

XXI CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS

Una Nueva Agenda para la Integración Hemisférica: *El Desafío de Reducir los Costos Logísticos*



Carlos Mladinic
Secretario
Comisión Interamericana de Puertos



**Organización de los
Estados Americanos**

12 de Abril 2012



CIP: ¿Quiénes somos?



Organización de los
Estados Americanos

La CIP sirve de Foro Interamericano permanente a los Estados Miembros de la OEA para el fortalecimiento de la cooperación hemisférica en el desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activa del sector privado.

Declaración de la Visión Estratégica de la CIP:

“La Comisión Interamericana de Puertos es un foro hemisférico que opera de una manera dinámica, eficiente e integradora para apoyar a los Estados miembros en el desarrollo de un sector portuario competitivo, sólido y sostenible, a través del fortalecimiento de la cooperación interamericana, la comunidad de prácticas y las capacidades técnicas institucionales y el fomento de la asociación público-privada.”



Sinergias AAPA-CIP



Organización de los
Estados Americanos

Objetivos de AAPA

- Representación y Abogacía
- Desarrollo Profesional y Educación
- Construcción de Relaciones
- Información Pública

**Orientada a
negocios**



Ejes Temáticos de CIP

- Promoción del diálogo político interamericano
- Fortalecimiento y articulación de la cooperación hemisférica
- Fortalecimiento de Capacidades y Desarrollo de RR.HH.
- Cooperación y Asistencia Técnica Directa
- Difusión de Información y Promoción de los Puertos del Hemisferio

**Orientada a
Políticas**





Comités Técnicos de AAPA

- Desarrollo Marítimo-Económico
- Finanzas
- Tecnología de la Información
- Ambiente
- Ingeniería para Instalaciones
- Defensa
- Seguridad
- Operaciones e Inocuidad
- Revisión de Leyes
- Cruceros
- Puertos & Navegación
- Relaciones Públicas

Comités Técnicos Consultivos CIP

- Logística, Innovación y Competitividad
- Gestión Portuaria Sostenible y Protección Ambiental
- Protección y Seguridad Portuaria
- Políticas Públicas, Legislación y Regulación
- Turismo, Servicio a Buques y Control de la Navegación
- Responsabilidad Social Corporativa y Mujer Portuaria





Desarrollo Portuario: Un Tema Crucial para la Integración de las Américas



Organización de los Estados Americanos

-  En una agenda renovada de Integración de las Américas el tema del transporte en general es crucial y particularmente lo es el desarrollo portuario.
-  Hoy en día los costos de transportes son muchos más significativos que los aranceles. El costo de transporte promedio de las exportaciones de la región hacia los Estados Unidos es de 7.8 %, mientras que el arancel promedio es de 2.7%. Para el total de las exportaciones intrarregionales el costo de transporte es 4.3% y el de los aranceles de 1.9 %.



Elevados Costos de Transporte



Organización de los
Estados Americanos

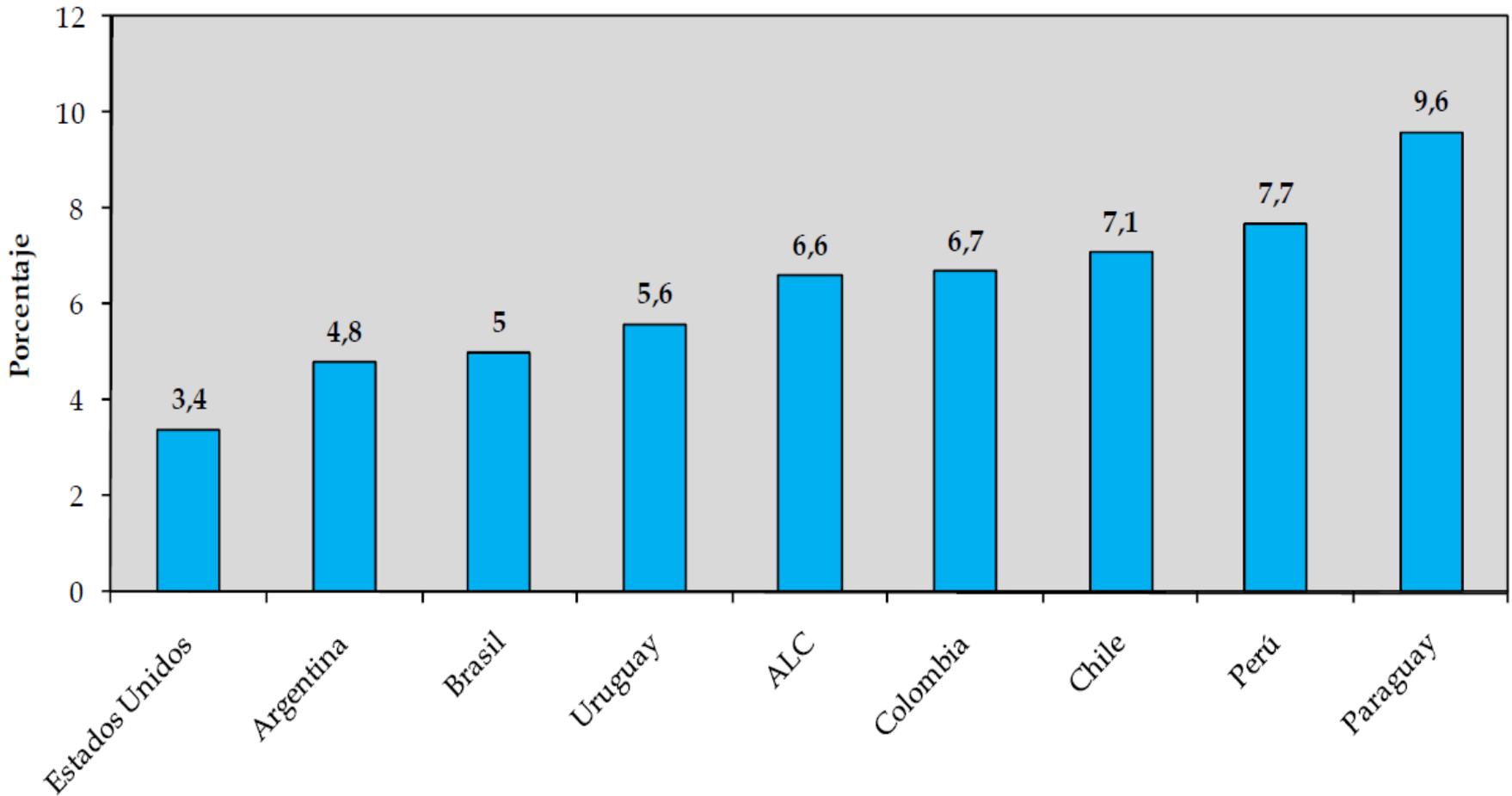
-  Los costos de transporte son más altos que los existentes en países desarrollados: Ej. el flete marítimo promedio de Latinoamérica hacia Estados Unidos es 75% más alto que el de Holanda hacia Estados Unidos.
-  Si bien gran parte de ello se puede explicar por el comercio de bienes “pesados”, una parte corresponde a las deficiencias en puertos y aeropuertos y a una débil competencia en los servicios de transporte.



