

XXII Congreso Latinoamericano de Puertos COLOMBIA 2013

**Infraestructura Portuaria:
Necesidad de planear y adaptar para
enfrentar los desafíos comerciales**

El caso del Contenedor en el Caribe

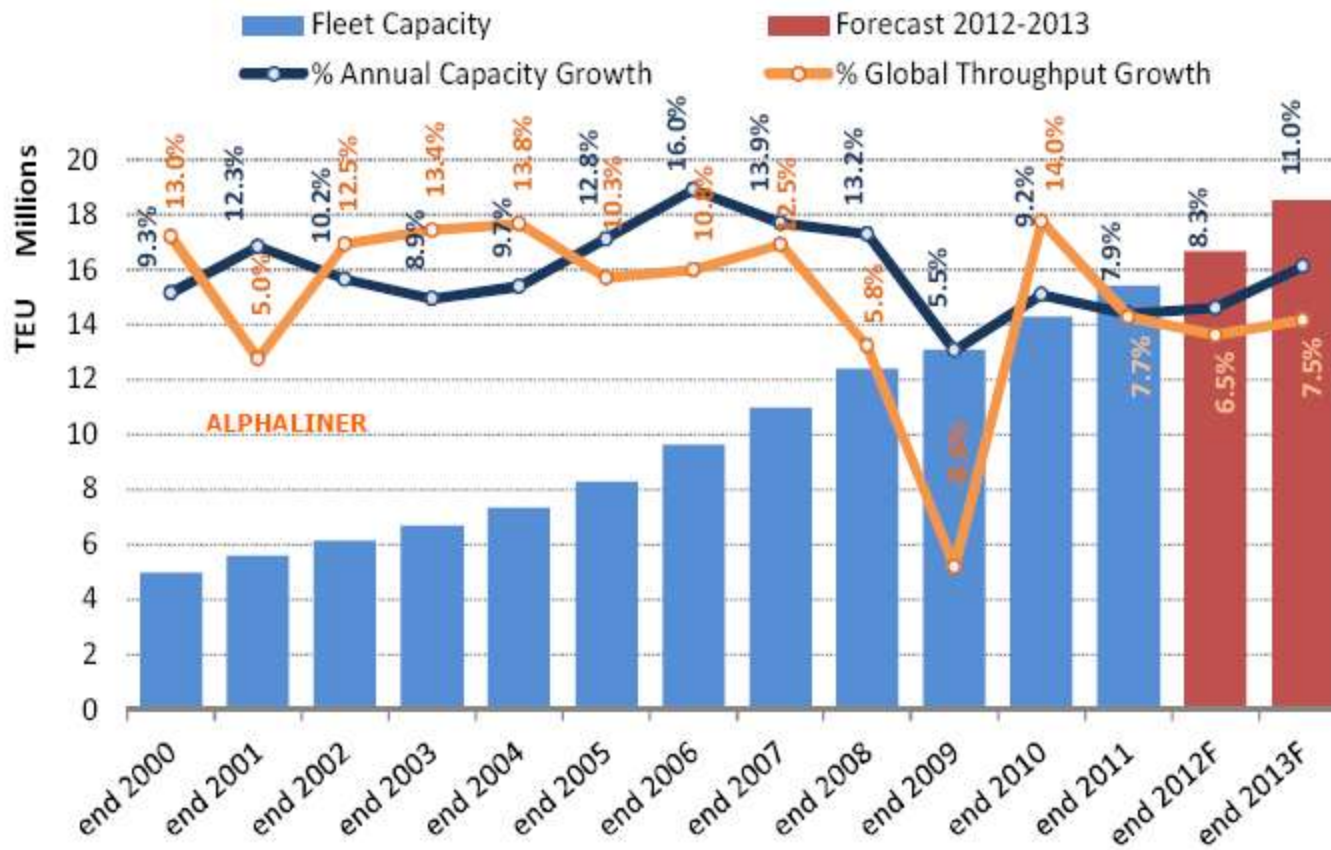
Raymond BYL
rbyl@trainmar.com
www.trainmar.com

