

INTEGRACION vs RESTRICCION

¿HACIA DONDE VA LA INDUSTRIA MARITIMO
PORTUARIA DE LA REGION?

Juan Carlos Muñoz Menna



MOL
Mitsui O.S.K. Lines



ccni
K"K"LINE



HANJIN SHIPPING

HAMBURG  SÜD

m
sc
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY



w&w
WALLENIUS WILHELMSSEN
LOGISTICS



CSCL
中海集运集团运输股份有限公司
China Shipping Container Lines Co., Ltd.



EVERGREEN

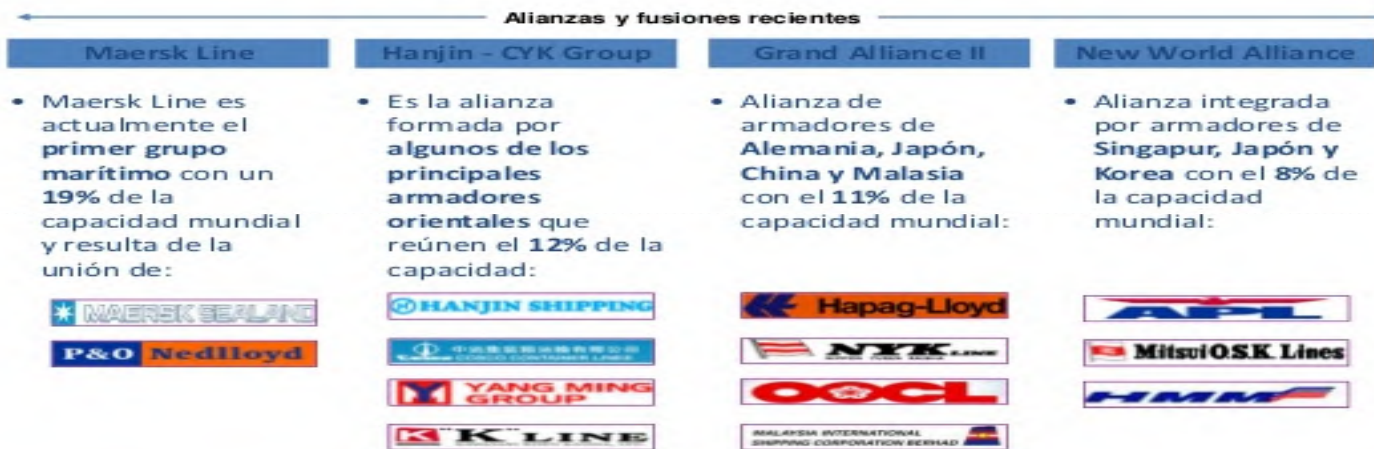


Hapag-Lloyd



EL TRANSPORTE DE CONTENEDORES MARITIMOS A NIVEL MUNDIAL

4 grandes grupos navieros concentran el 50% de la capacidad mundial de transporte marítimo en contenedores.....

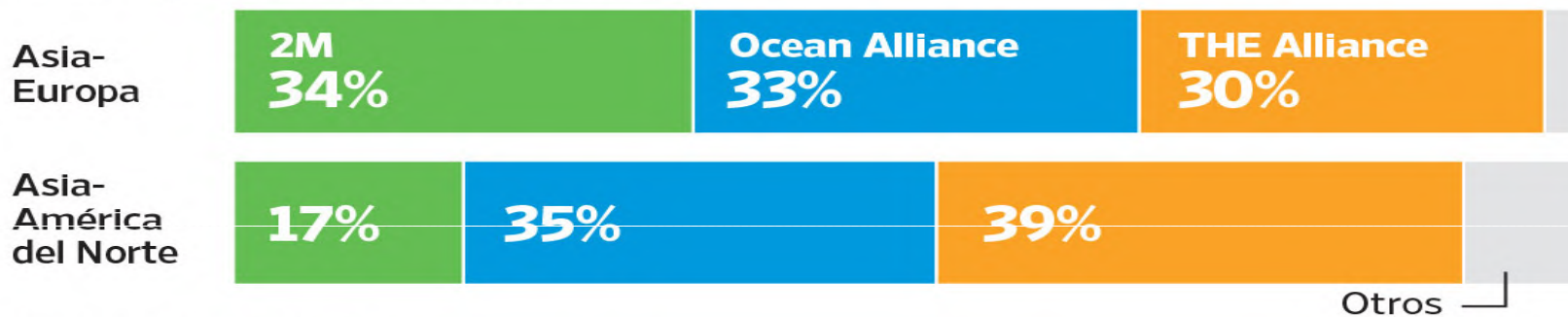


Estas alianzas son de **carácter internacional**: para atender ciertos **mercados y rutas regionales** los armadores conforman **alianzas específicas con armadores regionales**.