Gasto Total del Flete como Porcentaje de las Importaciones (2006)



Organización de los Estados Americanos



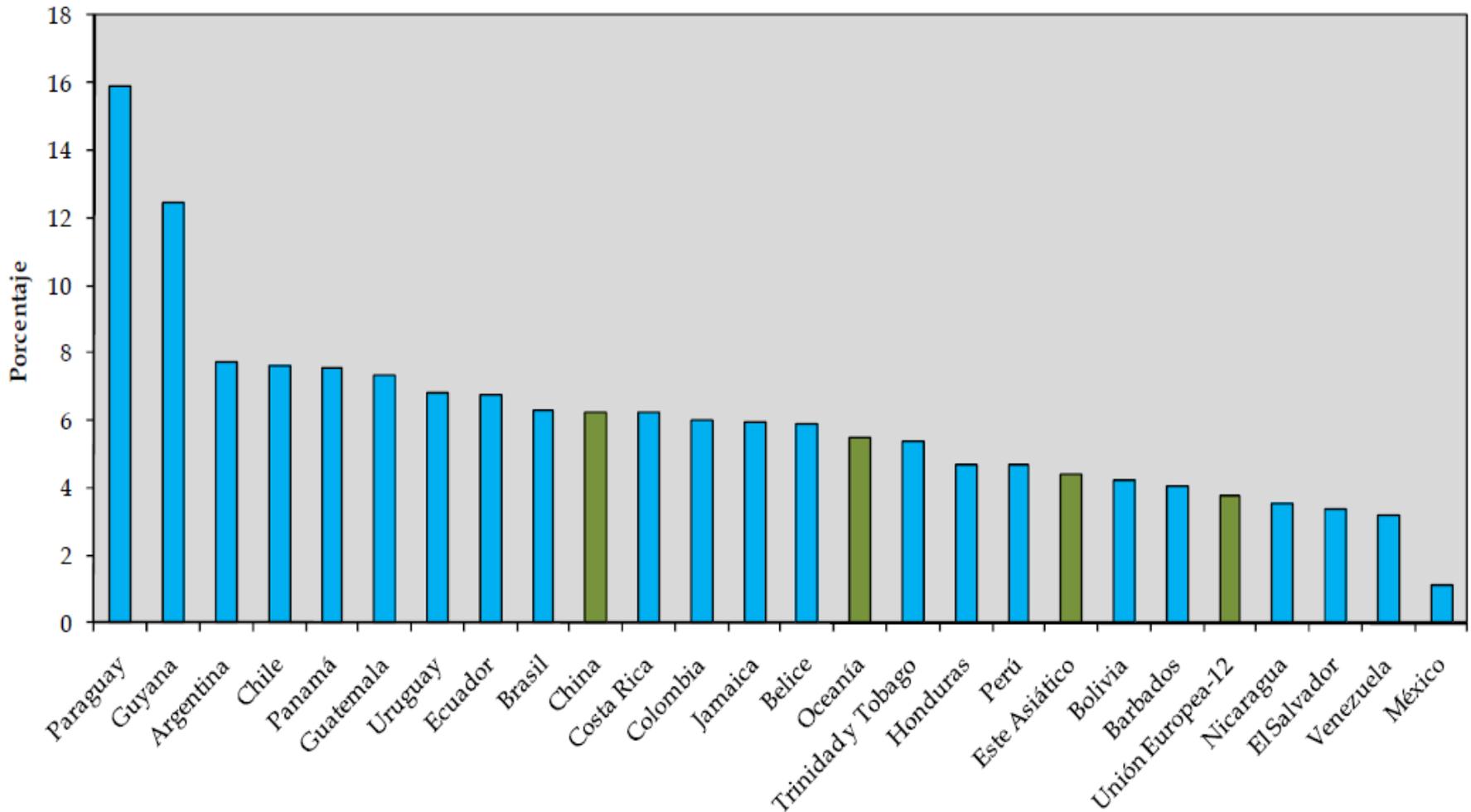
Fuente: BM, BID, CEPAL: Cómo reducir las brechas de integración, 2010



Gastos de Flete como Porcentaje de las Exportaciones a los EEUU y ALC (2006)

