



II Conferencia Hemisférica sobre Competitividad y Logística Portuaria



Modelos Portuarios en Latinoamérica y el Caribe: Competitividad, Logística e Infraestructura Portuaria

Jorge Durán
Jefe de la Secretaría
Comisión Interamericana de Puertos (CIP)
jduran@oas.org

Puerto de Veracruz, México
20 y 21 de octubre de 2016

#OAS_CIP #OEA_CIP www.portalcip.org



Índice

1. Acerca de la CIP

2. Competitividad

3. Logística

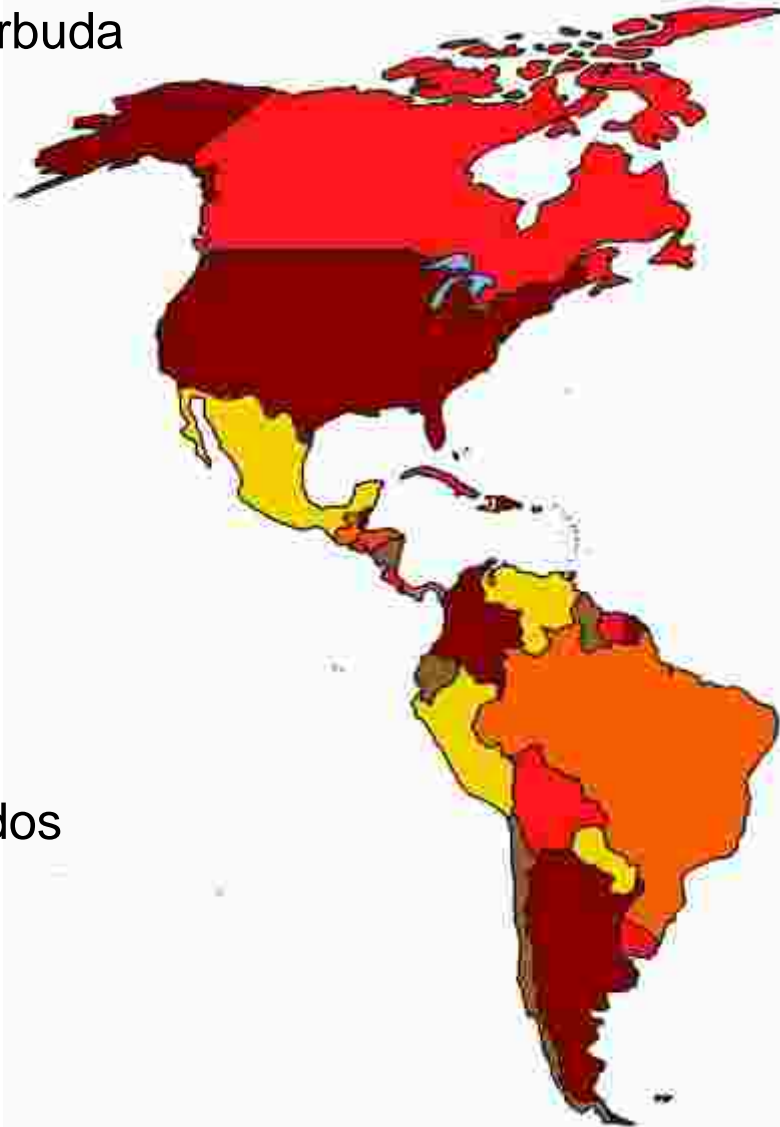
4. Infraestructura Portuaria

5. Tendencias y Comercio Intraregional

6. Consideraciones Finales

Estados Miembros OEA – CIP

1. Antigua y Barbuda
2. Argentina
3. Bahamas
4. Barbados
5. Belice
6. Bolivia
7. Brasil
8. Canadá
9. Chile
10. Colombia
11. Costa Rica
12. Dominica
13. Ecuador
14. Estados Unidos
15. El Salvador
16. Granada
17. Guatemala
18. Guyana



19. Haití
20. Honduras
21. Jamaica
22. México
23. Nicaragua
24. Panamá
25. Paraguay
26. Perú
27. República Dominicana
28. San Cristóbal y Nieves
29. San Vicente y las Granadinas
30. Santa Lucía
31. Surinam
32. Trinidad y Tobago
33. Uruguay
34. Venezuela

Estructura de la CIP

Presidencia: **México**

Vicepresidencias : **Barbados y Uruguay**

**COMISIÓN INTERAMERICANA DE
PUERTOS**

SECRETARÍA

COMITÉ EJECUTIVO (CECIP)

**Logística,
Innovación y
Competitividad,**

Panamá

**Gestión
Portuaria
Sostenible y
Protección del
Medio
Ambiente**

México

**Protección y
Seguridad
Portuaria**

**Estados
Unidos**

**Política
Pública,
Legislación y
Regulación**

Uruguay

**Turismo,
Puertos
Interiores,
Hidrovías,
Servicios a
Buques y
Control
Navegación**

Argentina

**Resp. Social
Empresarial e
Igualdad de
Género**

Perú

La Comisión Interamericana de Puertos (CIP)

La CIP trabaja para promover la cooperación para el desarrollo de un sector portuario competitivo, seguro y sostenible

1

Foro Interamericano permanente al más alto nivel.

2

Creación de capacidades para promover y mejorar habilidades técnicas y directivas de funcionarios portuarios.

3

Asistencia Técnica, Cooperación Regional y Miembros Asociados.

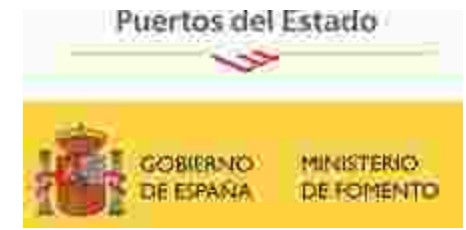
4

Diseminación y promoción de los puertos de las Américas y colaboración activa con el sector privado. Miembros Asociados

Socios Estratégicos

MOU's

1. ***Puertos del Estado***, España
2. **Valenciaport Foundation**, España
3. ***Arica Port***, Chile
4. **AAPA**
5. **IMO**
6. ***Busan Port***, Korea del Sur
7. ***PortMiami***, EEUU
8. ***Le Havre Port***, Francia
9. **PIANC**, EEUU
10. **PMAC** – Caribe
11. **U.Tec. Monterrey** – México
12. **ENAPRO**



Algunos de nuestros Miembros Asociados



Uruguay
Hub Logístico



LÁZARO CÁRDENAS

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

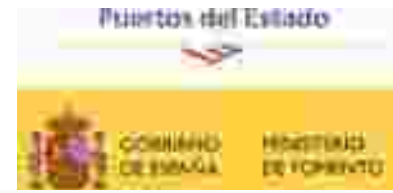


APIQROO

Asociación de Puertos y
Marina Mercante de Chile



Promoting BlueTech
and Blue Jobs



TISUR

Puerto Valparaíso

PORT MIAMI



International
Road Transport
Union



ALTAMIRA

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE



Programas de Capacitación



- a) 25 Becas para curso en Gestión Portuaria
 - b) 20 Becas para Tecnología y Gestión Portuaria Sostenible
- Costo: \$6,000 cada una = \$270,000



- a) 20 Becas para curso en línea sobre Terminales de Contenedores
 - b) 20 Becas para curso en Seguridad PBIP
- Costo: \$600 cada una = \$24,000



- 30 Becas para curso Código PBIP para Oficiales de Seguridad
- Costo: \$1,000 cada una = \$30,000



- 5 Becas al Programa Port Management
- Costo: \$1,500 cada una = \$7,500



- 2 Becas la Máster en Gestión Portuaria y Transportación Intermodal
- Costo: \$ 17,500 cada una = \$35,000



- 4 Becas para el curso en Administración Portuaria
- Costo: \$3,500 cada una = \$14,000