Flotas formidables

Tres alianzas navieras controlarán más del 90% de la capacidad de transporte en contenedores en las principales rutas comerciales.

Porcentaje de la capacidad por ruta



Socios de las alianzas

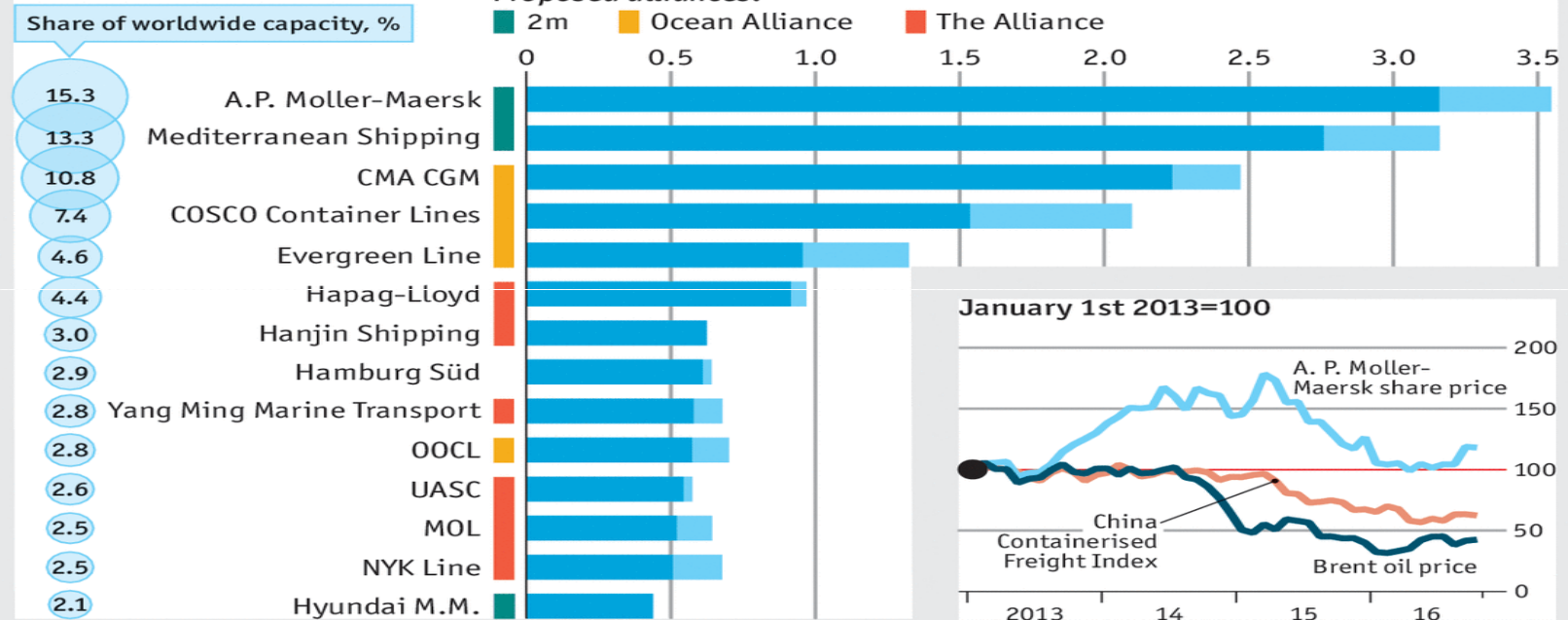
- Maersk
- CMA CGM
- Hapag Lloyd
- MSC
- Cosco
- Mitsui O.S.K. Lines
- Evergreen Line
- 'K' Line
- OOCL
- NYK Line
- Yang Ming Line

Fuentes: las alianzas; Alphaliner

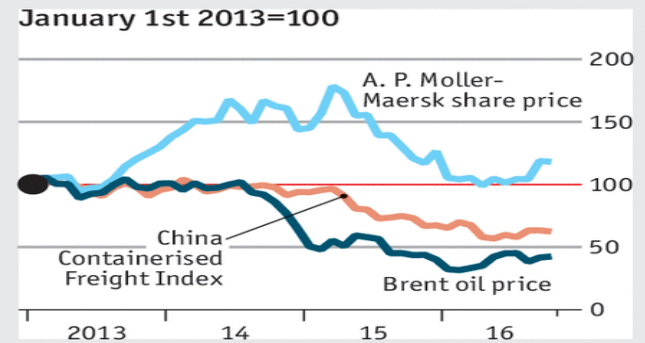
THE WALL STREET JOURNAL.