Breve panorama del sector del transporte marítimo de contenedores

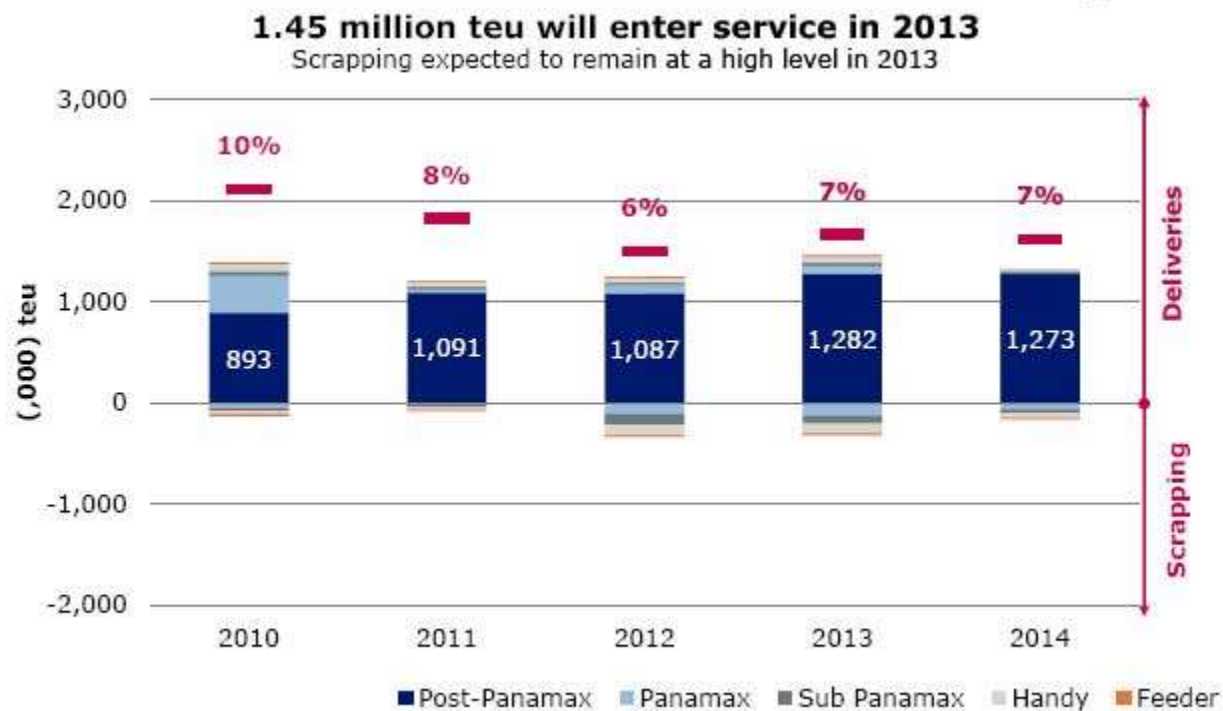


La oferta supera la demanda

Cellular Fleet Growth vs Global Throughput : 2000-2013(F)



Esa situación va a seguir



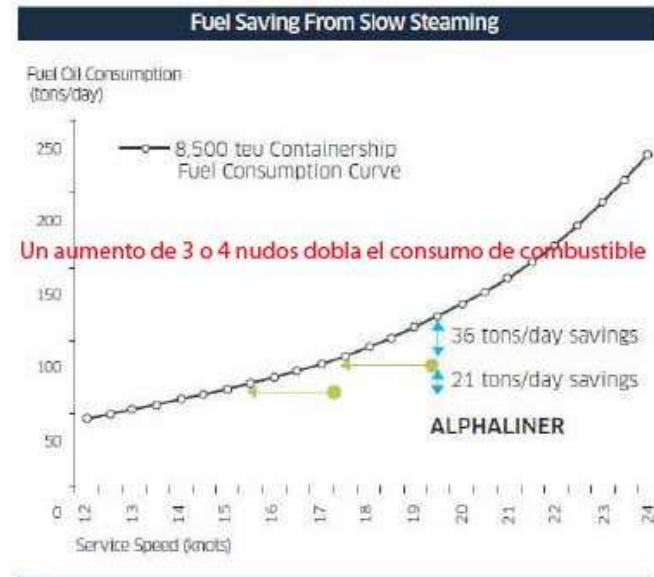
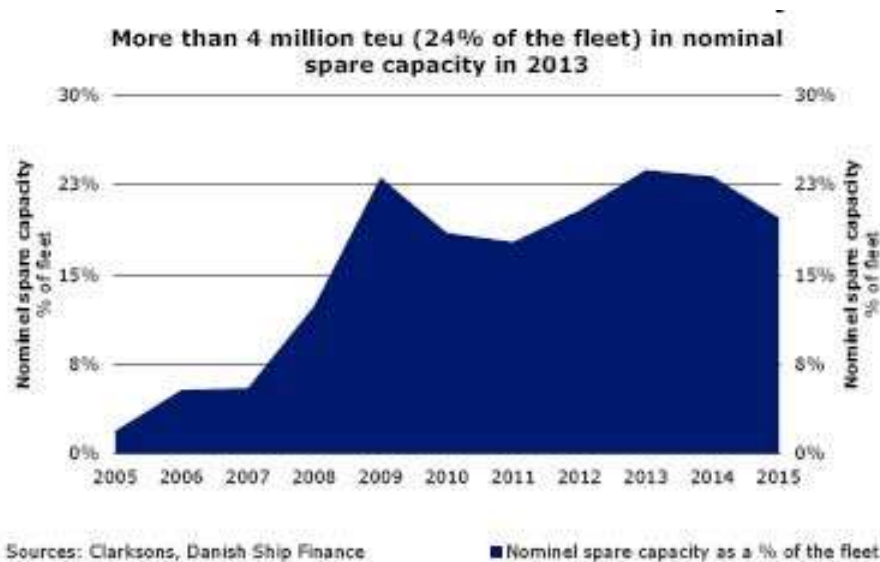
Sources: Clarksons, Danish Ship Finance