Total: \$380,500 en 2016

100%
contribuciones de donantes público-privados desde 2012

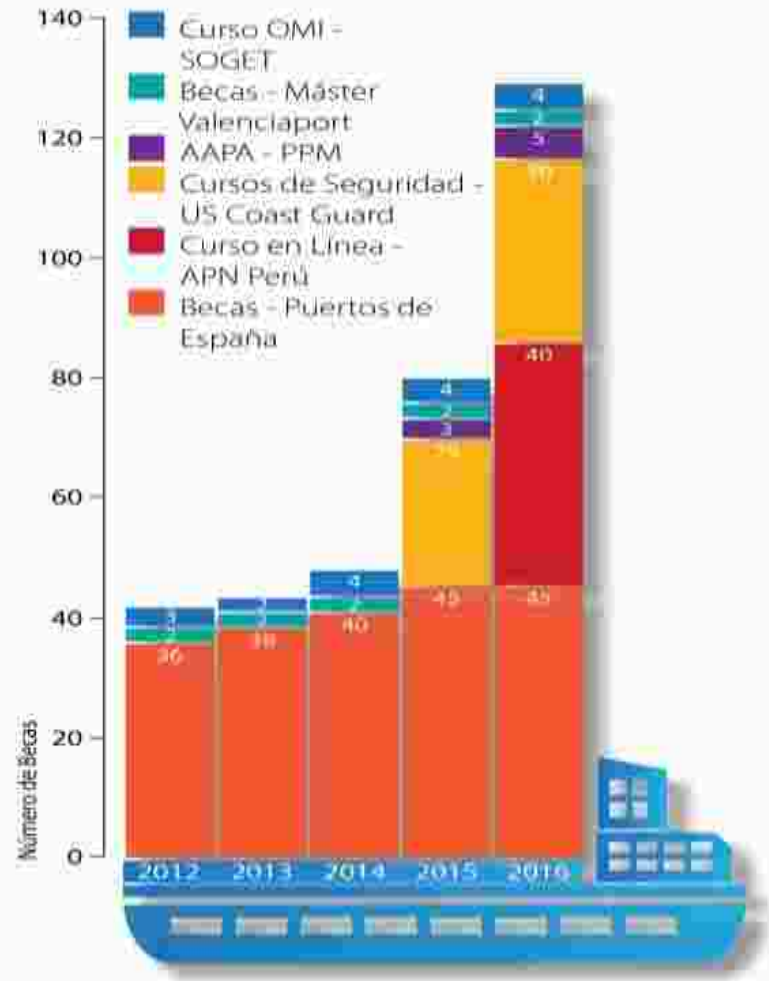
210%
incremento en el número de becas

73%
incremento en contribuciones de donantes desde 2012



\$380,500

Fondos totales en 2016



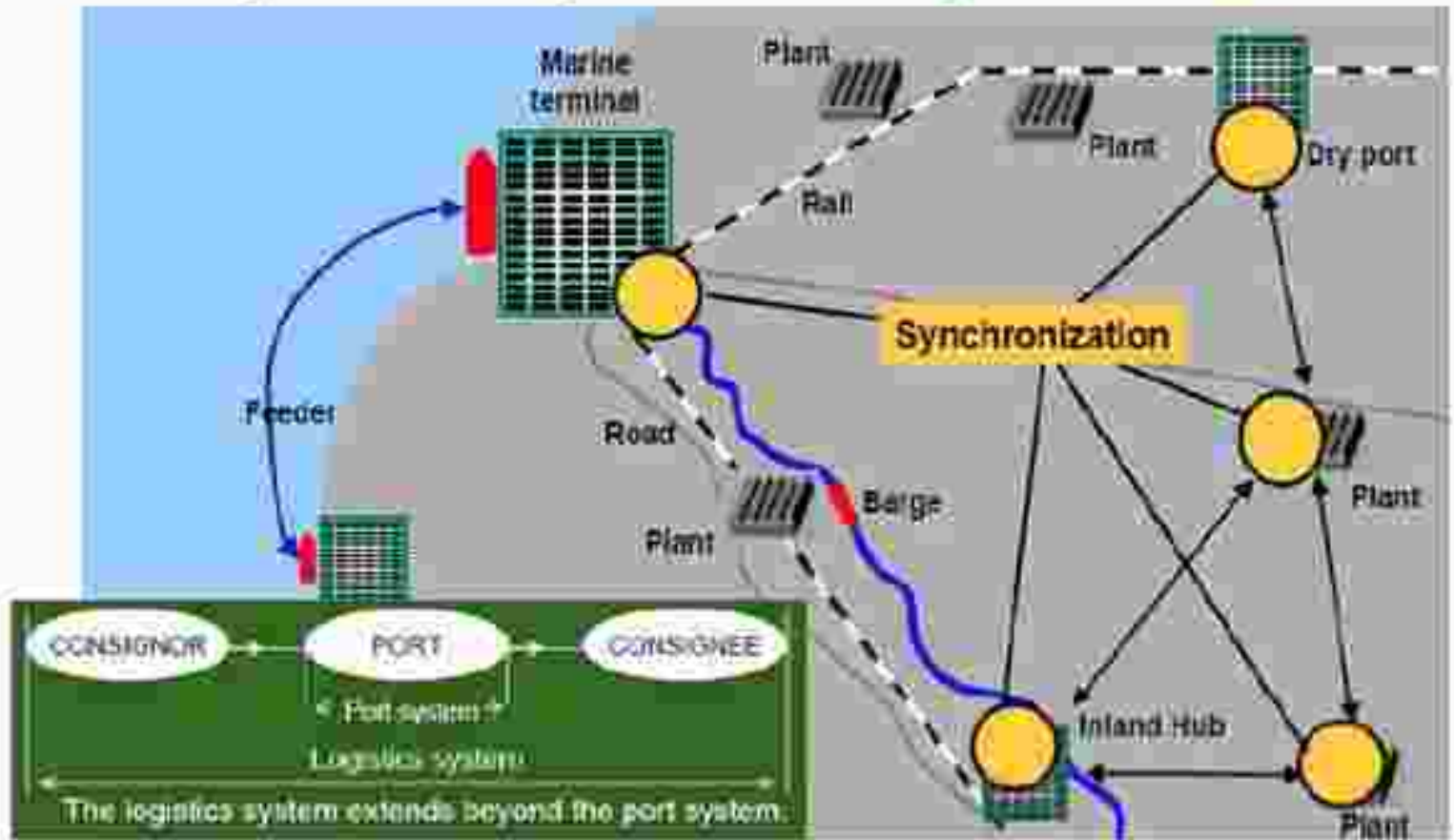
El Programa Capacitación de la S/CIP es financiado en efectivo y/o especie enteramente. De 2012 a 2016, el número de becas **augmentó de 41 a 126, equivalente a un incremento de 210%**. Los fondos correspondientes **acrecentaron en un 73% durante el mismo periodo, de \$220,500 a \$380,500.**



2. Competitividad - América Latina y el Caribe

Competitividad

..... en puertos qué es competitividad?

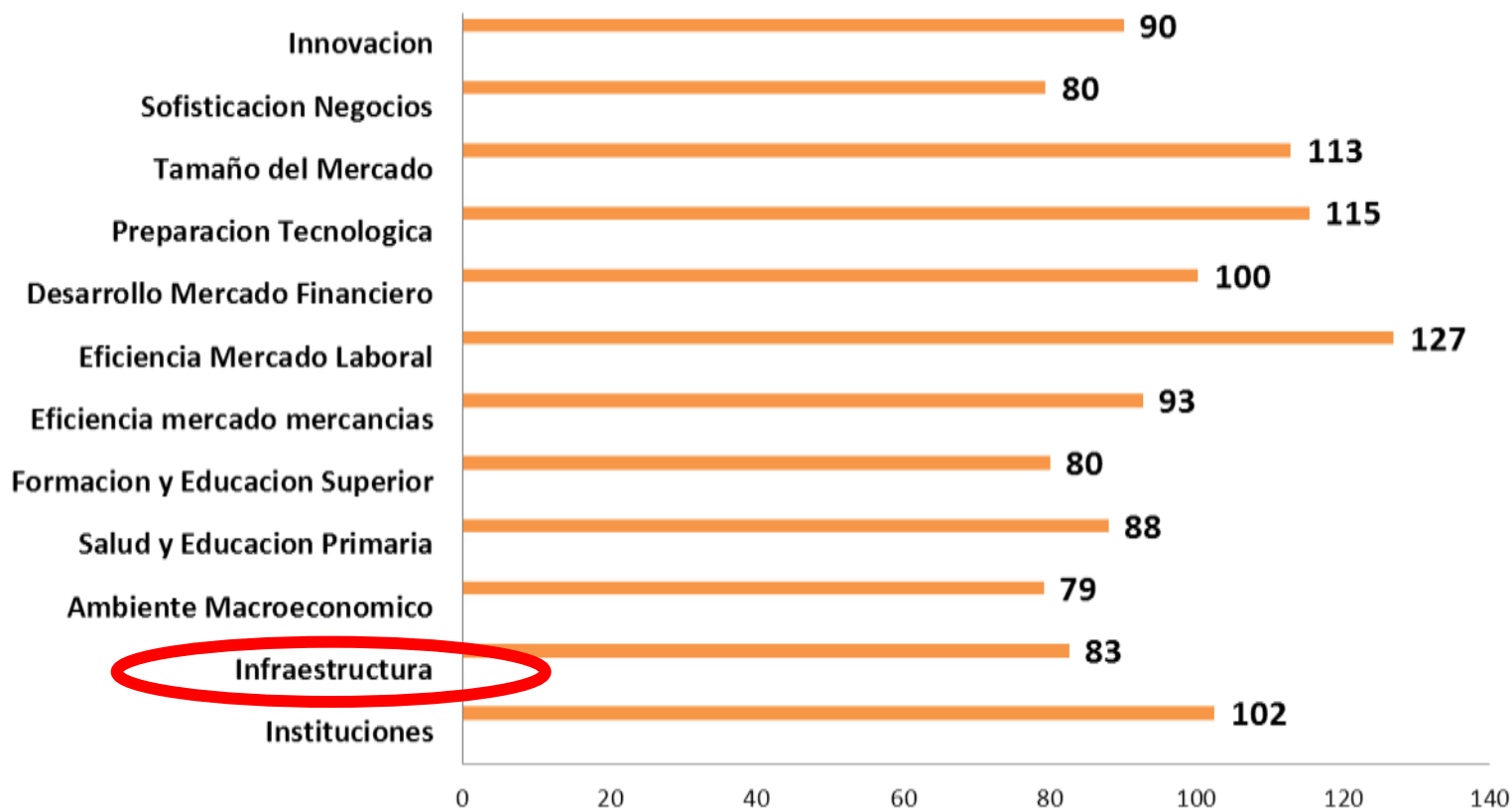


.... está determinada por los costos, agilidad y eficiencia de cada una de los factores y procesos que son utilizados por el comercio en el corredor logístico.

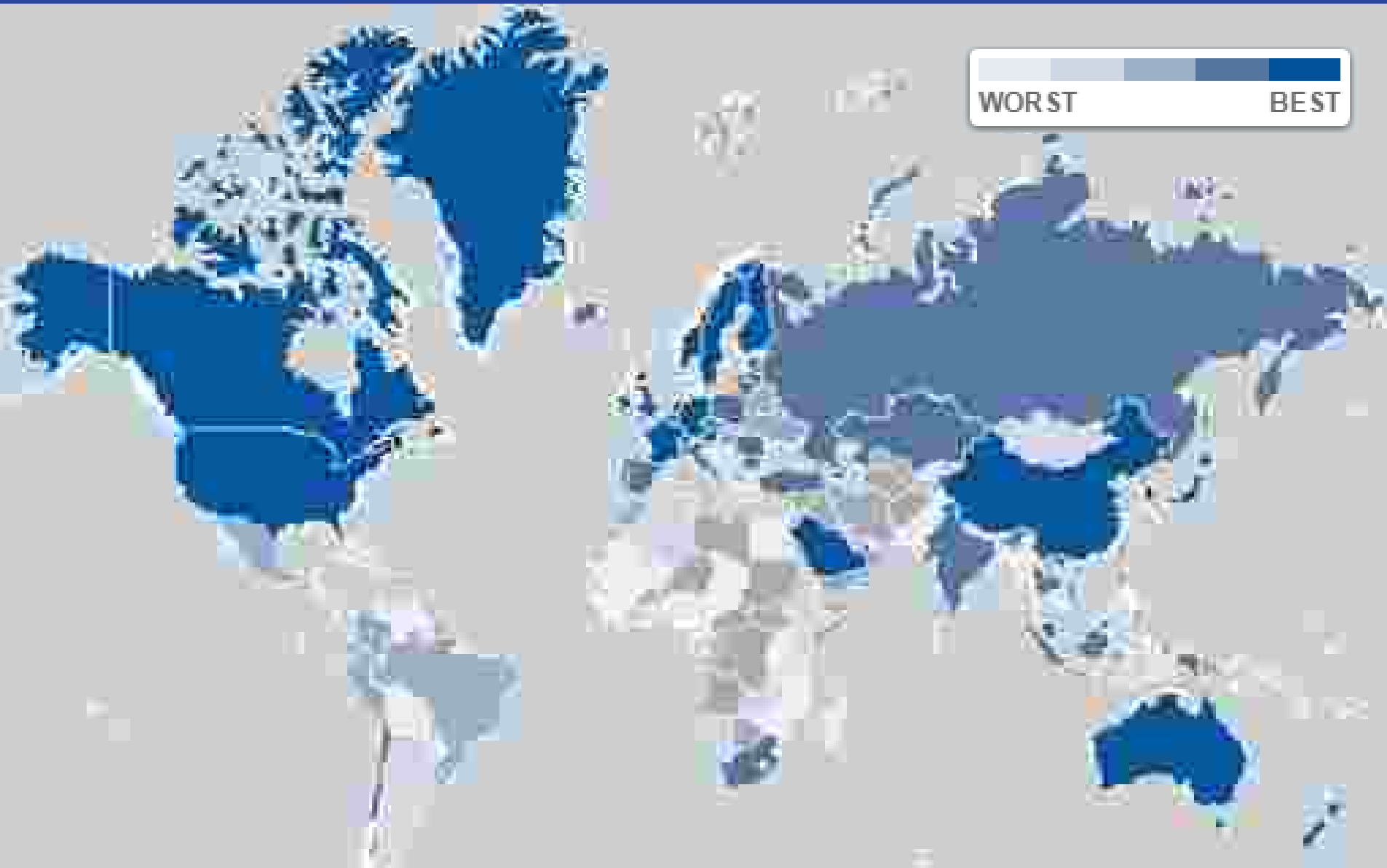


“La competitividad es el conjunto de **instituciones**, **políticas** y **factores** que determinan el nivel de **productividad** de un país.”

