

La Economía Mundial y su Impacto en el Negocio Portuario Internacional: Tendencias y Perspectivas Mirando a España

Carlos M Gallegos
Consultor Asesor
Puertos del Estado de España
AAPA- XXIII Congreso Latinoamericano de Puertos
C. Iguazú, Argentina
27 de agosto de 2014

(1) Economía global

* PBI (variación %)

2

PAIS / REGION	2011	2012	2013	2014 (p)	2015 (p)
USA	1,8	2,8	1,9	1,7	3,0
CHINA	9,2	7,7	7,7	7,4	7,1
UE	1,5	-0,7	- 0.4	1,1	1,5
ESPAÑA	0,1	-1,6	- 1,2	1,2	1,6
JAPON	- 0,6	1,4	1,5	1,6	1,1
ALC	4,3	2,9	2,6	2,0	2,6
GLOBAL	2,8	3,5	3,2	3,4	4,0
Fuente	FMI, 24 julio 2014	p=proyección			

** Comercio global

(variación % del volumen de bienes exportados)

3

PAIS / REGION	1983-2013	2011	2012	2013	2014 (p)	2015 (p)
GLOBAL	5,3	5,2	2,3	2,1	4,7	5,3
USA		7,1	4,0	2,6		
CHINA		8,8	6,2	7,7		
UE		5, 5	0,5	1,7		
ESPAÑA		8,6	- 0,6	n/d		
JAPON		- 0,6	- 1,0	-1.8		
ALC		6,8	0,8	0,7		
Fuente: BM 2014	n/d= no disponible					

** Precios de “Commodities”

4

Producto	2009	2012	2013	2014
Petroleo crudo, WTI, \$bbl	69.7	82.4	95.8	105.2
Gas natural LNG, \$/mmbtu	7.2	17.2	16.6	15.5
Mineral de hierro \$/dmt	71.7	134.7	114.8	92.7
Cobre \$/mt	5,014.0	7,423.0	7,000.2	6,821.1
Zinc \$/Kg	1,557.3	1,858.7	1,839.0	2,118.1
Plata \$/toz	14.7	28.0	21.1	19.9
Fuente	Banco Mundial, 2014			

** Otros factores incidentes del comercio

5

+ OMC (1995) - Rondas Multilaterales- Doha (2001)

Ministerial Bali (12/2013):

Productos agrícolas (acceso, subvenciones y apoyo mercado local), Bienes industriales y Servicios.

Pendiente. Urgente!

+ Esquemas integración regional

- Unión Europa, TLCN, Bilaterales

- ALC: ALADI, C Andina, Mercosur, MCCA, Caricom

- Bilaterales

+ Canal de Panamá: Expandido 2016 (e:427m, ma:55m, c:28.3 m, 13,200 teus)

- Conflictos (20+ guerras actualmente), desastres naturales, epidemias, piratería.

** Conflictos y negocios

6

- 7 de agosto, 2014
- Rusia: prohibición de importaciones de USA, Unión Europea, Australia, Canadá y Noruega de:
 - Carne de cerdo: fresca, refrigerada o congelada
 - Carne de aves de corral y sus subproductos: fresca, refrigerada o congelada
 - Carnes saladas, secas o ahumadas
 - Pescados, mariscos, vieiras y demás invertebrados acuáticos
 - Leche, quesos y demás productos lácteos
 - Frutas y verduras
 - Nueces, salchicha y productos cárnicos similares
- Apertura para otros

(2) Impacto sobre el negocio portuario

*Comercio marítimo (millones ton)

7

	2008	2009	2010	2011	2012	2013 p
Contenedores	1,249	1,127	1,275	1,421	1,480	1,578
Otra carga seca	2,173	2,004	2,027	2,084	2,184	2,300
Graneles 5 top	2,065	2,085	2,335	2,486	2,665	2,786
Petroleo y gas	2,742	2,642	2,772	2,794	2,836	2,904
Total	8,229	7,858	8,409	8,785	9,165	9,568
variación %	2,4	-4,6	7,0	4,3	4,3	4,3
UNCTAD, 2014						