En 2012 la capacidad de transporte de la flota de buques porta-contenedores aumentó en 7%. Mucho más que la demanda: +1%.

La mitad de los nuevos buques tienen un tamaño que supera los 10 000 TEU.



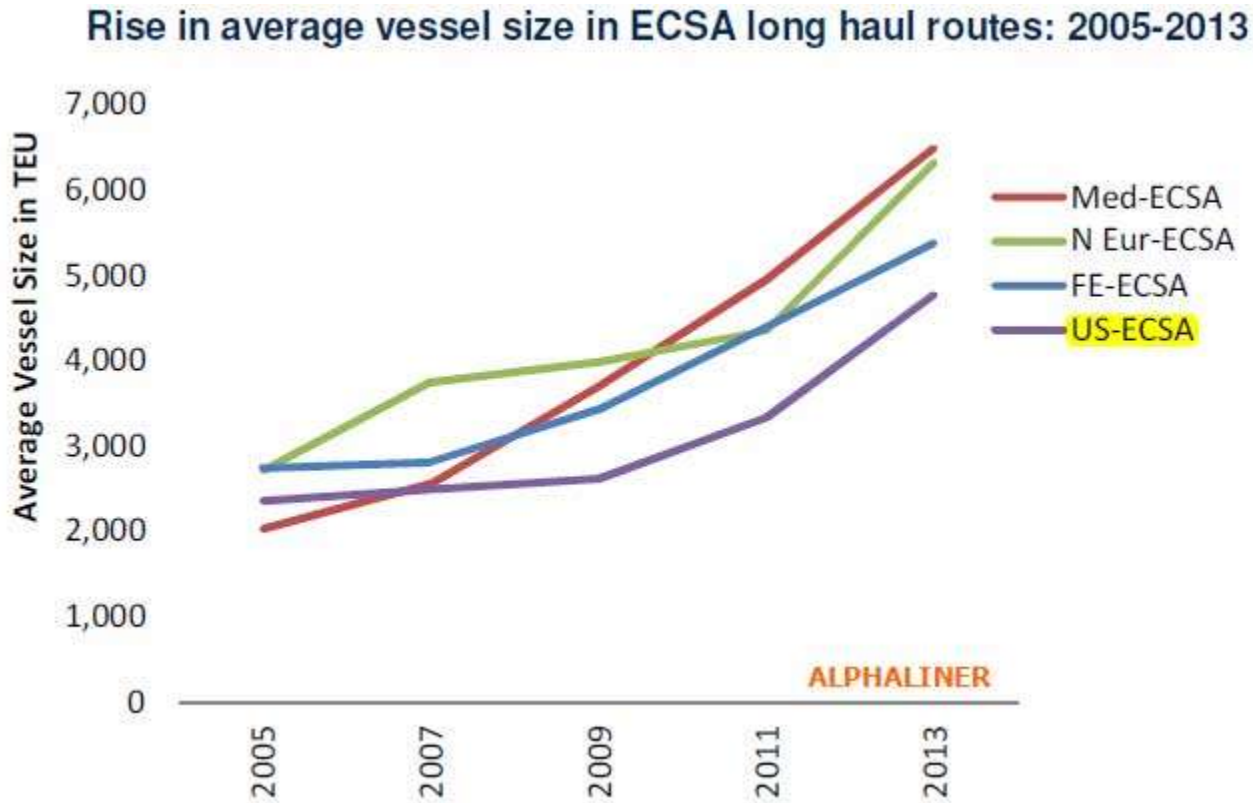
Una capacidad ociosa impresionante



- Aumento generalizado del tamaño de los buques incluso cuando no sea lo más adecuado con el fin de darle uso a los nuevos buques.
- Reto para los puertos pequeños.
- Uso intensivo del “slow steaming” en los tramos largos.
- Esa práctica cuesta enormemente al dueño de la carga.