Índice Global de Competitividad 2015-2016 Posición LAC entre 140 países



Competitividad Global - 2015 - 2016

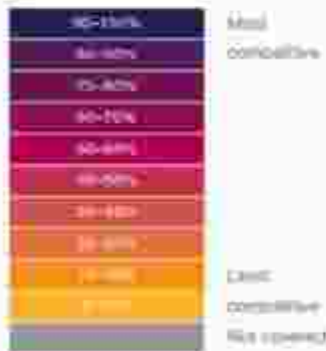


Competitividad en Latinoamérica y el Caribe

United States

The United States remains the global leader, with nearly three decades of growth on the horizon. The country's economy can build on its openness to world trade, the macroeconomic strength of the dollar and the financial markets. The country's main strengths for global competition are exceptional innovation capacity, large market size and administrative excellence.

Global Competitiveness Index Percentile Rank



Note: Data represent 2015 results. The year cited in the country and regional legends are the Global Competitiveness Index overall rank among 140 economies.



Latin America

Latin America's competitiveness index ranking has declined to 12th in the Americas and 33rd in the Caribbean. On a regional basis, Chile (28th) leads the region on single and double competitiveness. Colombia has made dramatic gains, jumping 10 places to 75th. The region must build stronger regional business ecosystems and pursue high-tech jobs, education, skills and innovation - areas in which the region performs relatively poorly - and attract public investment to be strengthened.

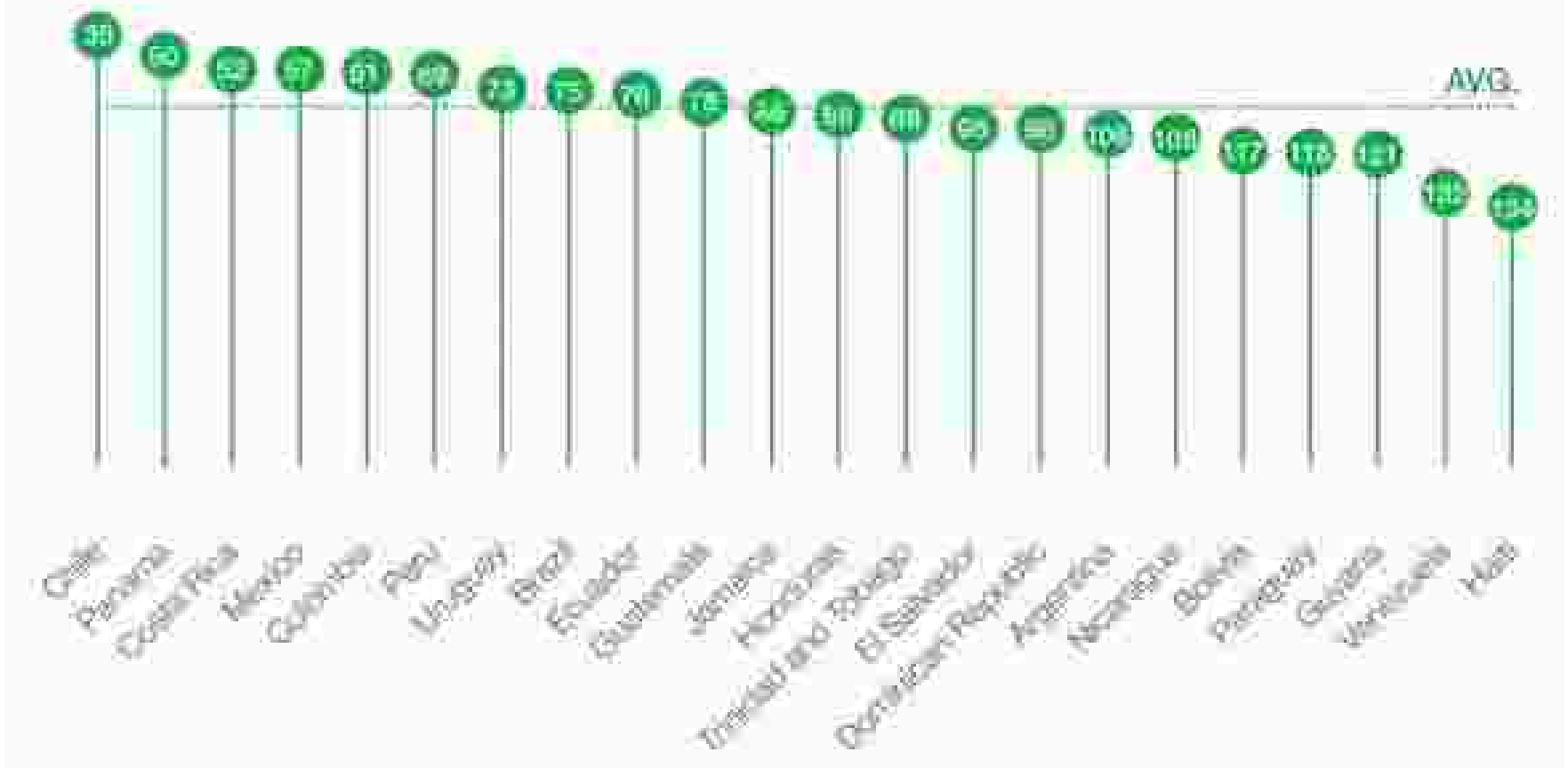


Colombia

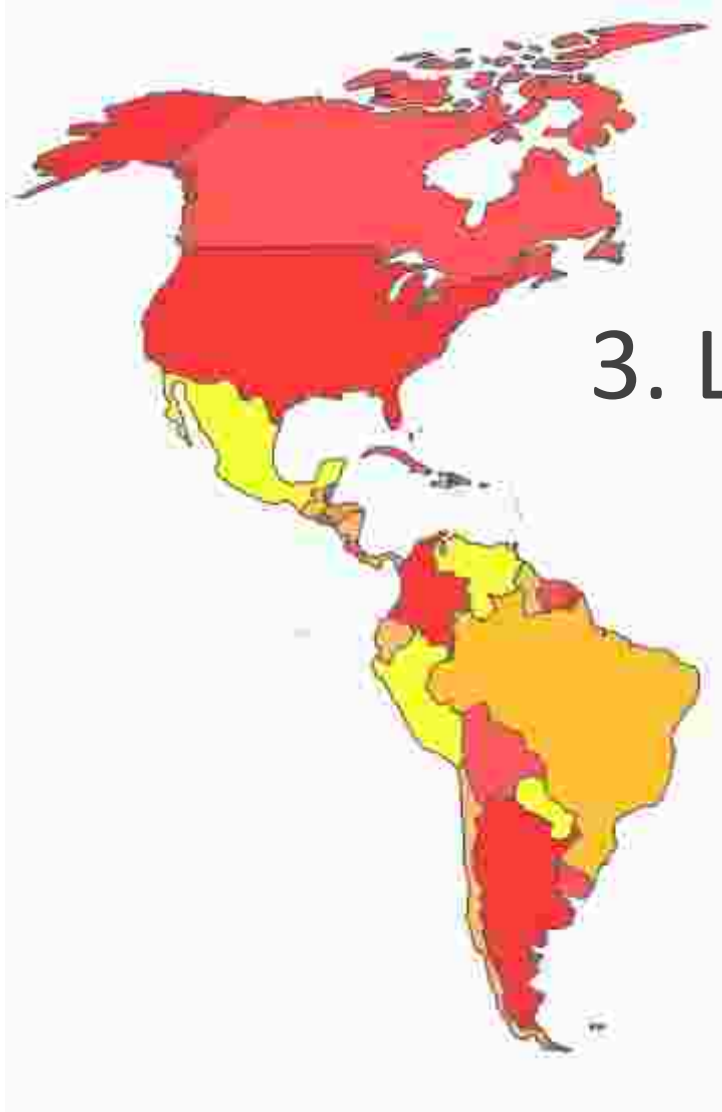
Colombia rose 10 to 75th place, following by the second year in a row, which reflects improved infrastructure competitiveness. The country's performance is improving, stable across most pillars, with small improvements on fiscal administration compared with last year. Yet, further improvement of the quality of the education system and the country's innovative ecosystem are needed to achieve a higher level of competitiveness.