** Meganaves

8

- Portacontenedores y graneleros
- Motivados por reducir costos operativos y de combustible
- Costos de combustible son de casi 50% de los costos de la travesía
- Reducir costos de tripulación, aumentar la eficiencia operativa
- Reducir el impacto ambiental
- Proporcionan un ahorro hasta del 30% del costo por contenedor

** Meganaves hoy

- Maersk, 3E (**E**conomía de escala, **E**nergía eficiente y **E**nvironment-Ambientalmente mejorados)
- 2011, 10 +10 barcos, Daewood (SC), 400m eslora, 59m manga, 14.5m calado, 73m altura y 18,270teus,
- Mucho más eficiente por uso de motores y sistema de reaprovechamiento de energía, que consumen hasta 37% menos de combustible.
- Produce 20% menos CO2 por contenedor movilizado (frente a clase Emma Maersk, 16K teus)
- 11 barcos, (2013): Mc Kinnney (7), Majestic (7), Mary (8), Marie (9), Madison (10), Magleby (11). (2014): Maribo (1), Marstal (4), Matz (6), Mayview (6) y Merete (9/en prueba)

***Arreglos entre navieras

10

Alianzas: respuesta a la difíciles condiciones del mercado

- Continua debilidad por la demanda
 - ▣ Comercio global recuperándose a ritmo más lento
 - ▣ Demanda de portacontenedores débil en algunos mercados

- Exceso de oferta de transportadores de carga
 - ▣ Muchos nuevos barcos añadidos en años recientes
 - ▣ Mas barcos más grandes por venir

- Fletes volátiles

*** Alianzascooperación?

11

- P3 (Maersk, MSC, CMA-CGM): 255 barcos, capacidad para 2,6 millones de contenedores, 27 servicios entre Asia y Europa, el Pacífico y el Atlántico con el objetivo de mejorar la oferta de servicios y optimizar las operaciones. China no la aprobó.
- CKYHE (Costco, K-Line, Yang Ming, Hanjin, Evergreen)
- G6 (APL, Hyundai, Nippon, Lloyd, Orient, Mol)
- UASC (United Arab Shipping Co.)
- Alianzas vrs Cooperación
 - 2M (Maersk+ MSC)
 - P2 (UASC & CSCL)

*** Parece que....

12

- Cooperación con objetivos para:
 - ▣ Consolidar las compañías y sus líneas navieras
 - ▣ Compartir naves
 - ▣ Racionalizar rutas, evitando exceso de oferta de capacidades
 - ▣ Reducir o eliminar paradas en puertos costosos
 - ▣ Optimizar el uso de los barcos nuevos y eficientes
 - ▣ Reducir sus costos operacionales
- Contando con:
 - ▣ Portacontenedores: 22,000 teus, 460m eslora, 60m manga, 30m. Reducción de costo por teus: 40% de los actuales
 - ▣ Transportador de Gas NL: 174K LNGC Máximo potencial de carga con mínimo uso de combustibles alternativa
 - ▣ Pilotaje remoto... operaciones no tripulada
 - ▣ Expansión a otros modos de transporte: aviación
 - ▣ Afianzarse en la cadena logística