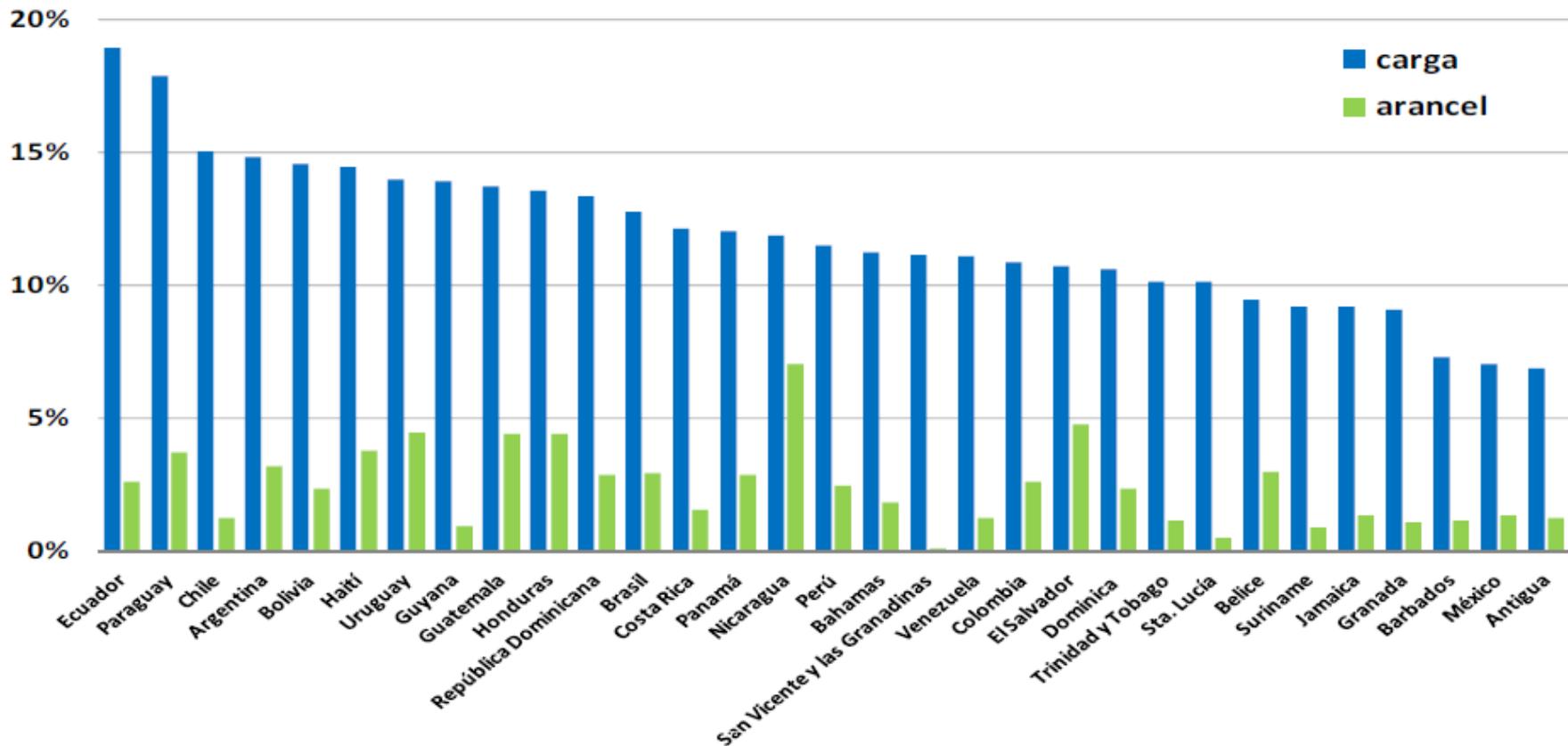


Organización de los Estados Americanos



Fuente: BM, BID, CEPAL: Cómo reducir las brechas de integración, 2010

Costos logísticos: Fletes y Aranceles comparados (% del valor de las exportaciones de LAC a EE.UU., 2006)





Hoy los Costos Logísticos son la Principal Barrera Comercial, no los Aranceles



Organización de los Estados Americanos

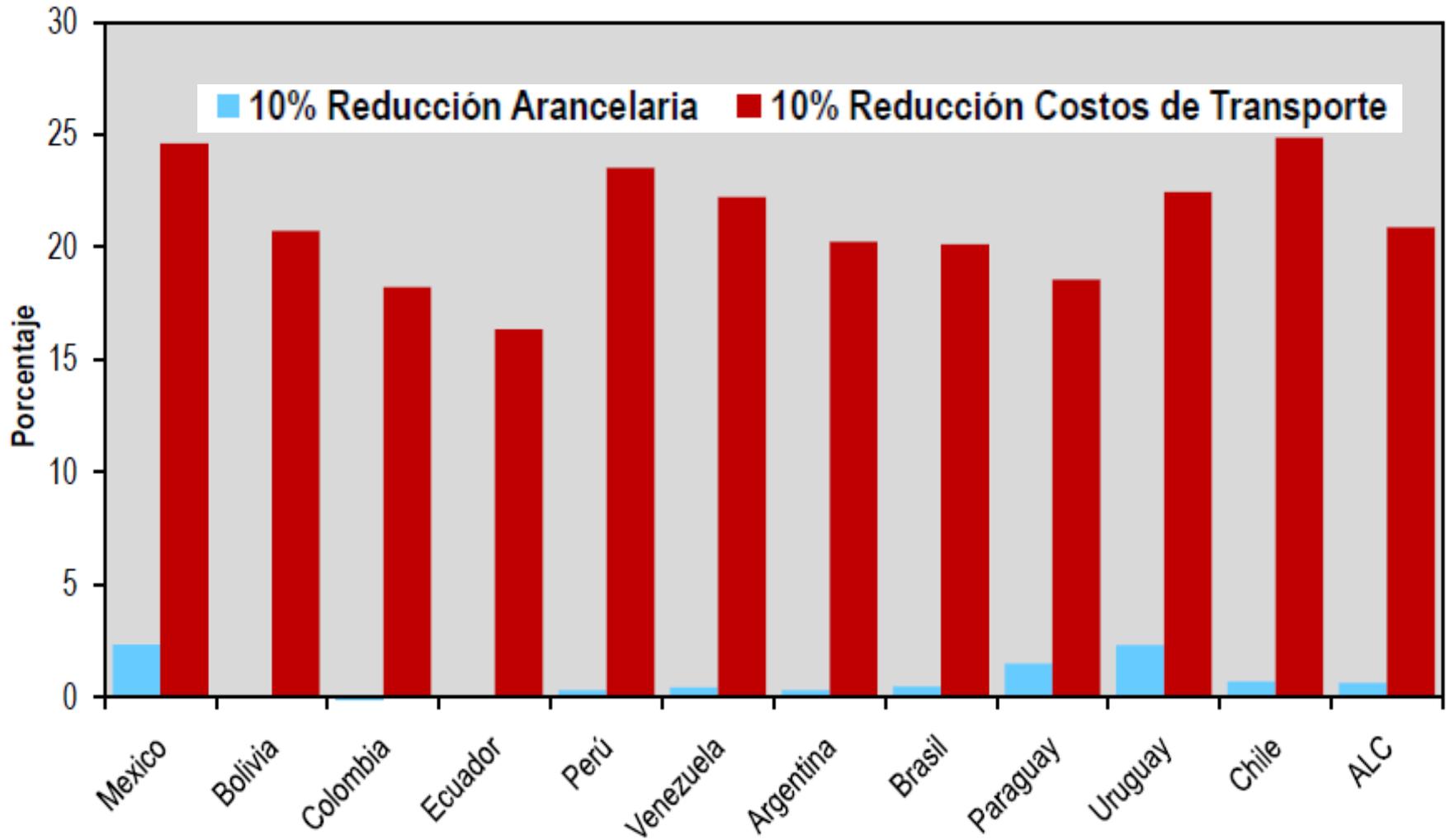
-  Las reducciones en los costos de transporte pueden tener un impacto significativamente mayor que la liberalización de aranceles, tanto en el volumen como en el nivel de diversificación del comercio.
-  Por ejemplo, en Argentina, una reducción del 10 % en los fletes de las exportaciones hacia los Estados Unidos tendría un impacto positivo 20 veces mayor a una reducción equivalente en el nivel de tarifas (5 veces para las exportaciones intrarregionales).