Competitividad ALC

Latin America and the Caribbean



Source: World Economic Forum, 2016



3. Logística– América Latina y el Caribe

Desempeño Logístico - ALC



LPI score

1.00-2.47

2.18-2.75

2.75-3.27

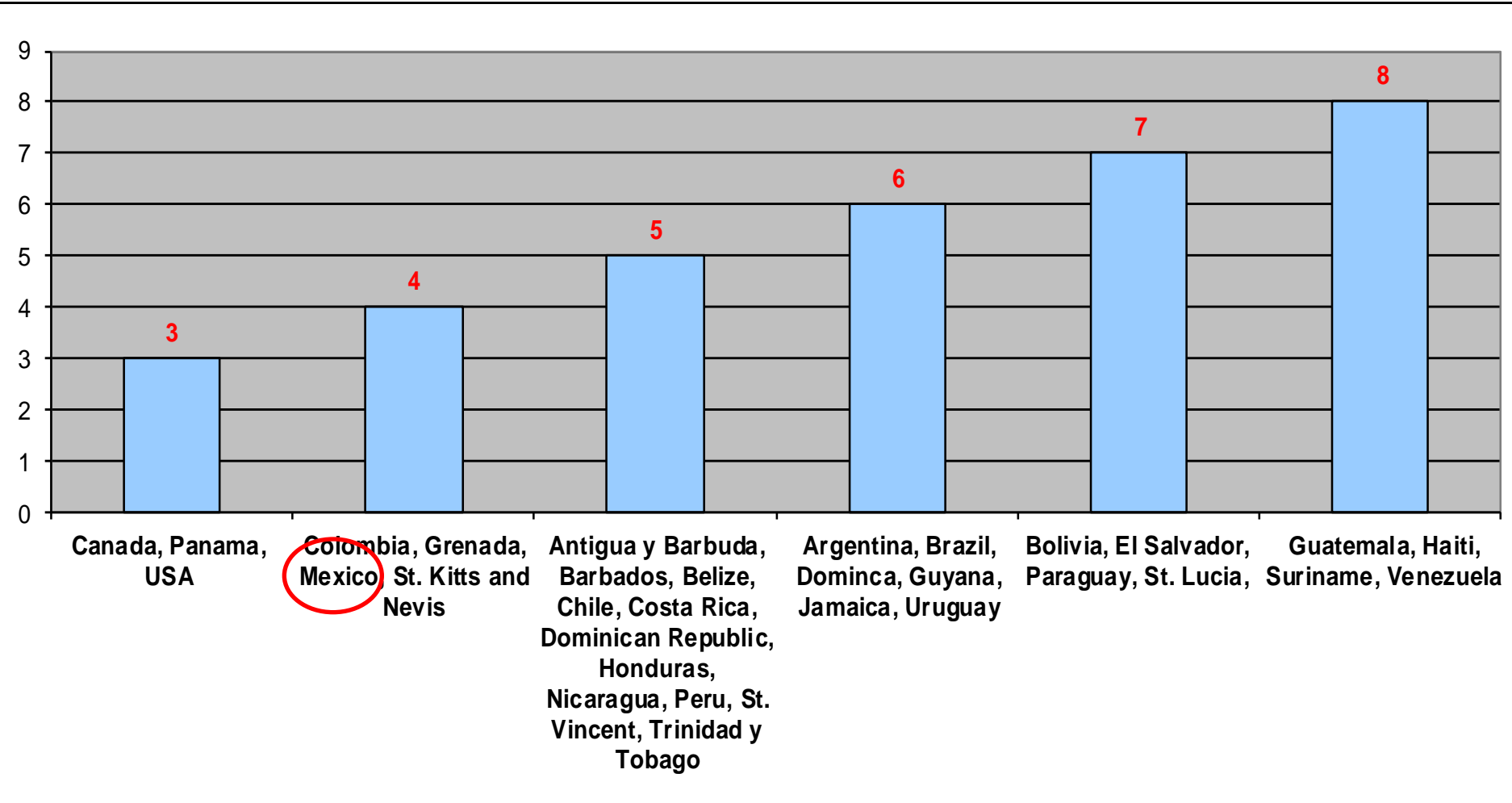
3.34-5.00

No data

1 is the lowest score; 5 is the highest score.