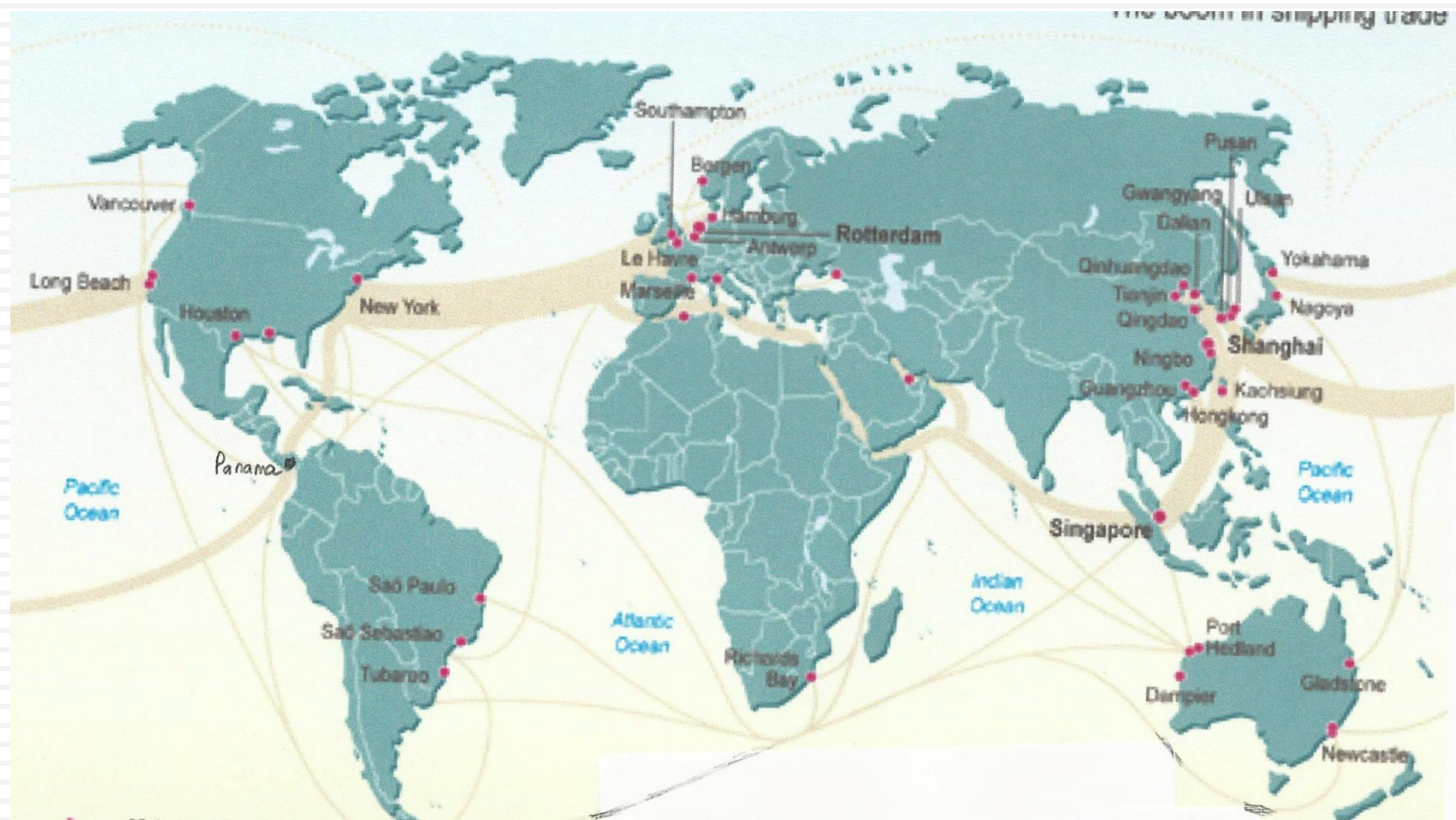
**** Hacia los puertos inteligentes

13

- Los que se adapten hacia el mañana
- Limitantes de terminales:
 - Tamaño, calado y cuestiones ambientales
- Ampliaciones, profundización y regulaciones
- Ubicación: línea costera vrs terminales flotantes offshore
- Automatización para elevar eficiencia, desde la descarga hasta interface intermodal
- Introducción de innovaciones tecnológicas: elevar eficiencia y bajar costos

***** Rutas navieras globales

14



Fuente: *The boom in shipping trade*, UNEP/GRID-Arendal, 2009

***** Reorientación de rutas marítimas

15

- Racionalización de rutas marítimas, Asia- Europa- América, reduciendo o eliminado paradas en puertos menos económicos. Consolidándose en menos puertos, de largo recorrido entre ellos pero con navegación lenta

- Estaremos viendo:
 - Uso del Canal de Panamá expandido,
 - Mayor uso del Canal de Suez (Asia-USA)
 - Elevando tráfico de los mercados emergentes y Sur-Sur
 - Calentamiento global reduciendo hielos en polo norte y abriendo tráficos con distancias reducidas
 - Hacia rutas circulares ?