Aranceles vs. Costos de Transporte (Sudamérica)



Organización de los Estados Americanos



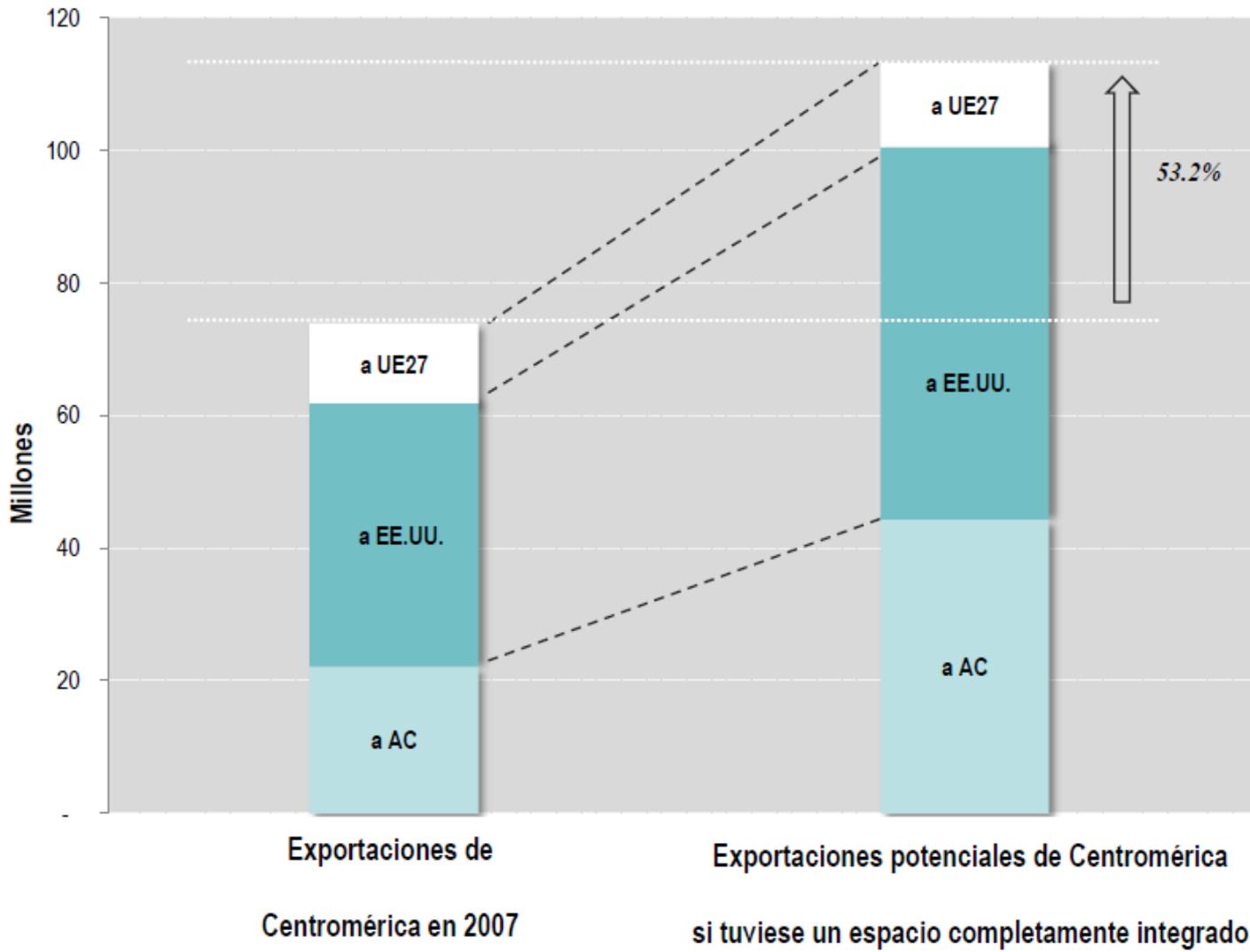
Fuente: BM, BID, CEPAL: Cómo reducir las brechas de integración, 2010



El Costo Logístico y los Aranceles en América Central



Organización de los Estados Americanos



Un 53% de mayor capacidad para competir en mercados internacionales



- 🌐 Se reducen los aranceles y otras barreras comerciales.
 - 🌐 En los años 80 los aranceles promedios superaban el 40%. Hoy día no alcanzan el 10% y son aún menores si se consideran los acuerdos preferenciales de carácter bilateral o regional que han suscrito los distintos países.
 - 🌐 42 acuerdos en funcionamiento, cubriendo 237 relaciones comerciales bilaterales sobre un total posible de 496, representan casi el 90% del comercio intra-ALC.
- 🌐 Pero esto no basta si no contamos con una:
 - 🌐 Armonización de los acuerdos existentes
 - 🌐 Integración física y marcos regulatorios regionales



Una Nueva Agenda para la Integración Hemisférica



Organización de los Estados Americanos

-  En América del Sur una reducción de sólo 4,3% en los costos actuales del transporte igualarían los beneficios de la liberación arancelaria total.
-  En América Central las exportaciones intrarregionales se duplicarían si la región lograra la integración total.
-  Resulta evidente la necesidad de una agenda comercial más amplia que incorpore “nuevos” temas como los costos de transporte.
-  Las áreas en las que hay que enfocarse son la calidad de la infraestructura y la competencia en los servicios de transporte (marco regulatorio).



¿Por qué nos deben Preocupar los Costos Logísticos?



Organización de los Estados Americanos

-  La competitividad del comercio exterior obliga a la búsqueda constante de mejoras y recortes de costos que puedan ser traspasados a los productos.
-  Una reducción en los costos logísticos y de transporte implica un aumento de la competitividad internacional del país, pero también en la productividad nacional.
-  El potencial de reducción de costos logísticos en la región es enorme.



¿A Cuánto Ascienden los Costos Logísticos en la Región y Por qué?