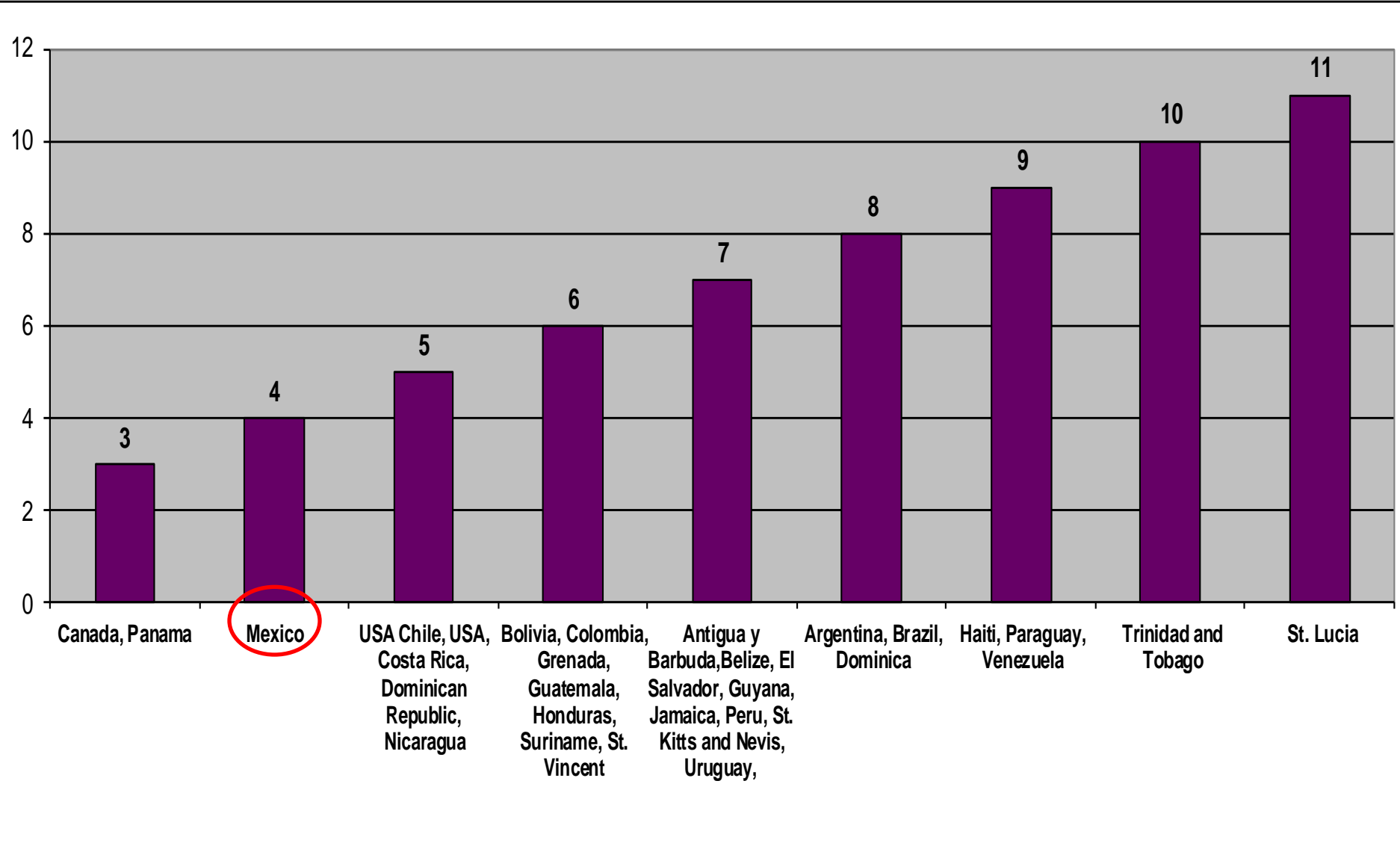
Source: World Bank, 2014 - 2015

Número de Documentos Requeridos para Exportar 2015



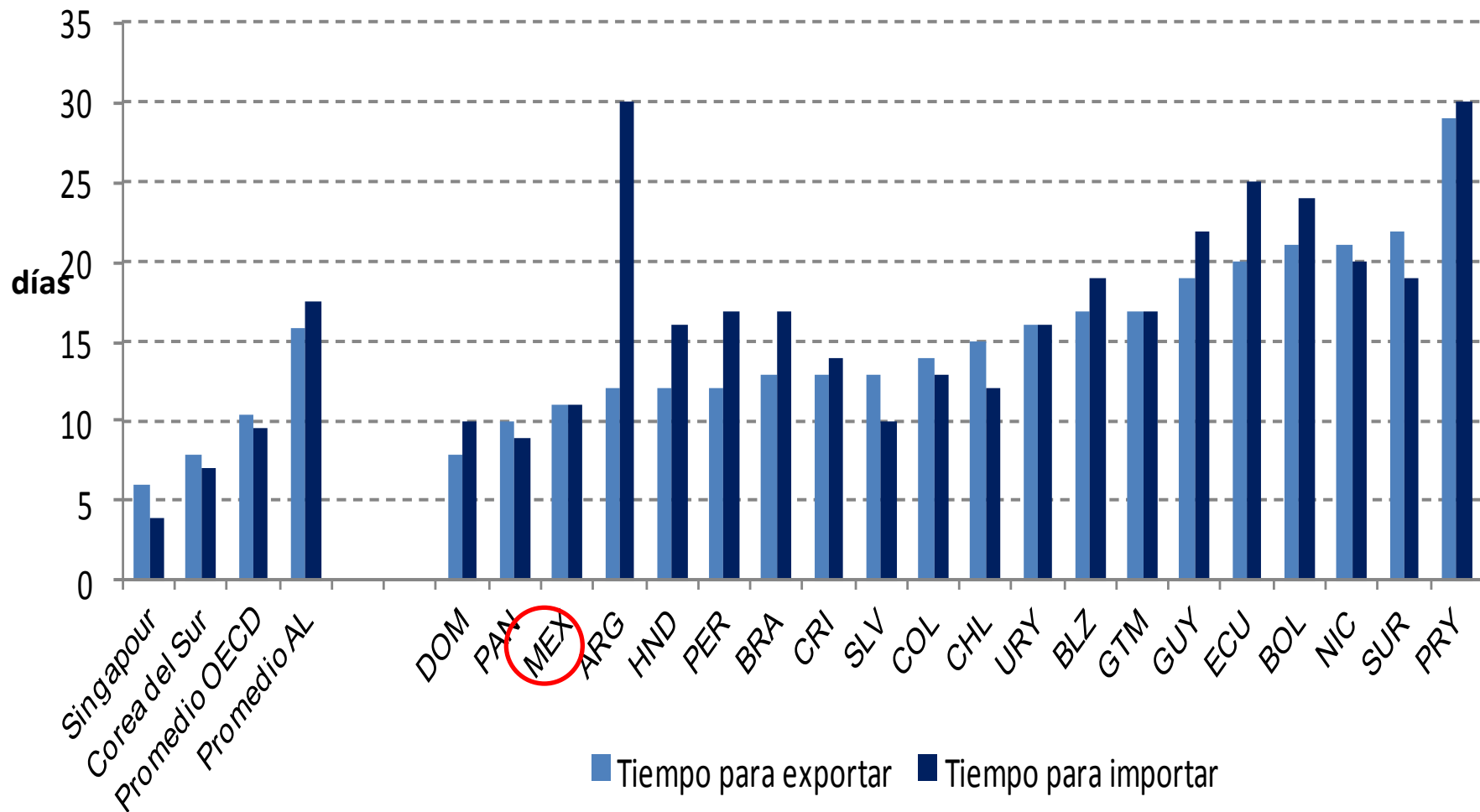
Fuente: Banco Mundial, 2015

Número de Documentos Requeridos para Importar 2015



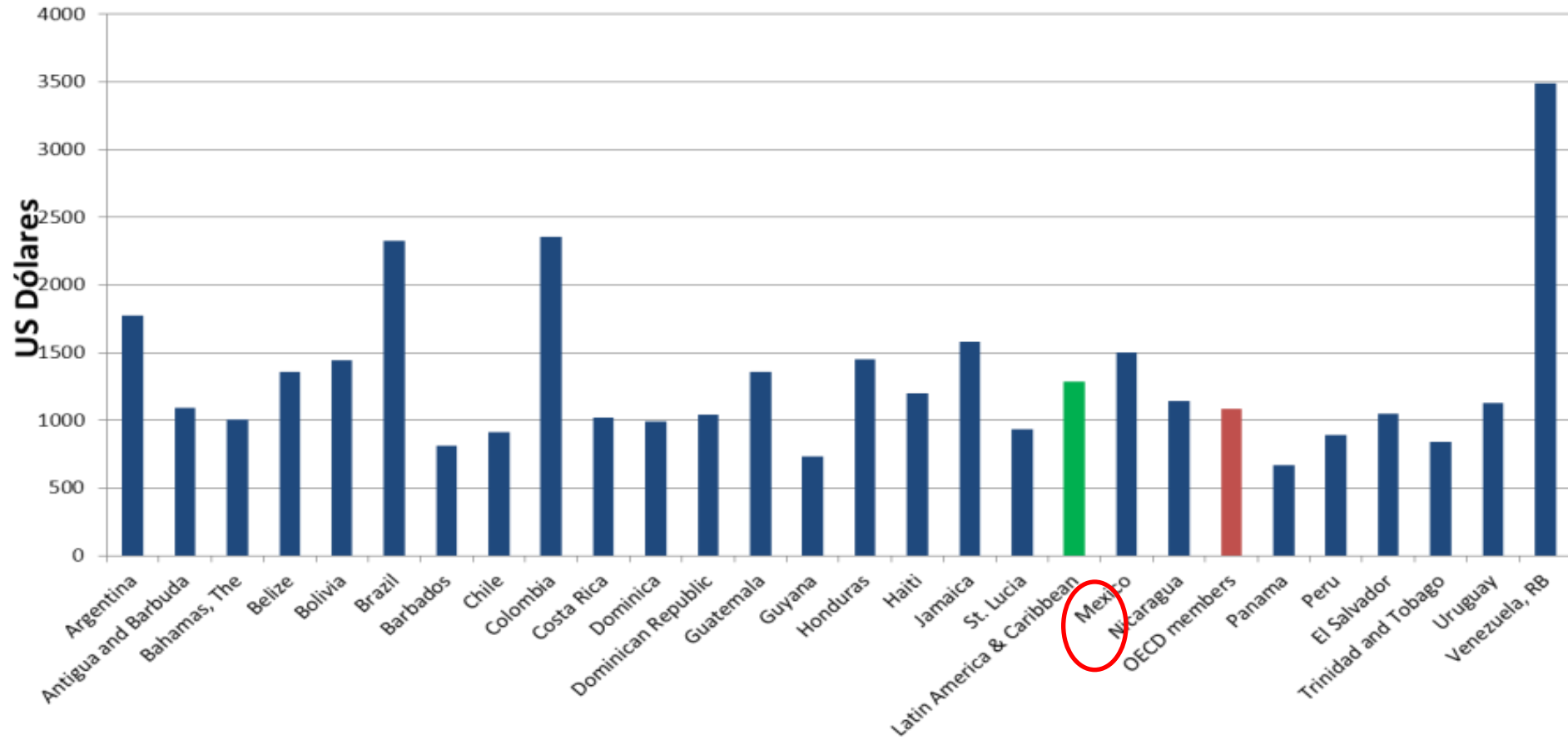
Fuente: Banco Mundial, 2015

Tiempo de exportación e importación de un contenedor en ALC

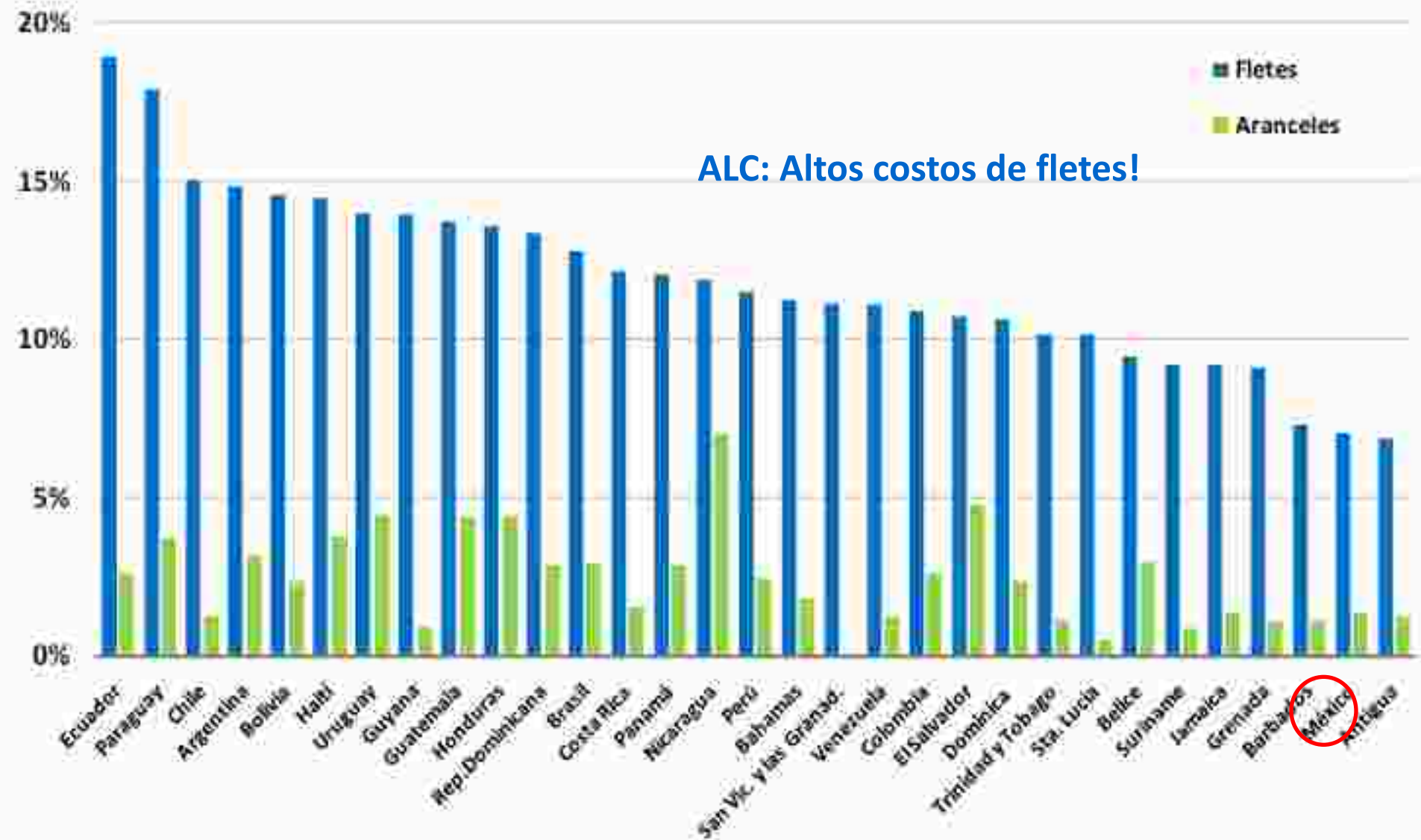


Costo de exportación de un contenedor en ALC

Los costos de logística son factores determinantes para la **productividad**, la **competitividad** y la **reducción de la pobreza**.