(3)

Puertos de España

16



Fuente: Puertos del Estado, España, 2014

* Sistema Portuario Español

17

- 8,000 km. costa marítima, 90% de la frontera
- 46 puertos de interés general
- 28 autoridades portuarias (AP)
- Organismo Público Puertos del Estado (OPPE)
- 70%+ del CX por vía marítima
- Posición estratégica de puertos en grandes rutas de tráfico marítimo
- 20% del PBI del sector transporte
- 1,1% del PBI nacional
- 35,000 empleos directos y 110 mil indirectos

** Situación portuaria en 2013

18

- Consolidado el modelo landlord, P/P, inversiones, ratio 1.5 (privada 550M, pública 365M)
- Consolidado el modelo de autosuficiencia de las AP, marco de autonomía de gestión, eficiencia y competencia, 2.34% rentabilidad
- Algeciras tráfico de mercancías, 91 Mt
- Pérdida de 3.5% del tráfico portuario

** Generación de infraestructura portuaria

- Por 25 años, país se ha dotado de infraestructuras portuarias modernas y adaptadas a requerimientos de demanda exigente.
- Entre 2000 a 2013 la inversión pública de las AP en infraestructura fue de 11,150 M euros
- Construcción de grandes diques exteriores, nuevos muelles, superficies de agua abrigada, nuevas explanadas terrestres, entre otras.
- Próximas 2 décadas no será necesario altos niveles de inversiones, pero si se requerirá de inversión privada moderada

** Destacando

20

- A nivel Europeo (2013):
 - Algeciras, 5to.volumen de tráfico: 91Mt
 - Algeciras, Valencia, 4to y 5to contenedores

- A nivel mundial contenedores (2012):
 - Puertos españoles en TOP 100: Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas.
 - España: 11 por países

** Tráficos portuarios 2013

21

- Volumen disminuyó en 3.45%,(16.5Mt) a pesar de alza en exportaciones marítimas en 6.6% (por mejoras en la competitividad de la economía española)
- Bajó el tránsito contenerizado (400 mil teus, 8% del tráfico anual nacional) en Barcelona 22%, Las Palmas 26%, Málaga 70%, Tarragona 17%, Valencia 6.3%
 - Aumento de líneas marítimas que recalán en España
 - Mantenimiento de empleo en el sector de la estiba
- + Las 4 AP con mayor alza de trafico :Algeciras (91Mt), Valencia (65Mt), Barcelona (42.4Mt) y Bilbao (30 Mt).

*** Diseño, construcción de obras marítimas y cooperación con ALC

22

- A la vanguardia mundial
- Ejecución de diques en talud, técnicas de construcción mediante cajones flotantes de hormigón armado, terminales portuarias, entre muchas otras obras marítimas y portuarias
- Apoyo de políticas P-P, de I+D+I, aplicando soluciones innovadoras a los ámbitos del diseño, construcción y explotación de instalaciones portuarias
- Proyectos de empresas españolas privadas en ALC: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Panamá, Perú, Uruguay, entre otros.
- Proyectos de cooperación de OPPE para ALC : capacitación, recursos humanos y asistencia técnica

**** Medidas adoptadas

- Ganar competitividad: Reducir costes, aumentar eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad, es decir en productividad
- Reducir tasas por utilización de las infraestructuras y los suelos portuarios
- Ampliar periodo de concesiones a 50 años
- Mejorar la eficiencia interinstitucional para control de mercancías en puertos con la administración pública (aduanas, comercio exterior-VU, sanidad , y otros) y con privados empresarial y sindicales
- Adaptando puertos con vocación interoceánicas y mejora continua de su posición competitiva

***** Conclusión

- España cuenta con puertos saneados y autosuficientes económicamente, bien situados geográficamente, con una oferta de infraestructura de primer nivel.
- El índice de competitividad de la calidad de la infraestructura portuaria (Dabos) la sitúa en el puesto 12 a nivel mundial, 5to en Europa.
- Reto actual: Ganar en competitividad y recuperar el espacio relegado el año pasado.

Muchas gracias

25



- Carlos M. Gallegos
- Consultor - Asesor
- Puertos del Estado de España
- cmgallegos@verizon.net