Ejemplo: la ruta ECSA-USEC



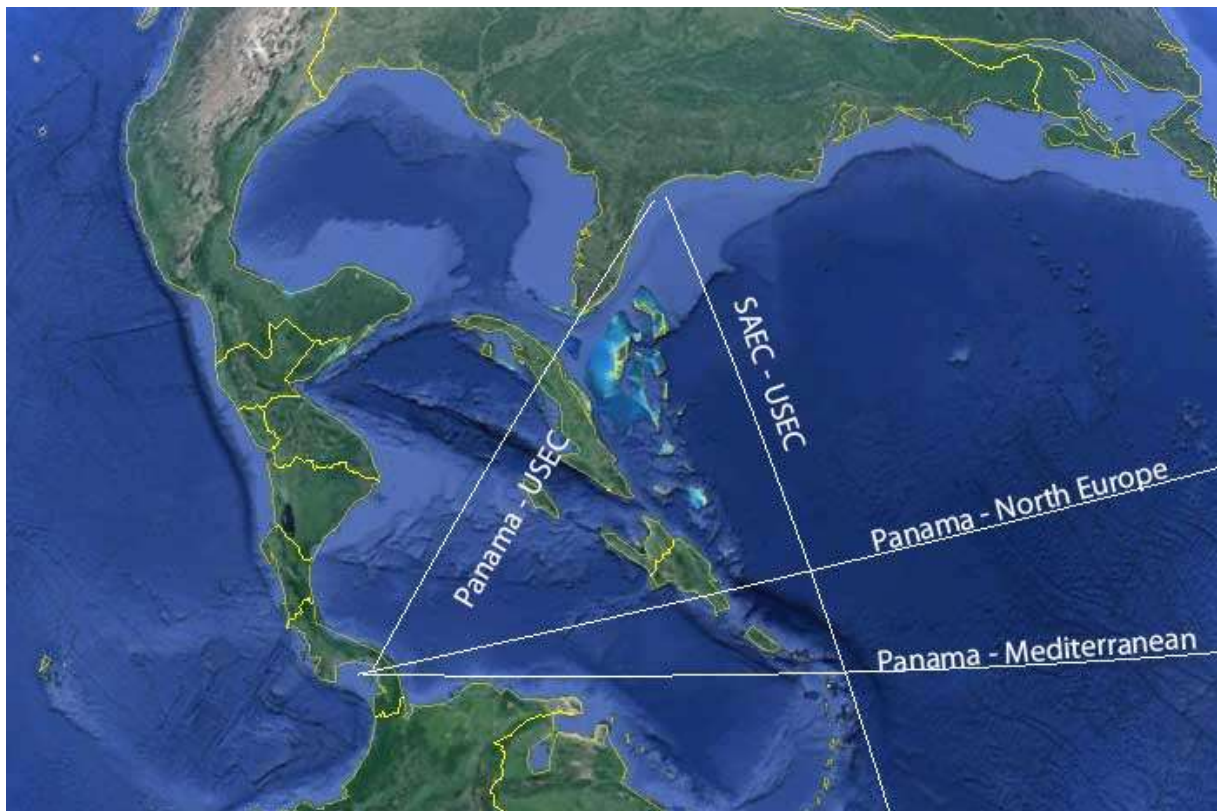
Hoy día el tamaño máximo de los buques en esa ruta es del orden de 5000 TEU. Pero se espera la llegada de buques de 7000 – 8500 TEU al horizonte de 5 años. Esos buques ya entraron en servicio en la ruta con Asia (COSCO, EVERGREEN)