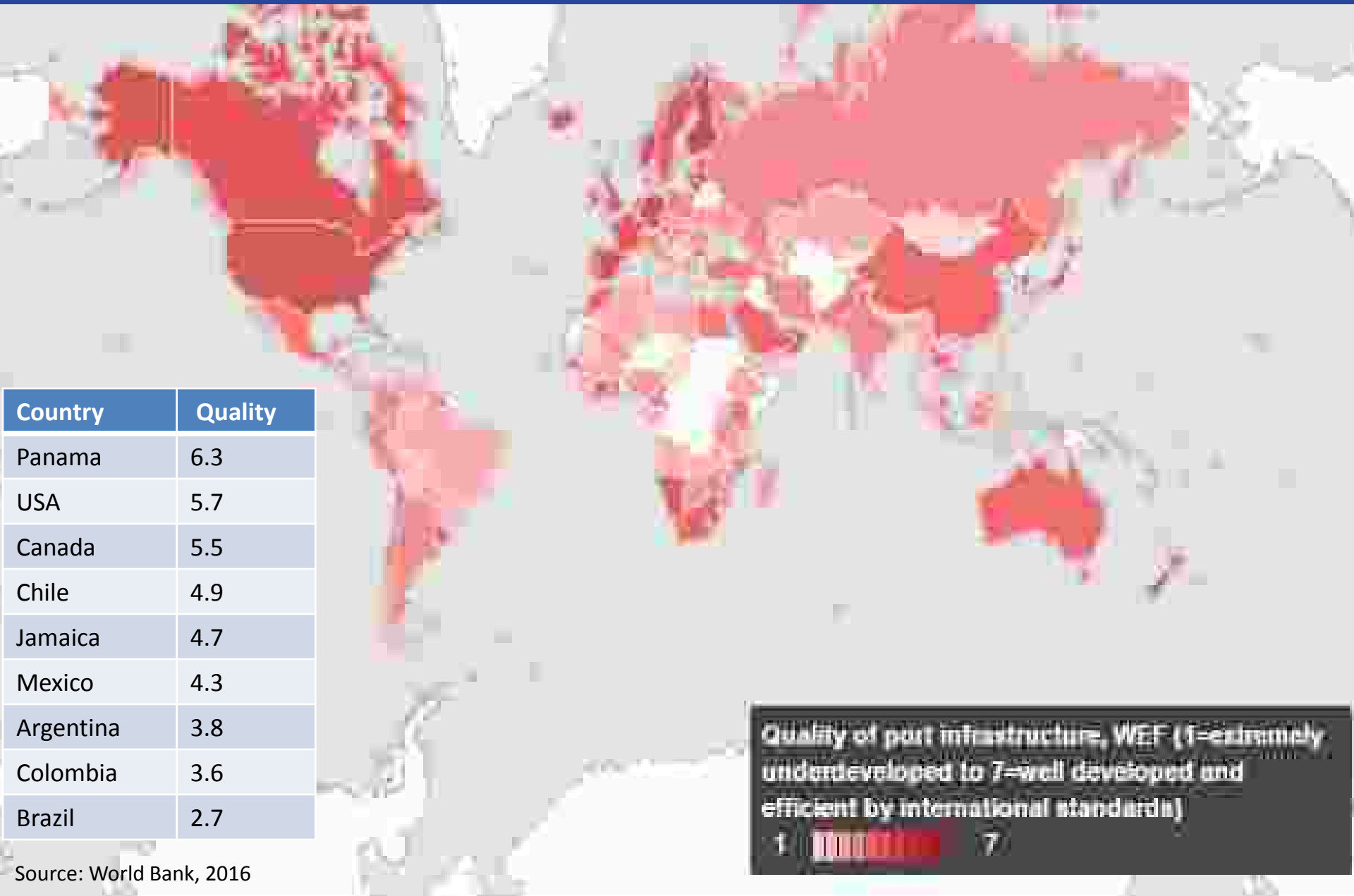
Costos de Transporte





4. Infraestructura Portuaria – América Latina y el Caribe

Calidad Infraestructura Portuaria Global



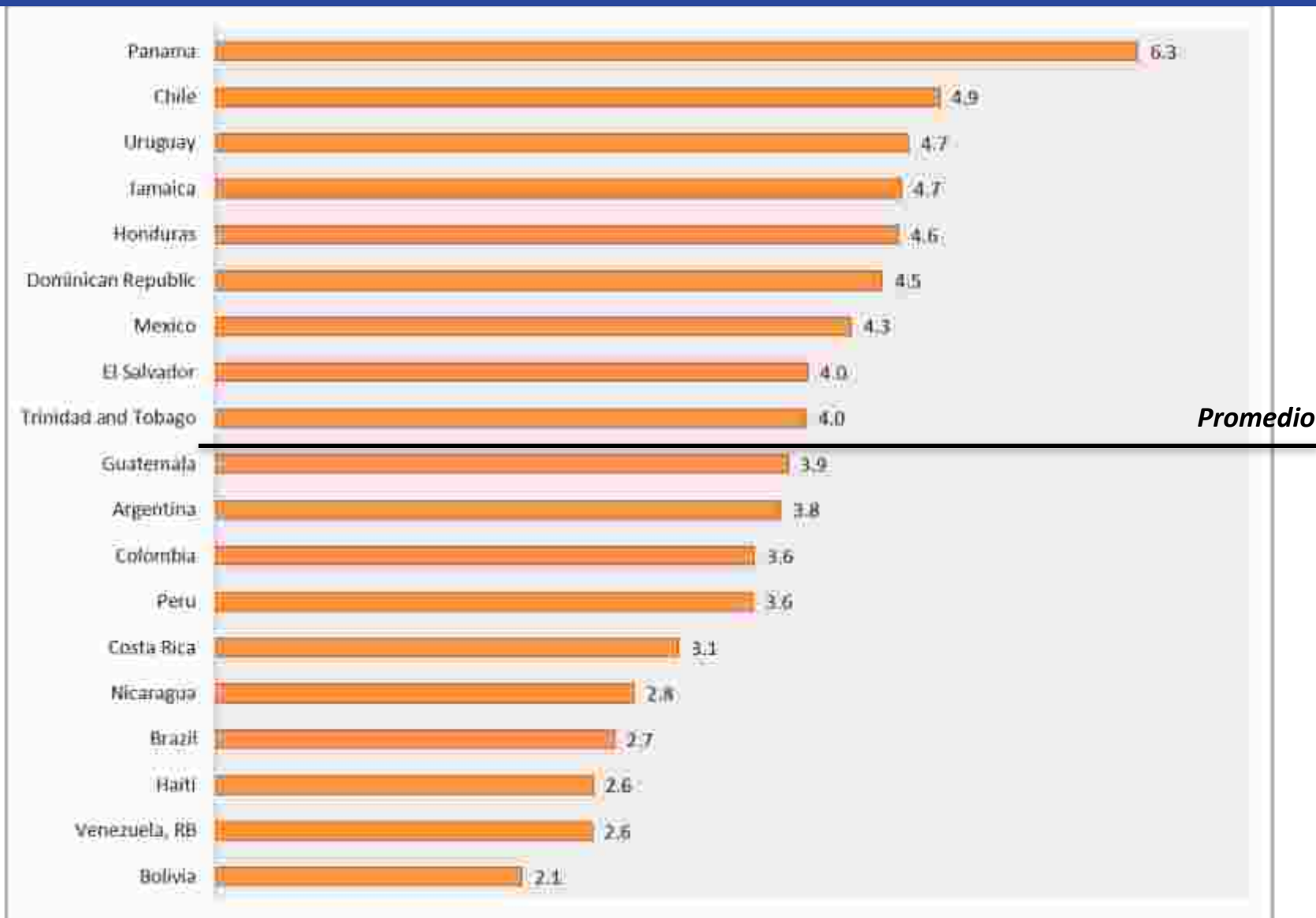
Country	Quality
Panama	6.3
USA	5.7
Canada	5.5
Chile	4.9
Jamaica	4.7
Mexico	4.3
Argentina	3.8
Colombia	3.6
Brazil	2.7

Quality of port infrastructure, WEF (1=extremely underdeveloped to 7=well developed and efficient by international standards)

1 7

Source: World Bank, 2016

Calidad de la Infraestructura Portuaria ALC



Movimiento de TEUs por puerto ALC

En Millones de TEUs

1 Santos: 3.64

2 Colón: 3.57

3 Balboa: 3.29

4 Cartagena: 2.60

5 Manzanillo: 2.45



Tráfico Marítimos de Contenedores

TOP 50 WORLD CONTAINER PORTS

Rank	Port	Volume 2014 (Million TEU)	Volume 2013 (Million TEU)	Rank	Port	Volume 2014 (Million TEU)	Volume 2013 (Million TEU)
1	Shanghai, China	35.29	33.62	26	New York-New Jersey, U.S.A.	5.77	5.47
2	Singapore	33.87	32.6	27	Yingkou, China	5.77	5.30
3	Shenzhen, China	24.03	23.28	28	Hanshin Ports, Japan	5.32	5.32
4	Hong Kong, S.A.R., China	22.23	22.35	29	Lianyungun, China	5.01	5.49
5	Ningbo-Zhoushan, China	19.45	17.33	30	Columbo, Sri Lanka	4.91	4.31
6	Busan, South Korea	18.65	17.69	31	Algerciras Bay, Spain	4.56	4.50
7	Qingdao, China	16.62	15.52	32	Jawaharlal Nehru, India	4.45	4.12
8	Guangzhou Harbor, China	16.16	15.31	33	Suzhou, China	4.45	5.31
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	15.25	13.64	34	Valencia, Spain	4.44	4.33
10	Tianjin, China	14.05	13.01	35	Jeddah, Saudi Arabia	4.2	4.56
11	Rotterdam, Netherlands	12.3	11.62	36	Sharjah, United Arab Emirates	4.12	4.12
12	Port Klang, Malaysia	10.95	10.35	37	Felixstowe, U.K.	4	3.74
13	Kaohsiung, Taiwan, China	10.59	9.94	38	Santos, Brazil	3.68	3.45
14	Dalian, China	10.13	10.86	39	Manila, Philippines	3.65	3.77
15	Hamburg, Germany	9.73	9.30	40	Piraeus, Greece	3.59	3.16
16	Antwerp, Belgium	8.98	8.59	41	Port Said East, Egypt	3.5	3.12
17	Xiamen, China	8.57	8.01	42	Balboa, Panama	3.47	3.19
18	Tanjung Pelepas, Malaysia	8.5	7.63	43	Haiphong, Vietnam	3.45	3.02
19	Los Angeles, U.S.A.	8.33	7.87	44	Seattle-Tacoma NW Seaport, U.S.A.	3.43	3.46
20	Keihin Ports, Japan	7.85	7.81	45	Ambarli, Turkey	3.38	3.38
21	Long Beach, U.S.A.	6.82	6.73	46	Georgia Ports, U.S.A.	3.35	3.03
22	Laem Chabang, Thailand	6.58	6.04	47	Colon, Panama	3.29	3.36
23	Tanjung Priok, Jakarta, Indonesia	6.4	6.59	48	Tanjung Perak, Surabaya, Indonesia	3.13	3.02
24	Ho Chi Minh, Vietnam	6.39	5.96	49	Tanger Med, Morocco	3.08	2.56
25	Bremen/Bremerhaven, Germany	5.78	5.84	50	Salalah, Oman	3.03	3.34



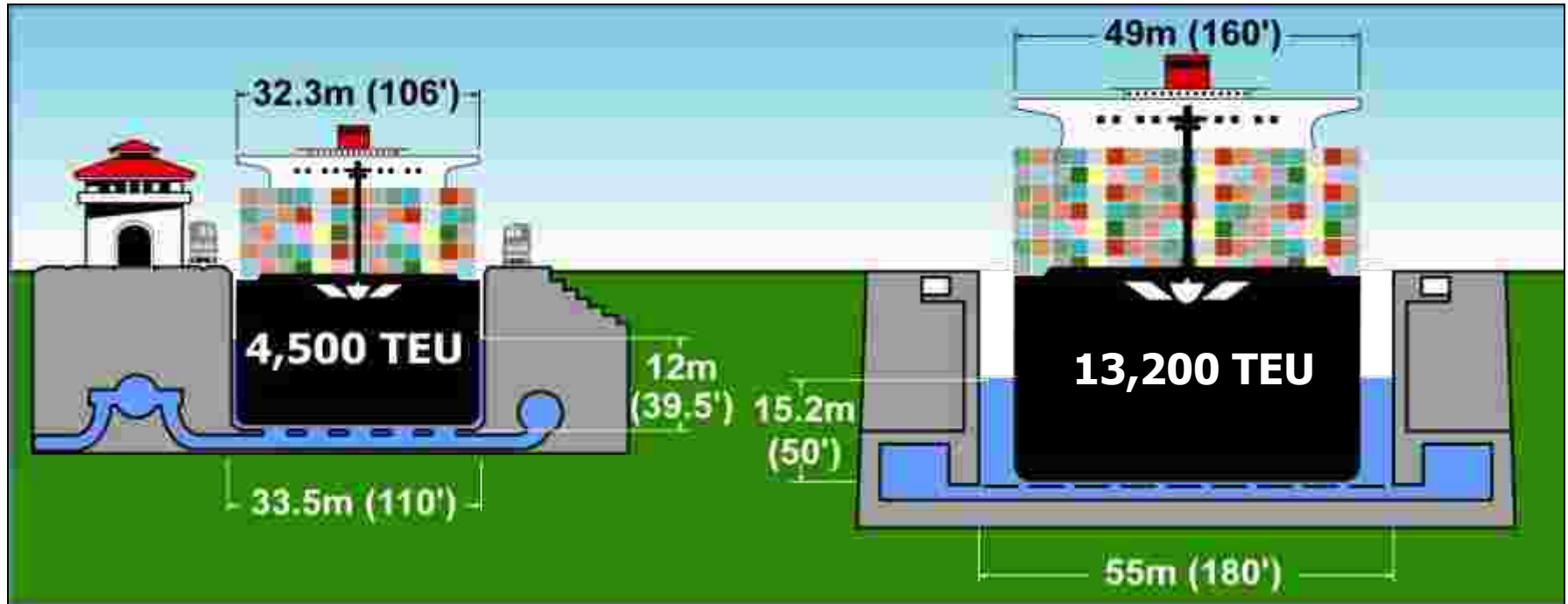
5. Tendencias y Comercio Intraregional

Qué va a pasar?

