INALOG
INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA

Uruguay Logístico

LOGISTICA INTERNACIONAL

Desafíos de la coyuntura marítima y las tendencias del comercio

Cra. Ana Rey
04/10/2017

Coyuntura del transporte marítimo

En los últimos tiempos el mundo del transporte marítimo internacional de mercancías sufrió importantes tensiones a nivel mundial que afectaron directamente a los principales sectores de la economía.

1. Aumento del tamaño de los buques portacontenedores.

2. Demanda estancada para el trasporte de carga contenerizada asociada a una desaceleración.

3. Fuerte concentración de las compañías navieras con adquisiciones o fusiones.

4. Presión por rebaja en las tarifas en los puertos.

La gestión moderna de los puertos

- Estamos en presencia de cambios simultáneos en los negocios que determinan el entorno portuario.
- La gestión moderna exige integración sistémica asociada al concepto de multimodalismo y conectividad al hinterland.
- La infraestructura y las tecnologías de la información son factores claves de diferenciación.

El Transporte multimodal ha hecho posible el aumento sostenido del volumen de mercaderías movidas en el comercio internacional, ha disminuido el tiempo y ha logrado reducir el costo.

- En el modelo de Uruguay como hub y plataforma logística, todos los elementos deben estar integrados conformando una plataforma, eficiente y de alta calidad.

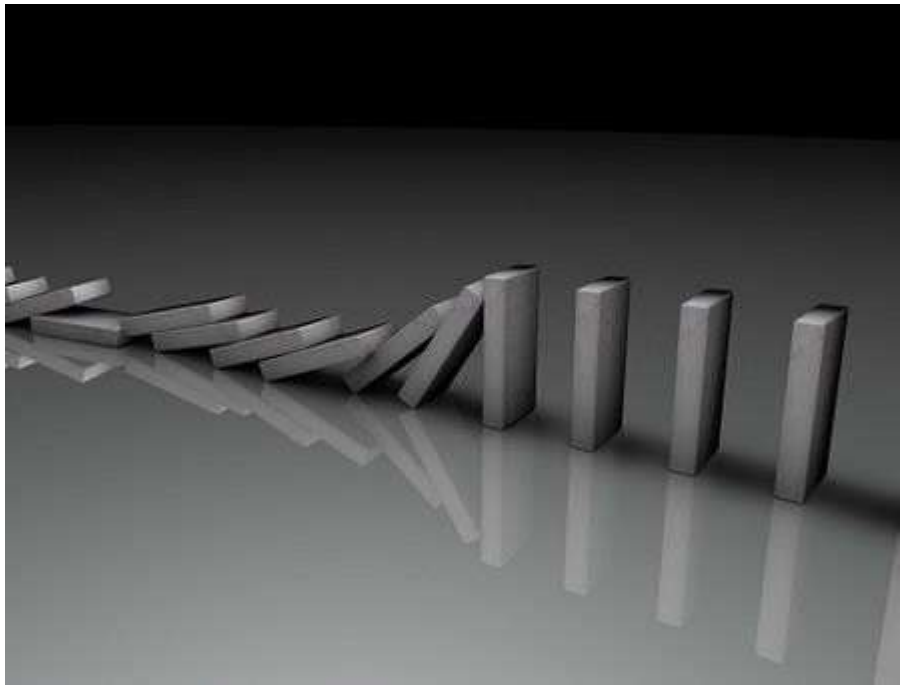
- Para que el transporte intermodal nos traiga aún más beneficios, el marco legal, la infraestructura y los distintos organismos y actores privados involucrados deben aunar esfuerzos para que ,una mercadería pueda ingresar a nuestro país por cualquier modo de transporte y salir nuevamente por otra combinación, sin que el agregado de costos de manipulación e interfaces desvirtúe los ahorros que se pueden efectivamente generar con el transporte intermodal.