Organización de los Estados Americanos

-  A diferencia de los aranceles, los costos logísticos no pueden reducirse a cero.
-  Guasch y Kogan (2006) han demostrado que los costos logísticos de ALC individualmente pesan en promedio entre el 18 y casi el 40% del PIB.
-  En los países OECD esos valores oscilan entre el 9 y el 18%.
-  Dada la calidad de la infraestructura de transporte de ALC y la carga de los trámites aduaneros parece razonable pensar que los costos logísticos de la región sean mayores que en las otras regiones emergentes como Asia.
-  Existe la percepción de que ALC tienen una de las cargas administrativas más onerosas para el comercio. (Ver informe Doing Business del Banco Mundial)



Desafíos Institucionales



Organización de los
Estados Americanos

Eficiencia y productividad de los puertos



 *Coordinación público-privada*

 *Marcos regulatorios*

 *Transformación de las autoridades portuarias*

 *Visión de largo plazo*

 *Cooperación entre países*

Gestión integrada de infraestructura, transporte y logística



Facilitación del comercio y transporte



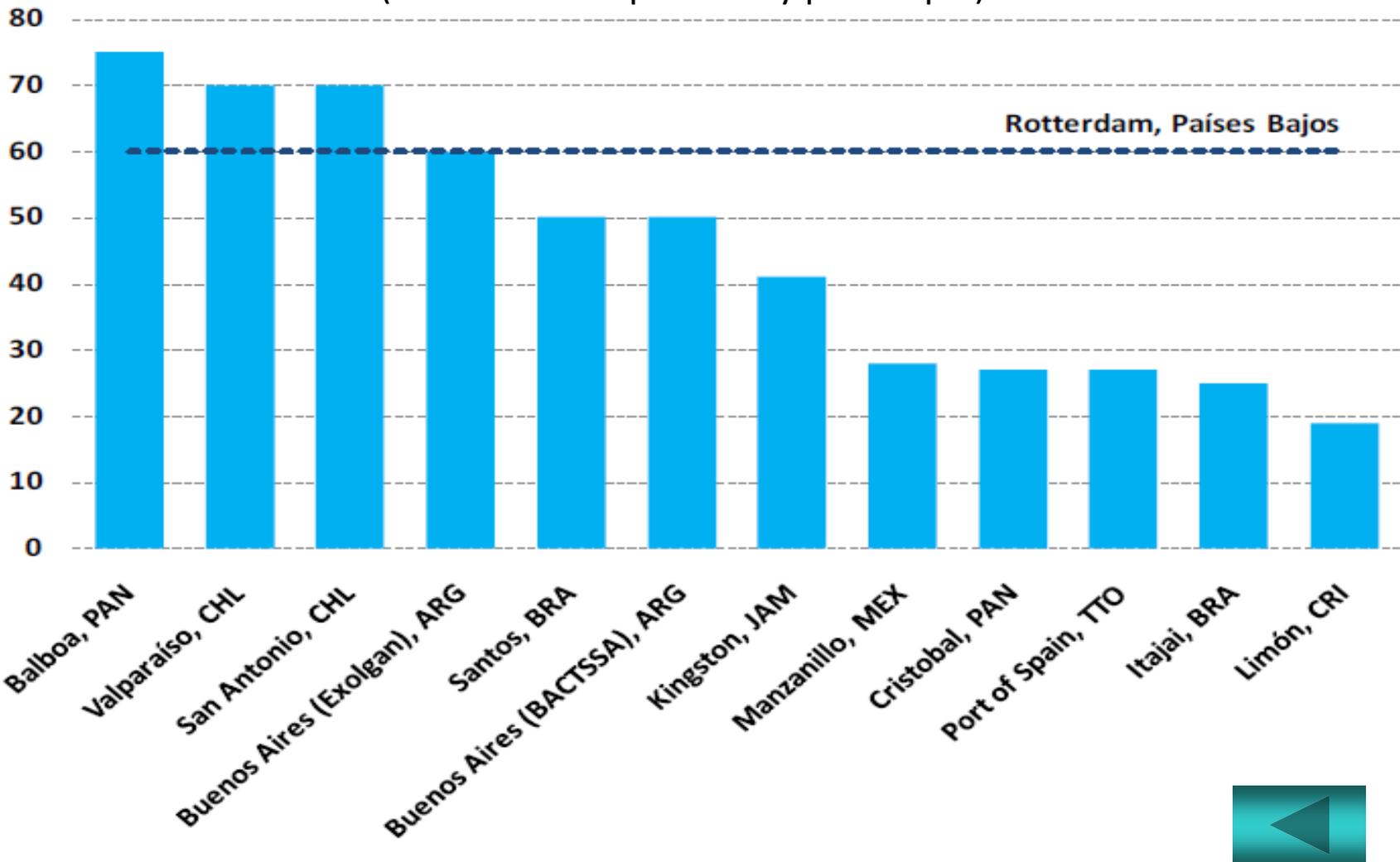


Productividad de los Puertos de la Región (2009)



Organización de los Estados Americanos

(Contenedores por hora y por buque)