Shipwrecked

Shipping firms capacity, twenty-foot equivalent unit*, m Of which: ships on order
September 5th 2016



Sources: Alphaliner; Thomson Reuters



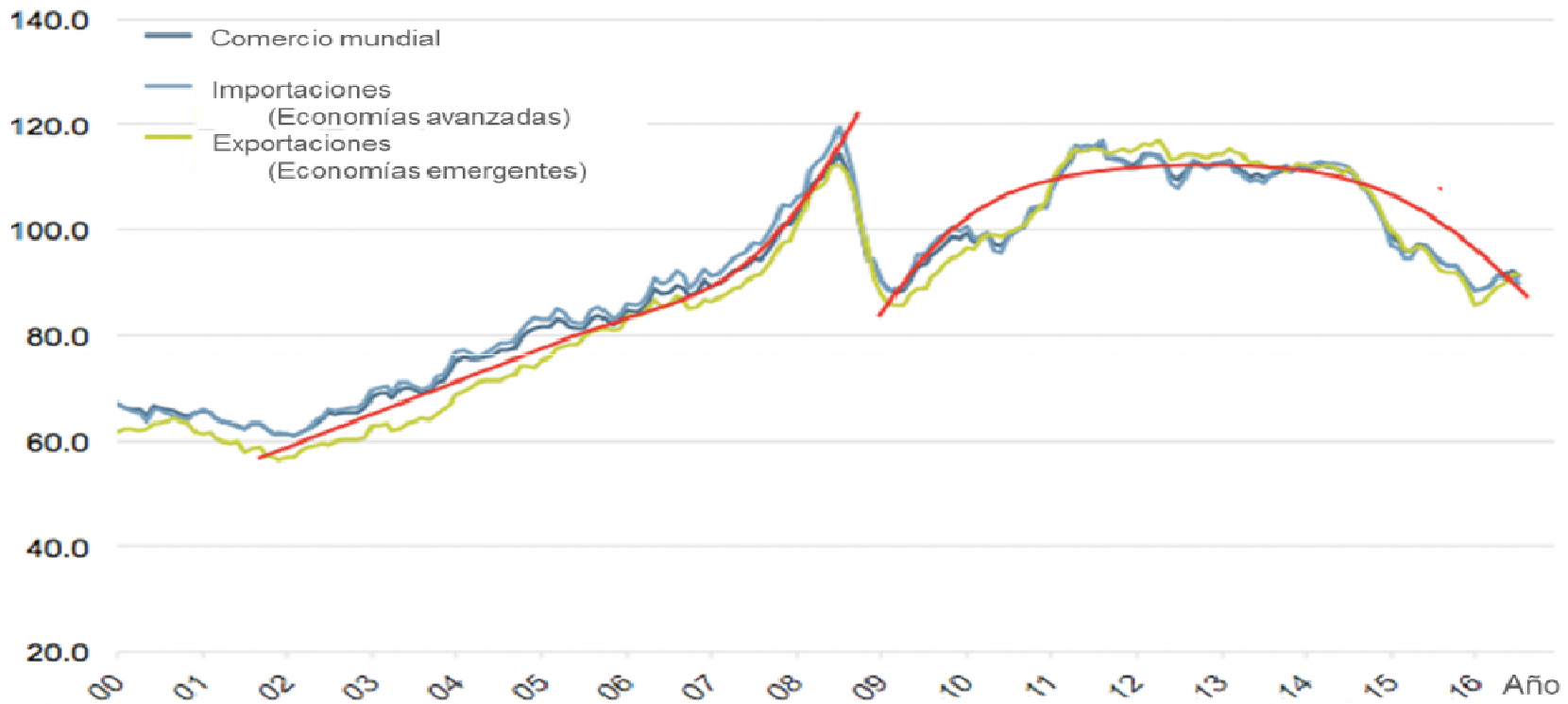
*Standardised volume measure for container-ship capacity