Respuesta: nadie sabe todavía

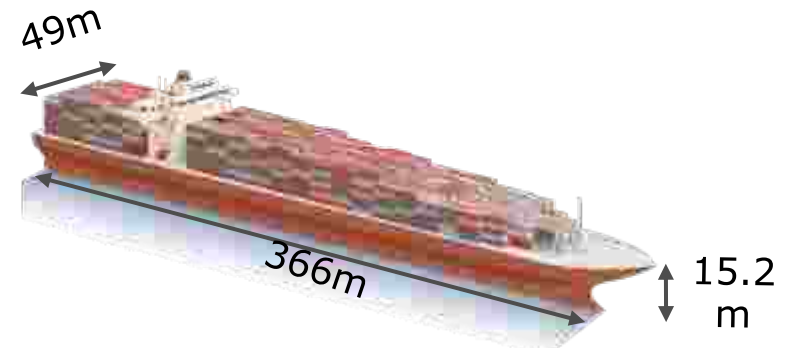
Expansión del Canal de Panamá

USD 5.250 Million Investment to increase Capacity



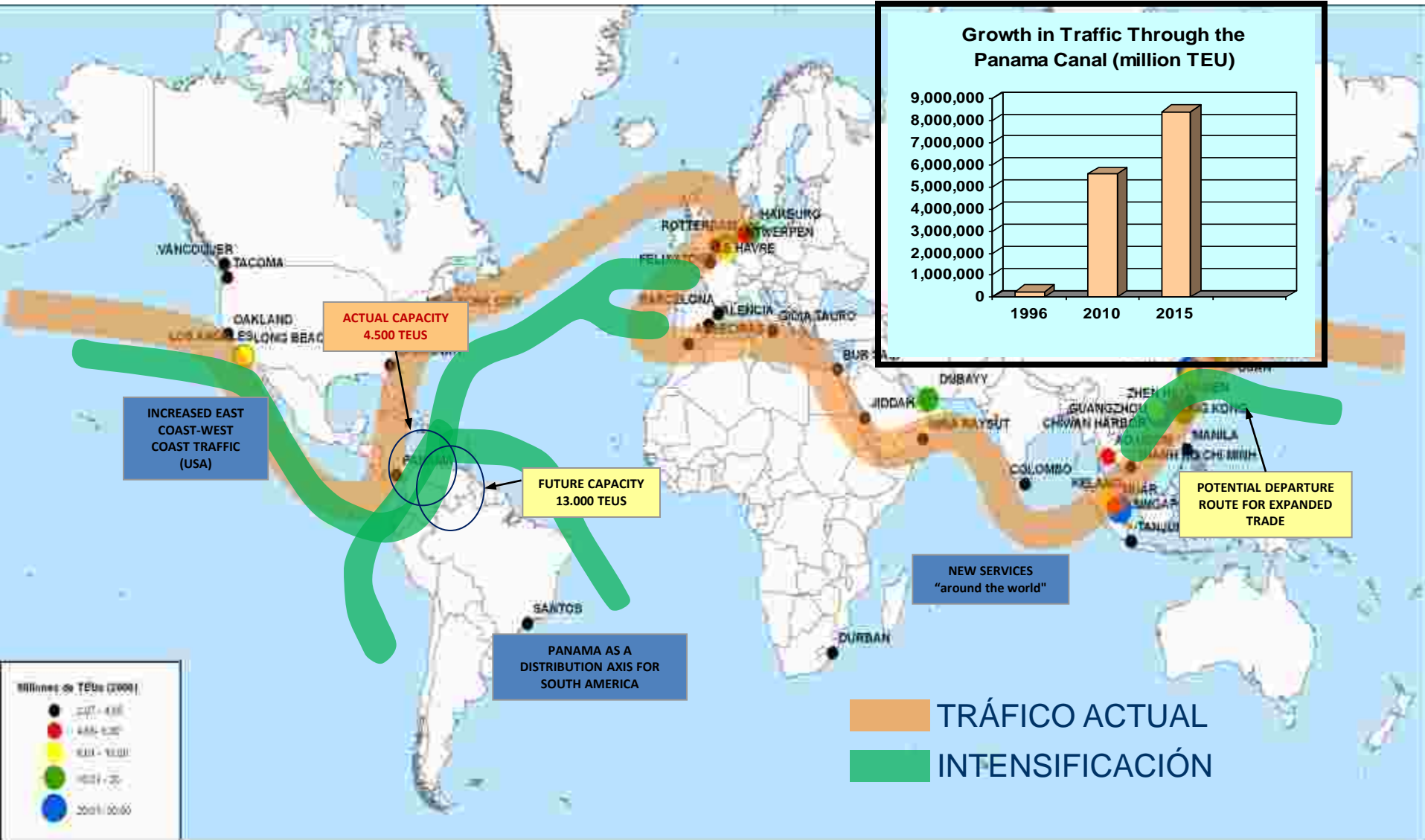
Vessel Design:

Capacity: 14.000 TEU
Tonnage: 157.000 DWT
Total Longitud: 365.8 mts
Bao: 48.8 mts
Draft: 15.2 mts



Expansión del Canal de Panamá

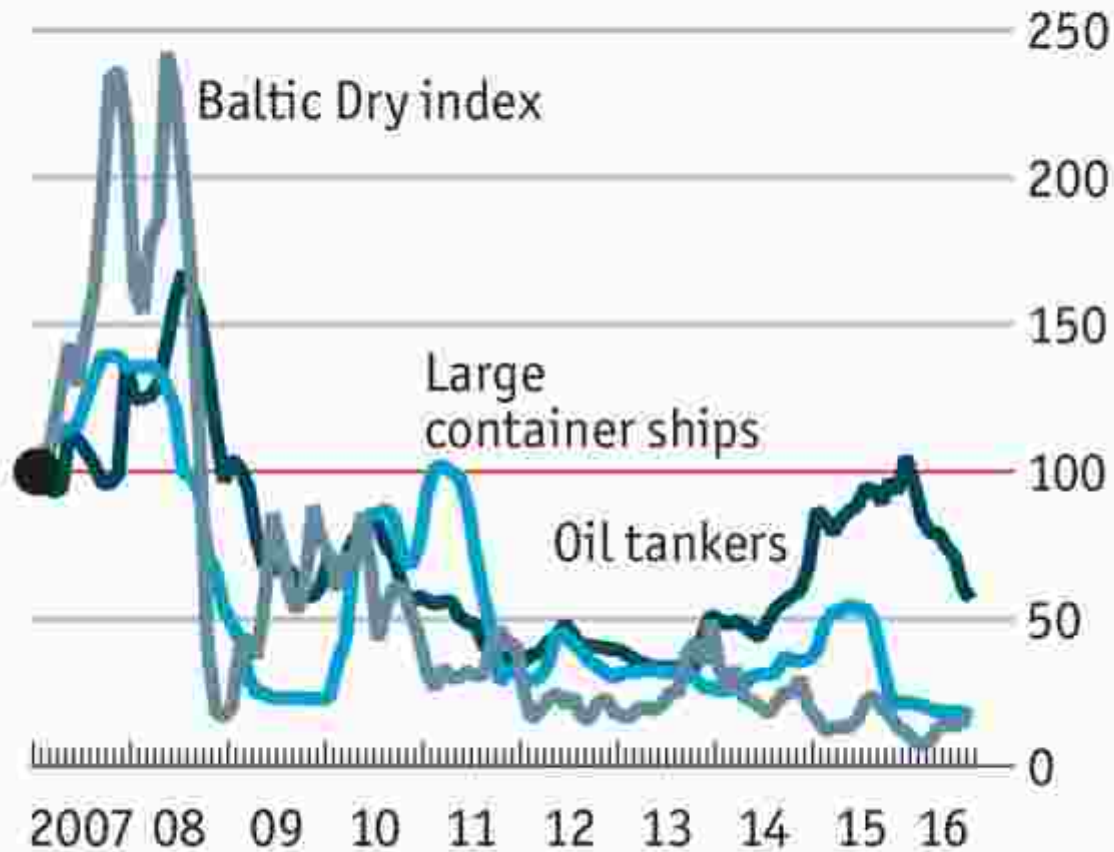
Posible impacto en Rutas Marítimas Internacionales



Exceso de capacidad ha aplastado los fletes

Low tide

Shipping rates, January 2007=100



Sources: Clarksons Research; Thomson Reuters

Hanjin Shipping demise

**Compañías navieras han
anunciado grandes perdidas
Principales razones:**

- 1) Crisis Financiera mundial**
- 2) Cambios en los lugares de
manufactura**
- 3) Mega barcos**



Hanjin Shipping demise

1) Menor demanda de la esperada

Buques portacontenedores fueron ordenados cuando el comercio estaba en expansión, antes de la crisis

2) Expansión de la Oferta

Economías de escala – Buques más grandes y eficientes

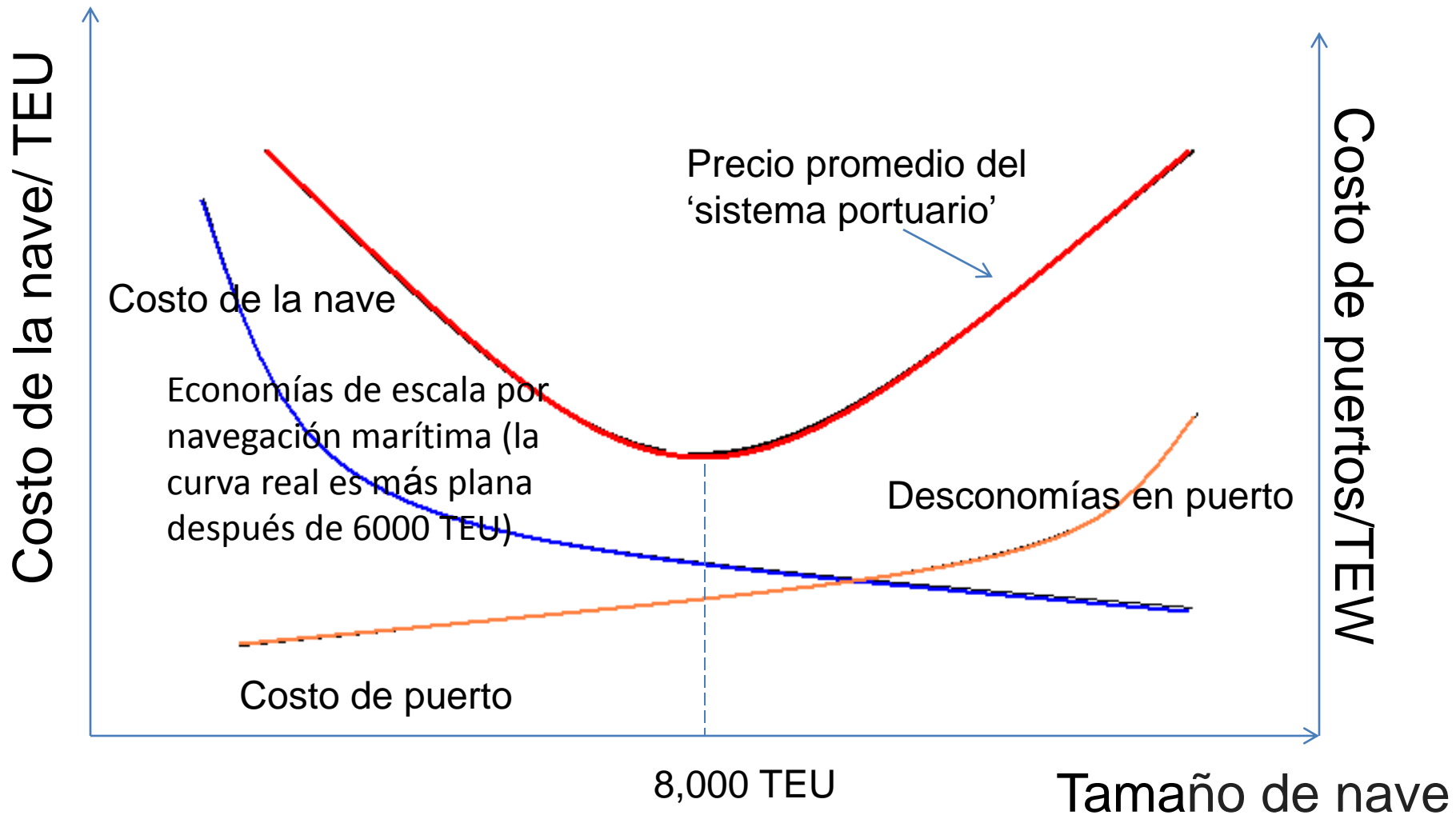
3) Cambio Tecnológico

i) Altos costos fijos (\$150 millones cada buque)

ii) Costos variables menores (menos combustible, comunicación costos de tripulación por container)

iii) Cambios drásticos en los costos de movimiento de carga

Tamaño óptimo de los portacontenedores y deseconomías de puertos



Kendall, UNCTAD, OECD y MEL han calculado que el portacontenedor promedio, llegando en una nave grande, toma más tiempo en manejar y almacenar. En otras palabras, el tiempo en puerto por TEU es una función creciente del tamaño de la nave.