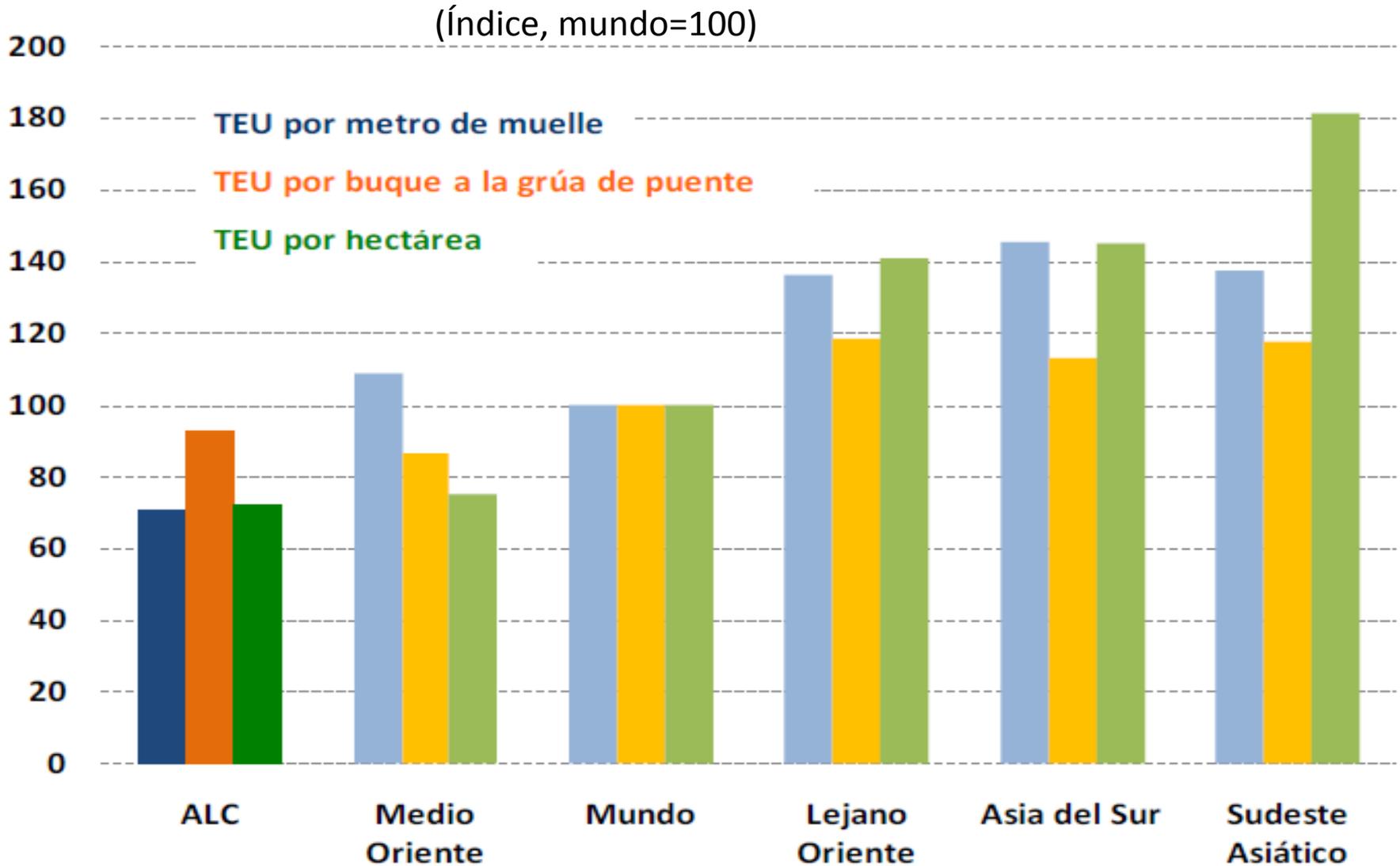




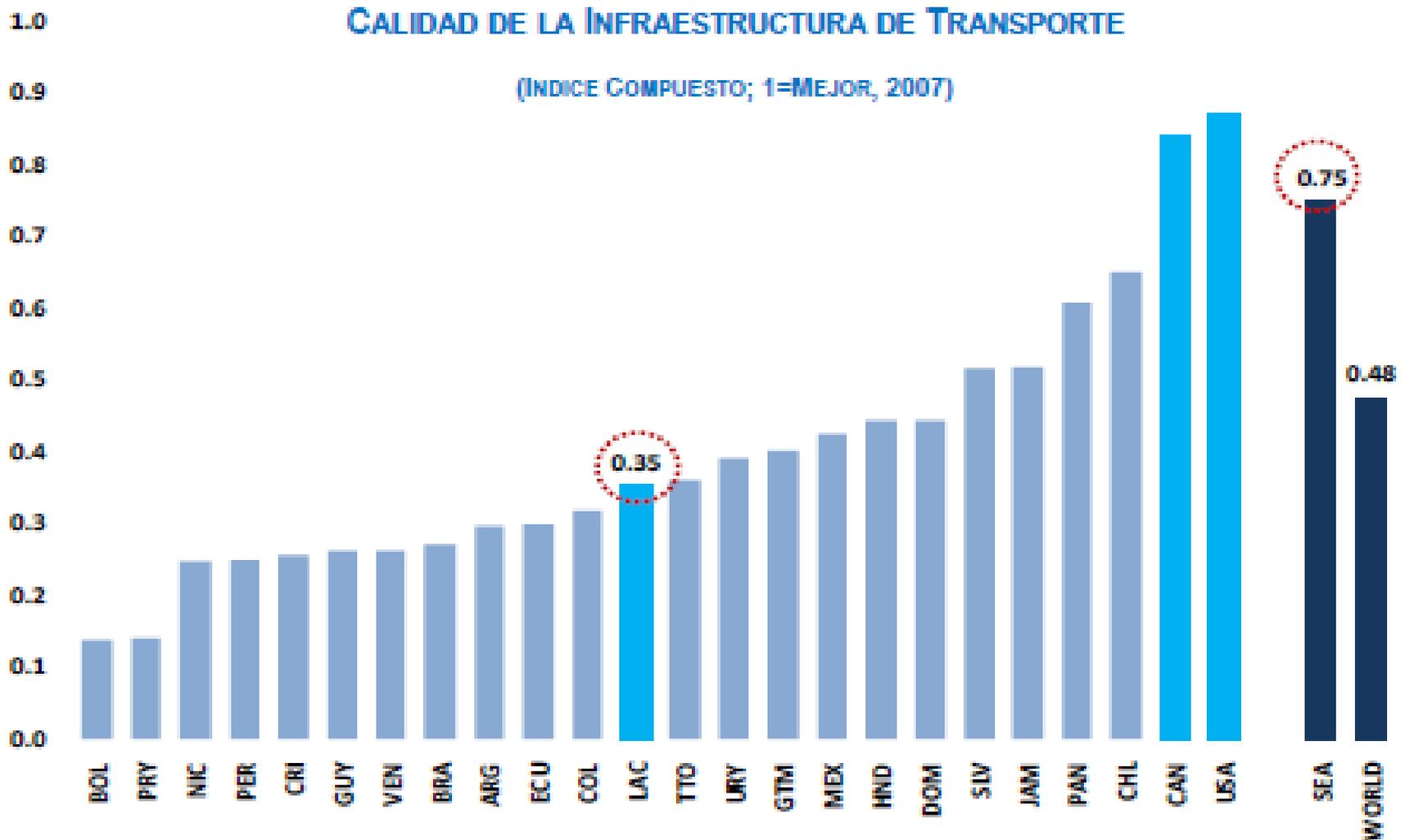
Eficiencia de la Infraestructura Actual (2009)



Organización de los Estados Americanos



Fuente: BID, Sector de Integración y Comercio, en base a Drewry Shipping Consultants (2009)