Factores externos

- Desarrollo del comercio regional en términos estructurales, la integración económica implica ventajas generales básicas, Mayor poder de negociación; y Mayor capacidad de atracción de recursos internacionales y de reinversión.

- Mayor aprovechamiento de economías de escala en la producción.

- Ampliaciones en el mercado efectivo como producto de relaciones entre países; y Menor vulnerabilidad económica, especialmente debido a factores externos.



Tendencia de los precios de los commodities

- La economía es muy dependiente del comportamiento y evolución de los precios internacionales de las materias primas (Commodities) que inciden fuertemente en los valores comercializados con el exterior, impactando en los ingresos globales de la economía y en los equilibrios de las variables macroeconómicas. Dicho aspecto es una condición necesaria, aunque no suficiente, par la estabilidad y competitividad de un país en el mediano largo plazo.

  El desarrollo del comercio mundial, la globalización suponen un nuevo impulso al tráfico marítimo internacional de mercancías y a los puertos en los que éste se apoya.

Inversiones de desarrollo logístico

- Es necesaria la inversión público – privada.
- La inversión de los gobiernos debe estar necesariamente ligada a inversiones privadas con aseguramiento de tráficos que amorticen las diferentes alianzas de desarrollo.
- Se hace necesario dar saltos cualitativos que diferencien la oferta de servicios logísticos contribuyendo al aumento de la competitividad.

Plataformas logísticas

- Las nuevas inversiones no se asocian solo a los aspectos de infraestructura física sino que requieren un desarrollo de los sistemas de información y control que permiten la trazabilidad y cuidado de las mercaderías.

- Los almacenes logísticos para la captación de clientes internacionales en sectores de pharma o alta tecnología son factores generadores de carga.

- Las plataformas que en su origen se vinculaban a los recintos portuarios, dan paso al multimodalismo y la necesidad de conexión ferroviaria (Ej. Alemania – Puerto de Hamburgo y Duisport).

Elementos para el desarrollo

- Políticas de seguridad y calidad en sus operaciones.
- Prácticas internacionales de cuidado del ambiente no sólo en el funcionamiento propio sino en los contratos con proveedores.
- Energías limpias y renovables se exigirán por los clientes globales asegurando la entrega de los productos en condiciones (temperatura controlada).

- La robótica contribuirá al manejo standarizado y un control de gastos asociados al recurso humano.

- El incremento del tamaño de los buques como un hecho consolidado en la flota mundial de contenedores.

- Según CEPAL al incremento de los buques en necesario asociarle un mercado de destino.

Desafíos de las Terminales

- Las terminales deberían analizan como se desarrolla la conexión al hinterland ya que se hace necesario llegar a más mercados y por diferentes modos de distribución.

- En el caso particular de Uruguay se hace necesario mantener no solo la hidrovia como conexión regional e interconexión al nodo ferroviario y carretero.

- Incertidumbre sobre la tipología de los buques que desarrollarán el cabotaje en la costa Este, determinará que **puertos sean "pivote" del comercio y la distribución.**

- El consumo y la demanda del comercio ya no son el factor determinante de las navieras, para la selección del puerto de carga, descarga a un mega buque.

- El vinculo de los grupos económicos de las compañías navieras en la operación de terminales, ante las alianzas del sector sería un factor de decisiones en la concentración de operaciones asociado al calado de los puertos, costos operativos, etc.

Poder de negociación

- Ante las fusiones y las desviaciones del comercio el poder de negociación de las terminales disminuye.
- La exigencia de mayores calados, largos de muelles y productividad determina una rentabilidad menor de los operadores de terminales especializadas de contenedores.
- Según CEPAL la incidencia en la frecuencia de buques de gran porte afecta el uso de playas y patios que deberán aumentar su capacidad.
- Mayores explanadas para cargar y descargar los barcos y un mayor plazo de almacenaje de trasbordos parece ser una variable a considerar cuando el negocio se orienta a buques de última generación.