Fuente: Profesor HE Haralambides

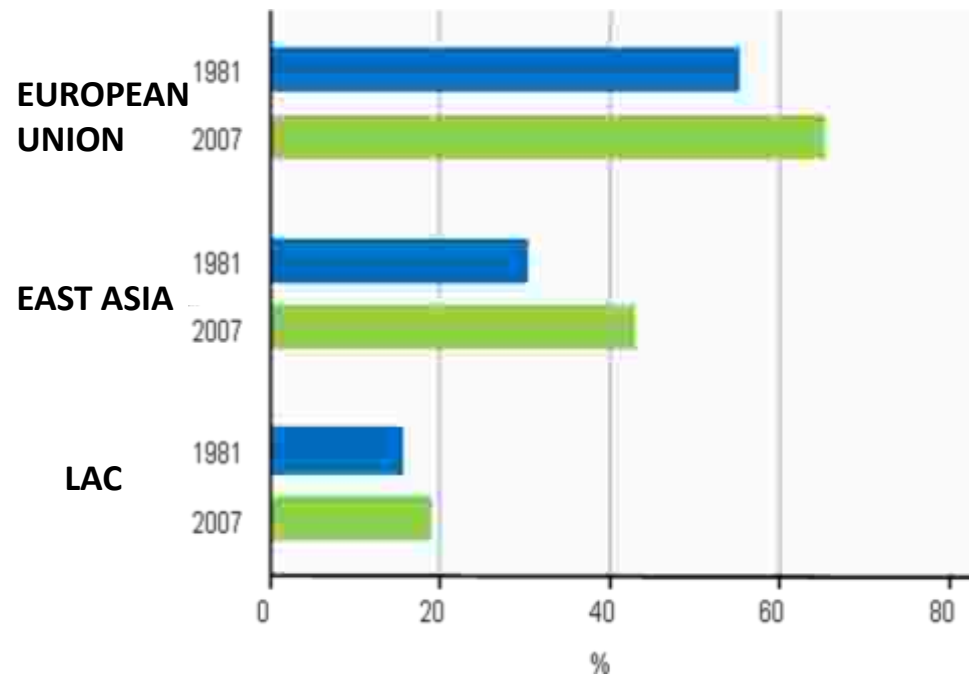
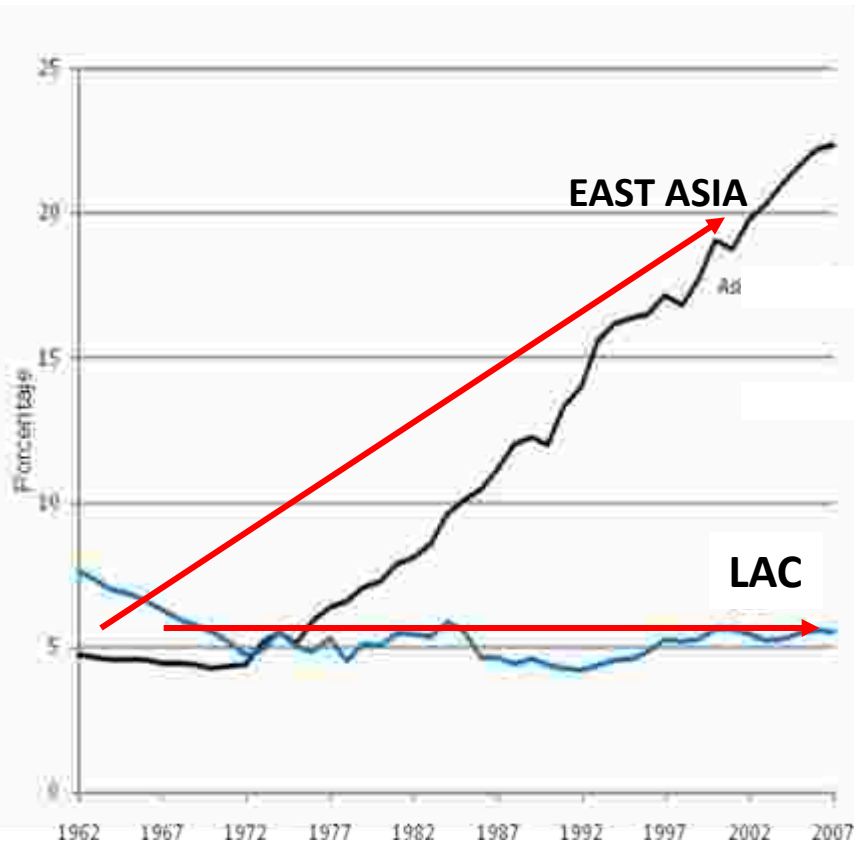


Comercio Intraregional

Situación Comercio Intra-regional en ALC

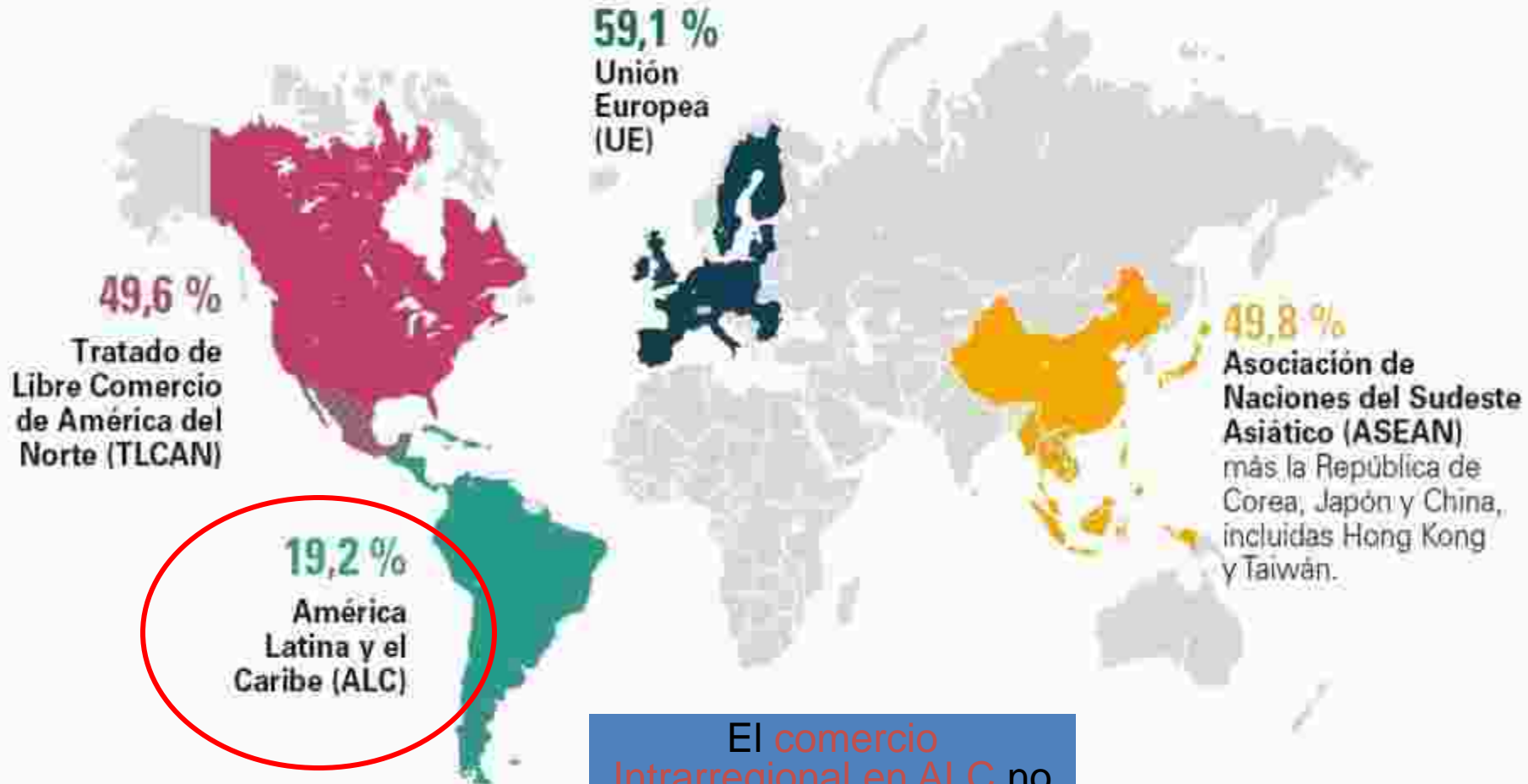
Participación insuficiente en el comercio mundial, del 5% del total.

Bajos niveles de Comercio Intra-regional



Situación Exportaciones Intra-regional en ALC

Participación de las exportaciones intrarregionales en las exportaciones totales en 2013:



El **comercio Intrarregional en ALC** no sólo no ha crecido sino ha disminuido.



Consideraciones Finales

Consideraciones Finales

Los puertos de los países de ALC están en un proceso tanto de inversión y modernización en infraestructura como en actualización de legislación y políticas para hacer frente a las tendencias y demandas globales.

- Los puertos deben mejorar la **infraestructura soft y hard** con el fin de mejorar la productividad y reducir los retrasos en los puertos.
- Aduanas y Puertos - necesidad de **mejorar la cooperación y el intercambio de información.**
- Hay una necesidad de una **red intermodal integrada** mar-tierra.
- El **sector privado es el principal catalizador del cambio.** Es importante enfatizar las alianzas público-privadas, tomando en cuenta la actuación del sector privado como ente de innovación y competitividad
- La **cooperación es básica para el progreso.**

Consideraciones I Convención Hemisférica

- Mejorar la competitividad **reducción de costos de transporte y de trasbordo de las mercancías** y mantener las condiciones de **seguridad**
- La competitividad también debe darse tomando en cuenta el **factor medioambiental**
- Equilibrio entre el control de la **logística y la seguridad**
- Los países de la región deben prepararse frente a los desafíos de **navíos más grandes** y la **expansión del Canal de Panamá**
- Acuerdos Regionales de Navegación: **Dialogo y la coordinación** para definir la política de navegación
- **Mejorar la recolección de datos y estadísticas**– Necesarios para poder planificar y buscar ser eficientes

Muchas Gracias

Jorge Durán

Jefe de la Secretaría

Comisión Interamericana de Puertos(CIP)

jduran@oas.org



Comisión Interamericana de Puertos



#OAS_CIP www.portalcip.org