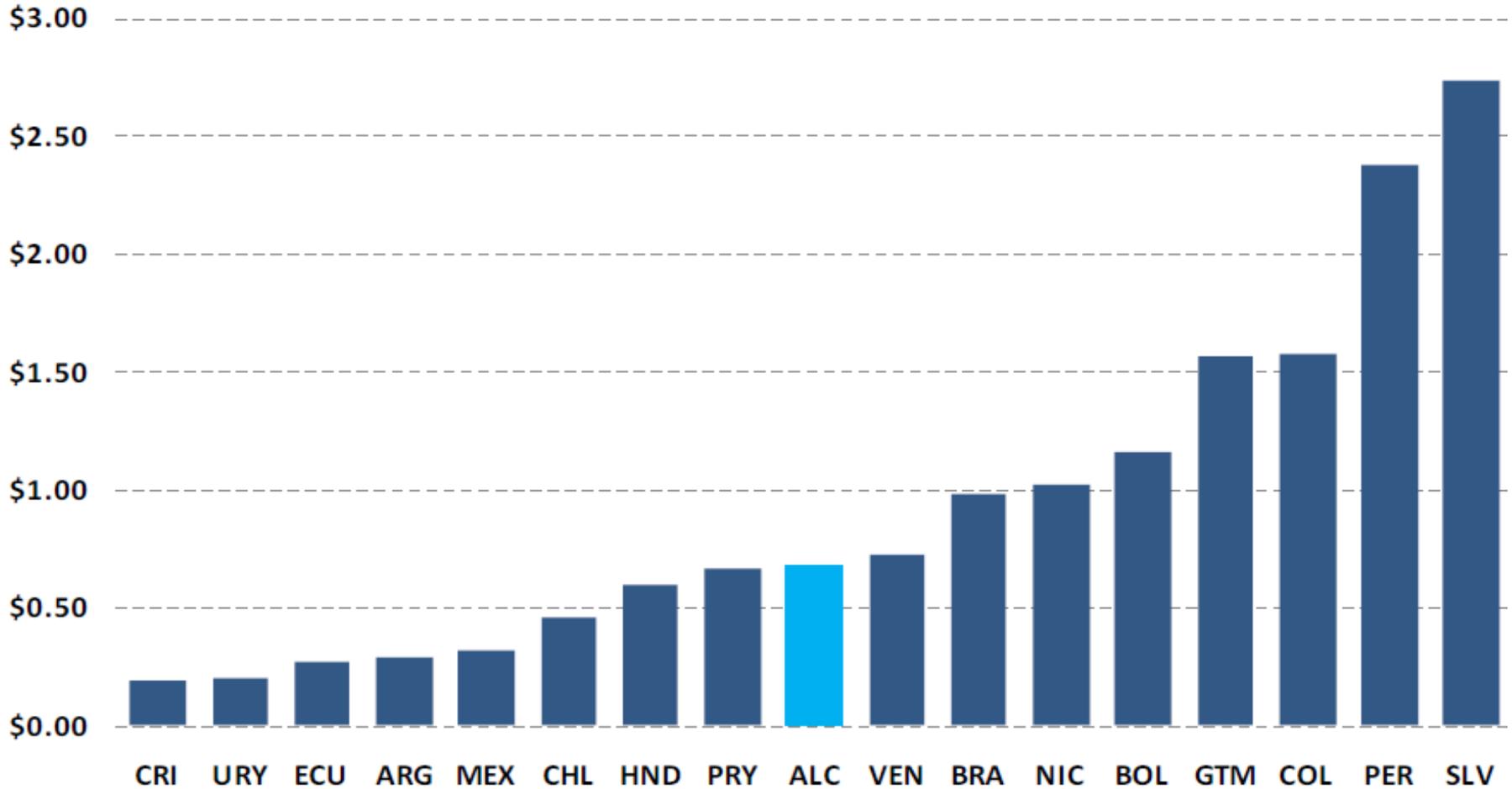


Rendimiento de la Inversión en Infraestructura de Transporte



Organización de los Estados Americanos

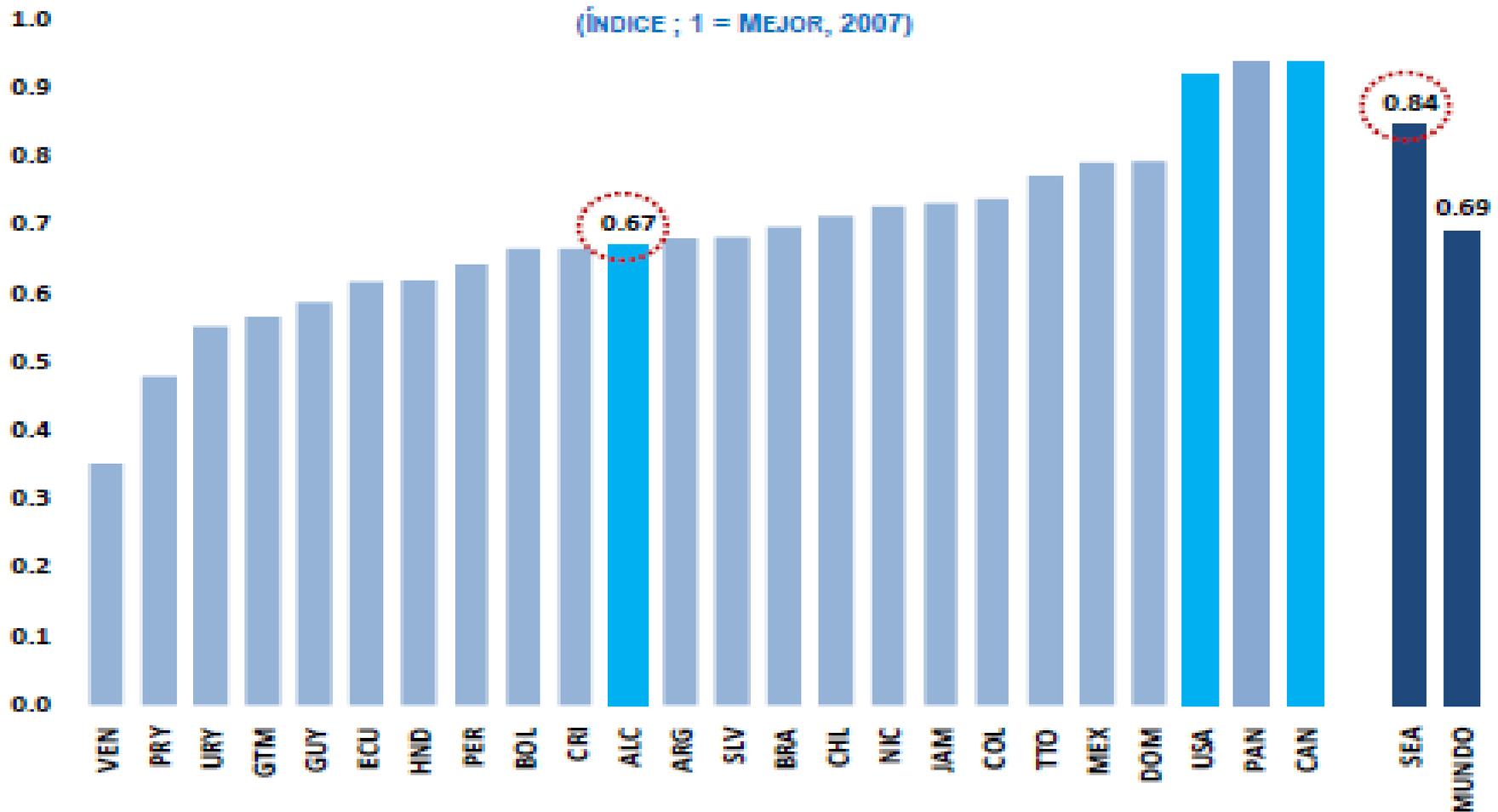
(Ganancia neta en PIB por cada dólar invertido en infraestructura de transporte, hasta 2020)



