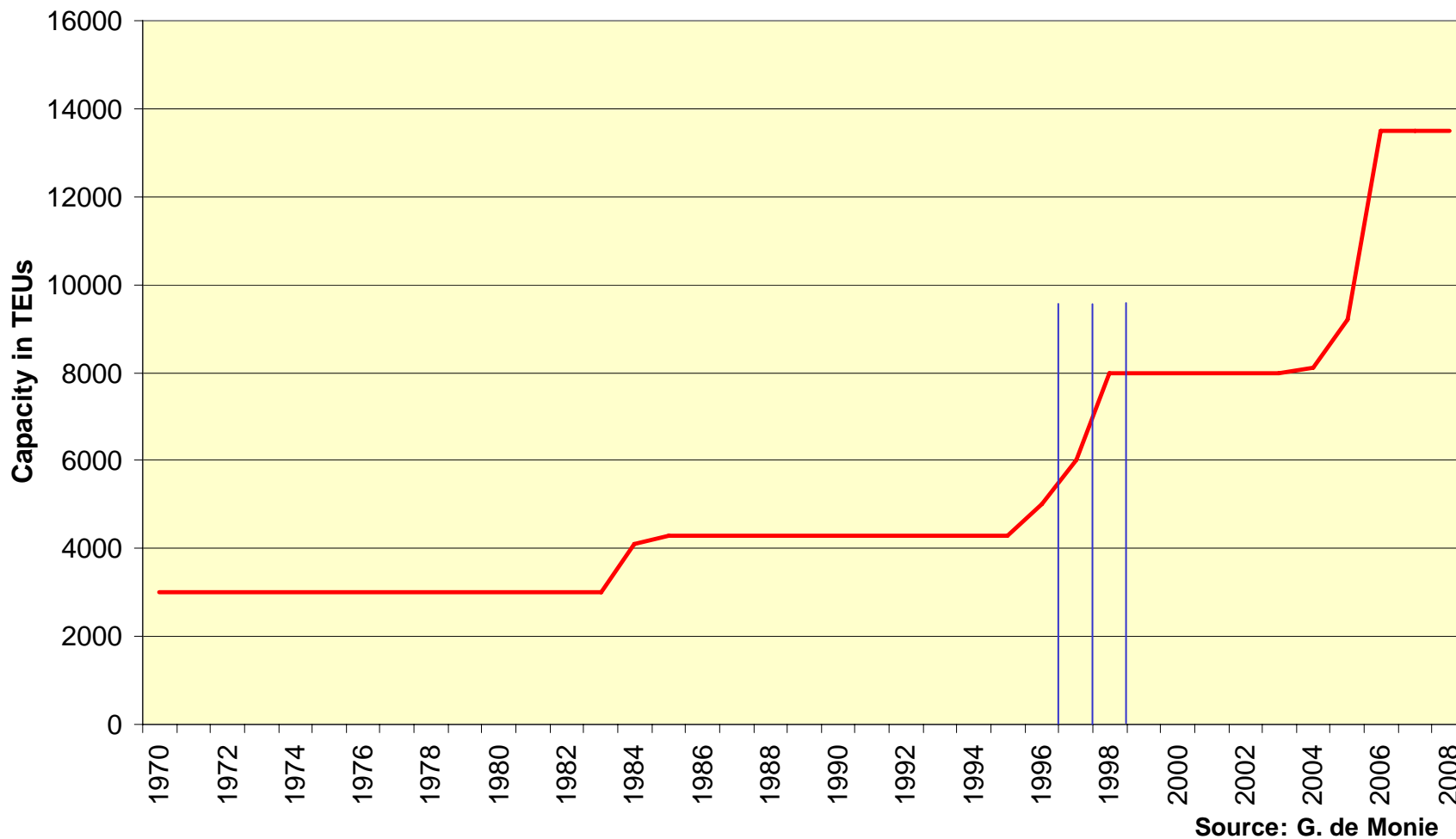
Dinámica portuaria en contenedores en América Latina y C.





Porte máximo global y LA, de naves portacontenedores 1970-2008

Containerships: maximum size 1970-2008





Ricardo J. Sánchez

Economic Affairs Officer
UNECLAC

Economic Commission for Latin America
and the Caribbean
United Nations Organization
+56 2 210-2131

Thanks a lot!



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



Ricardo.Sanchez@ECLAC.org
<http://www.eclac.org/transporte>



**INTERNATIONAL
ASSOCIATION OF MARITIME
ECONOMISTS**