El futuro

- Sin cambio cultural no habrá innovación.
- El cambio cultural permitirá cambiar los modelos tradicionales que quizás ya no sean capaces de hacer frente a la expansión de las actividades básicas y proyectar al negocio con nuevas características.
- El cambio cultural es la barrera y a su vez la llave mas importante de la innovación.

Construyendo el desarrollo logístico

Nuevos conceptos de gobernanza con un enfoque integrador y sistémico que aglutine:

- Integración
- Hinterland
- Logística
- Producción
- Modos de transporte

- Mejores oportunidades para combinar competencia con cooperación.
- Perfeccionamiento de los procedimientos burocráticos y tributarios en beneficio de la operativa comercial.
- Mayor cooperación entre puertos y centros de conocimiento.
- La innovación deberá alcanzar a la relación ciudad – puerto.

- El diseño y rediseño de las rutas comerciales estará expuesto a cambios relacionados con los movimientos de los grandes acuerdos comerciales y de integración.

- Nuevas tendencias y estrategias de los actores en el mercado.

- Ampliación del espectro del negocio portuario.

- Impulso y mejor desarrollo de las condiciones comerciales y de servicio a todos los clientes de la cadena logística.

- Las tendencias del avance tecnológico mantendrán el modelo de cambio y mejora continua.

- Al igual que las otras industrias, el internet de las cosas y big data se integrará a la operativa portuaria.

- La automatización robótica tiene un paso asegurado hacia el futuro.

- El progreso técnico generará nuevos cambios tecnológicos en la industria.

- La automatización y la robótica, derivarán en una necesidad y una exigencia creciente en la ciberseguridad.

- La convivencia tecnológica y la innovación en el capital social será un elemento significativo.

- Las relaciones laborales deberán adecuarse al nuevo entorno.

- Será muy importante actualizar y cambiar la gobernanza en un contexto de cambio de infraestructura, con políticas integradas y sostenibles.

Sistemas logísticos internacionales de producción integrados –Evolución

El proceso de fragmentación está dando paso a los llamados sistemas logísticos internacionales de producción integrada provocando los siguientes fenómenos:

- Relocalización dinámica de las actividades productivas.
- Fragmentación de las regiones de producción (por región y por tipo de producto).
- Reintegración de la producción (porque existen diferentes demandas).
- Pérdida de espacios geográficos (debido al traslado de actividades productivas, básicamente las intensivas en mano de obra).
- Desarrollo de gigantes redes de transporte de servicios especializados para atender la demanda que genera el mundo.

Sistemas logísticos internacionales de producción integrados –Evolución

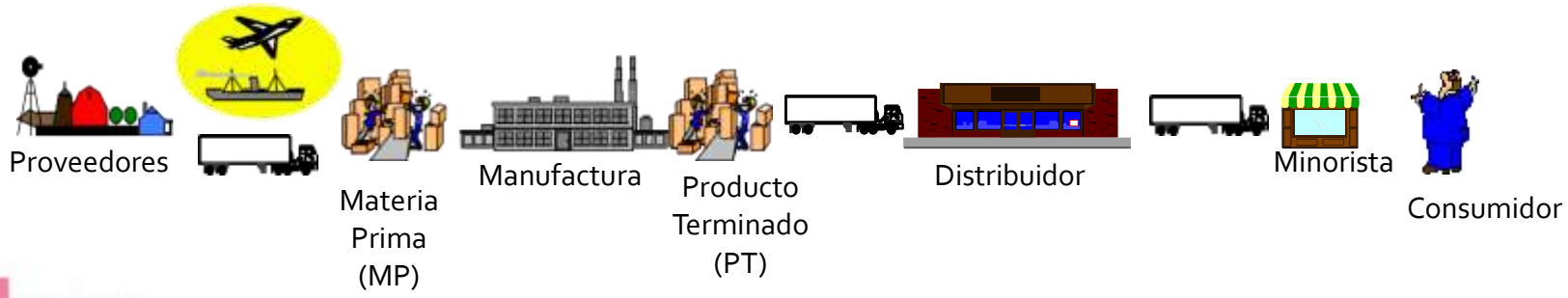
Toda la innovación logística que soporta el nuevo marco competitivo internacional, permite a las empresas plantear redes internacionales de suministro sobre las siguientes bases:

- Globalización de los mercados.
- Homogenización de las reglamentaciones, producto de la desregularización.
- Máxima eficiencia en la coordinación de la producción, por medio de las cadenas de abastecimiento.
- Mejora en la oferta de servicios de transporte derivado de las tecnologías utilizadas.

La competencia entre cadenas de abastecimiento

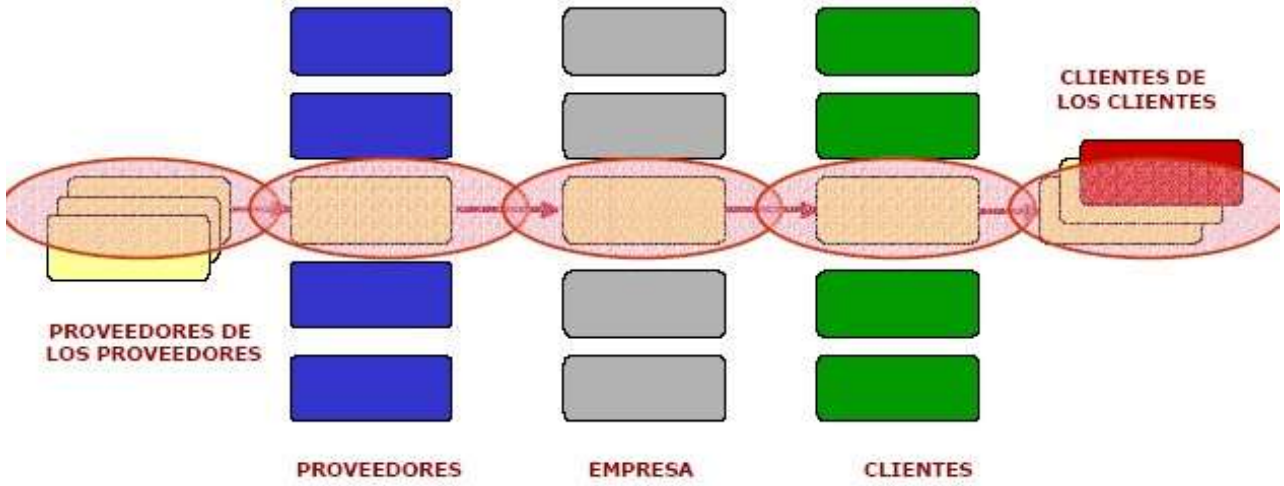
- La cadena de abastecimiento - C.A. - consiste en todas las etapas involucradas, directa o indirectamente, en el cumplimiento del requerimiento de un cliente.

- La C.A. no sólo incluye la manufactura y proveedores, también transportistas, almacenes, distribuidores y los clientes mismos.



La competencia entre cadenas de abastecimiento

" … la única ventaja competitiva sostenible en el largo plazo se encontrará al estar integrado en una cadena logística o de suministros fuerte y capaz de competir con otras cadenas en el mismo mercado…"



Conclusiones

- La tendencia constante a la fragmentación productiva y la búsqueda de los mejores costos logísticos totales globales, incrementarán la presión sobre la rotación en los actores de la cadena de abastecimiento del sector en que nos desarrollemos.

- No bastará con ser un elemento clave en la cadena, dejaremos de serlo si no hemos logrado establecer una infraestructura logística óptima que valide nuestra interface con los mercados del mundo.

Muchas gracias

INALOG
INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA

Uruguay Logístico

www.inalog.org.uy