Rnk	Operator	TEU	Share
1	APM-Maersk	3,248,590	15.7%
2	Mediterranean Shg Co	2,937,148	14.2%
3	CMA CGM Group	2,167,960	10.5%
4	COSCO Shipping Co Ltd	1,637,960	7.9%
5	Evergreen Line	989,592	4.8%
6	Hapag-Lloyd	978,573	4.7%
7	Hamburg Süd Group	591,803	2.9%
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	573,445	2.8%
9	OOCL	555,124	2.7%
10	UASC	520,254	2.5%
11	NYK Line	498,157	2.4%
12	MOL	483,047	2.3%
13	Hyundai M.M.	468,998	2.3%
14	K Line	362,708	1.8%
15	PIL (Pacific Int. Line)	353,552	1.7%
16	Zim	295,170	1.4%
17	Wan Hai Lines	221,260	1.1%
18	X-Press Feeders Group	151,206	0.7%
19	KMTC	125,226	0.6%
20	SITC	99,997	0.5%
21	IRISL Group	96,875	0.5%
22	Arkas Line / EMES	73,686	0.4%
23	Simatech	64,280	0.3%
24	TS Lines	63,764	0.3%
25	Sinotrans	61,437	0.3%
26	UniFeeder	58,538	0.3%
27	Transworld Group	56,170	0.3%
28	Emirates Shipping Line	55,337	0.3%
29	Quanzhou An Sheng Shg Co	53,888	0.3%
30	Zhonggu Shipping	51,652	0.2%


LOS DESAFIOS PARA LOS PUERTOS



Índice CPCB de valor de comercio mundial 2000-2016 (porcentaje, 2010=100)



Source: CPB World Trade Monitor, Author: Jean-Paul Rodrigue

- 
- Después de años de robusta expansión, desde 2014 el comercio mundial ha experimentado una notable desaceleración, distinta a la contracción comercial generada por la crisis financiera de 2008. Principalmente se explica por la reducción del valor de la carga transportada – *commodities* – más que por el menor volumen de comercio, y por la caída de la demanda de los mercados emergentes.
 - Esta nueva realidad tiene consecuencias económicas en los puertos y sus operadores, y en las redes marítimas y navieras. La industria se enfrenta a un exceso de capacidad y a una aguda caída en los precios de los fletes. Las bancarrotas – [como la de Hanjin Shipping](#) – y la consolidación de la industria naviera en unas pocas compañías han reducido la competencia en el mercado de los servicios marítimos (de hecho, las nuevas agrupaciones representarán casi el 75 por ciento del mercado global).

Índice de Conectividad Marítima



Movimiento portuario de cargas




Movimiento portuario de cargas, detalle economías




Disponibilidad de infraestructura portuaria



tableau

- 
- Los efectos de este nuevo escenario de oferta y demanda son aún más notables en América Latina y el Caribe, donde las limitaciones de conectividad y el mal desempeño logístico son barreras importantes para la integración y el crecimiento del comercio marítimo. Falencias en la infraestructura, ineficiencias operativas, elevados costos portuarios, falta de integración de las plataformas logísticas (como ventanilla única de comercio exterior) redundan en mayores costos de transporte marítimo en la región.
 - Además, el aumento de capacidad de los buques por la ampliación del Canal de Panamá tendrá consecuencias no buscadas: la reducción de frecuencias marítimas, el reordenamiento de buques más pequeños hacia otras regiones que requieran menores volúmenes de carga y el uso de unos pocos y más grandes puertos, capaces de manejar mayores volúmenes de transbordo. Se espera que los puertos más pequeños de la región operen como alimentadores de otros cercanos, a modo de jerarquización entre hubs secundarios y principales.

- 
- **La crisis debe aprovecharse, tanto desde la perspectiva de los gobiernos como del sector privado, para reimpulsar la dinámica del sector.** La industria del transporte marítimo tiene el desafío, pero también la oportunidad, de adaptar sus servicios para mejorar su competitividad. La solución no es únicamente incrementar las inversiones en infraestructura, si no que pasa por la mejora de la eficiencia portuaria y una mejor planificación regional. Es necesario buscar más eficiencia mejorando las operaciones portuarias y los procesos aduaneros, promover la intermodalidad, el desarrollo de plataformas logísticas, la facilitación de regulaciones y una mejor coordinación entre los actores institucionales.

MUCHAS GRACIAS POR SU AMABLE ATENCION

Juan Carlos Muñoz Menna

cafym@cafym.com.py

ASUNCION DEL PARAGUAY