Fuente: Modelo MEG INT-BID



ÍNDICE DE EFICIENCIA EN FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y TRANSPORTE FRONTERIZO



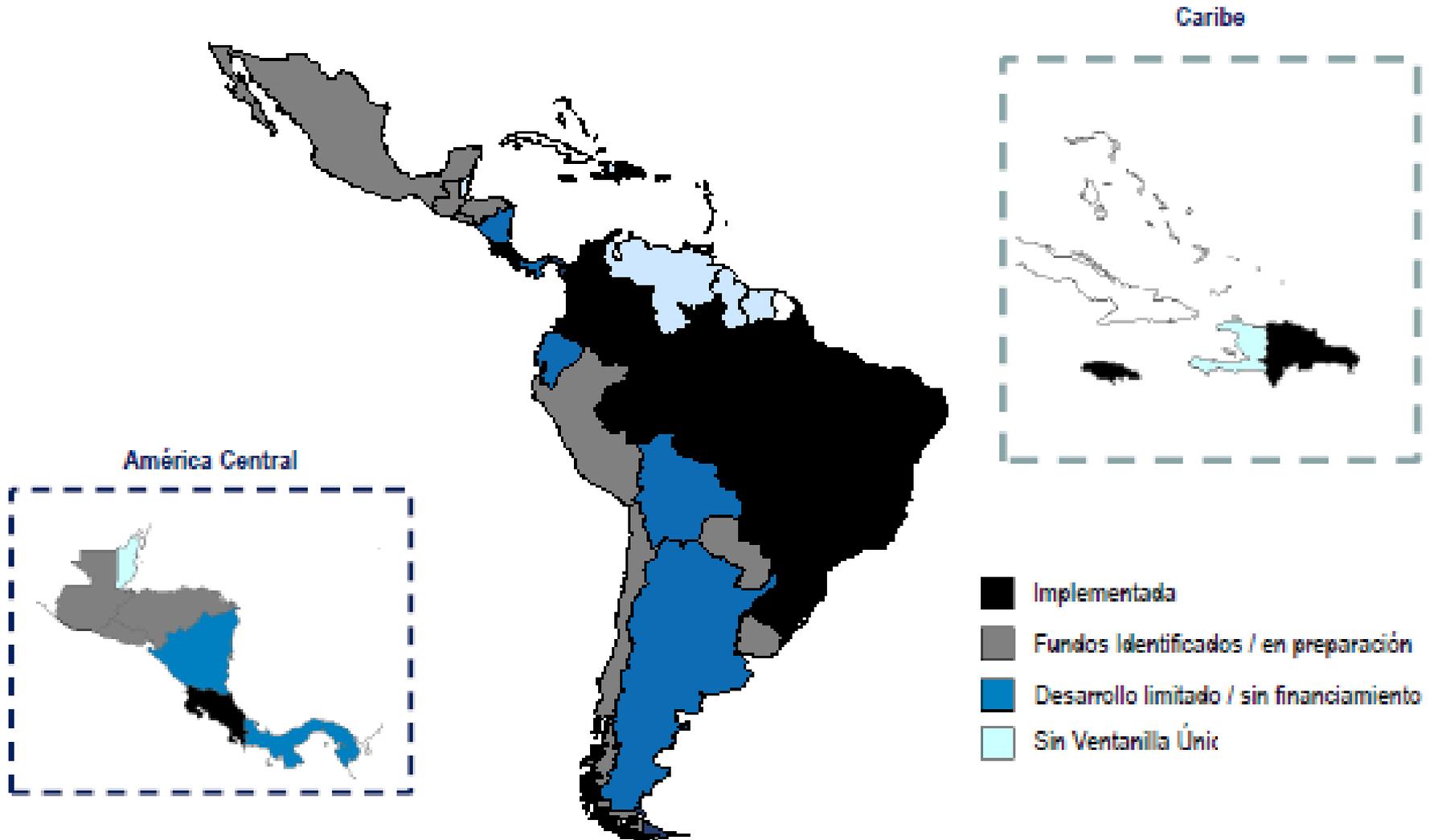
Fuente: Portugal-Perez, A y J.S. Wilson, 2010, "Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Software Infrastructure"



Ventanillas Únicas de Comercio Exterior



Organización de los Estados Americanos



Fuente: BM, BID, CEPAL: Invertir en Integración, 2011



Programa de Operadores Económicos Autorizados



Organización de los Estados Americanos



Fuente: BM, BID, CEPAL: Invertir en Integración, 2011



La Competitividad ya no es Individual



Organización de los Estados Americanos

Asia



El nuevo escenario global está modificando las pautas del comercio internacional



Hoy en día la **competencia entre puertos**, líneas navieras, transportistas, prestadores de servicios, o cualquier otro elemento de la cadena de suministro **está derivando** cada vez más en una **competencia entre cadenas logísticas**





Esta Nueva Agenda de Integración Hemisférica Necesita



Organización de los
Estados Americanos

-  Estrategias nacionales claras, compartidas, coherentes y sostenidas en el tiempo
-  Consensuadas entre empresarios y trabajadores
-  Coordinadas a nivel regional
-  Pero por sobretodo la voluntad política de los gobiernos para llevar a cabo las reformas que se requieren a largo plazo, independiente de los vaivenes políticos y económicos



Organización de los
Estados Americanos

Muchas gracias por su atención
Thank you for your attention
Merci pour votre attention
Muito obrigado pela sua atenção