Las grandes rutas marítimas y las plataformas del Caribe



Las rutas del Caribe

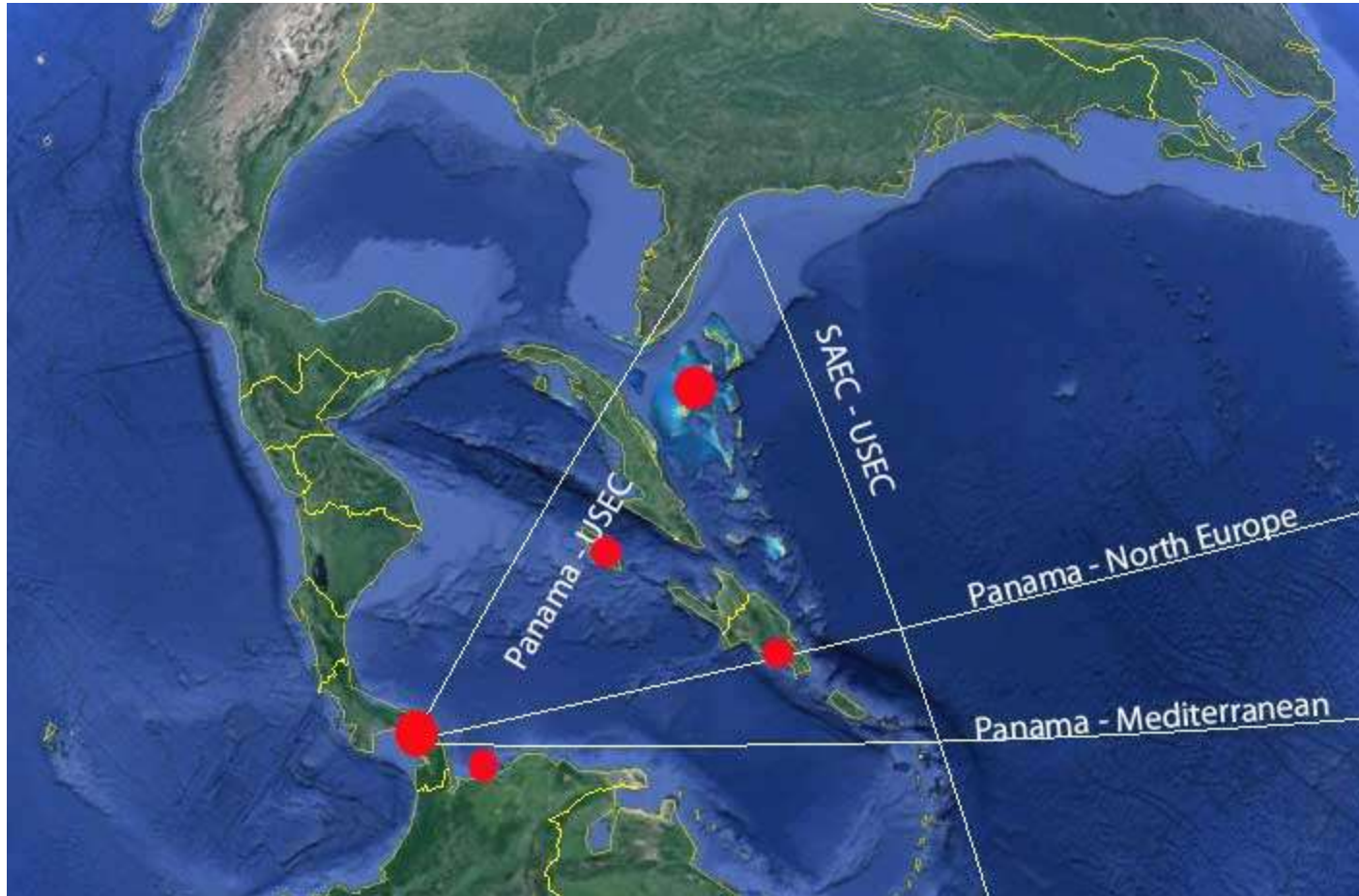


Vessel Trade Route	Fiscal Year 2012	
	PC/UMS Net Tons*	Long Tons Cargo
East Coast U.S. - Asia	129,338	84,313
East Coast U.S. - W.C. South America	29,154	27,622
Round-the-World	500	328
Europe - West Coast South America	21,599	14,408
Europe - Asia	1,421	893
Europe - West Coast U.S./Canada	11,867	9,755
East Coast U.S. - W.C. Central America	14,854	12,178
South America Intercoastal	15,568	11,122
West Indies - W.C. Central America	3,015	1,238
U.S. Intra-coastal (including Alaska and Hawaii)	11,935	5,700
East Coast U.S./Canada - Oceania	4,811	2,043
E.C. South America - West Coast U.S./Canada	3,718	3,712
Sub Total	247,780	173,312
All Other Routes	84,814	44,747
Total	332,595	218,058

La ruta del Canal hacia la costa Este de los EEUU es desde lejos la más importante: 40% del total.



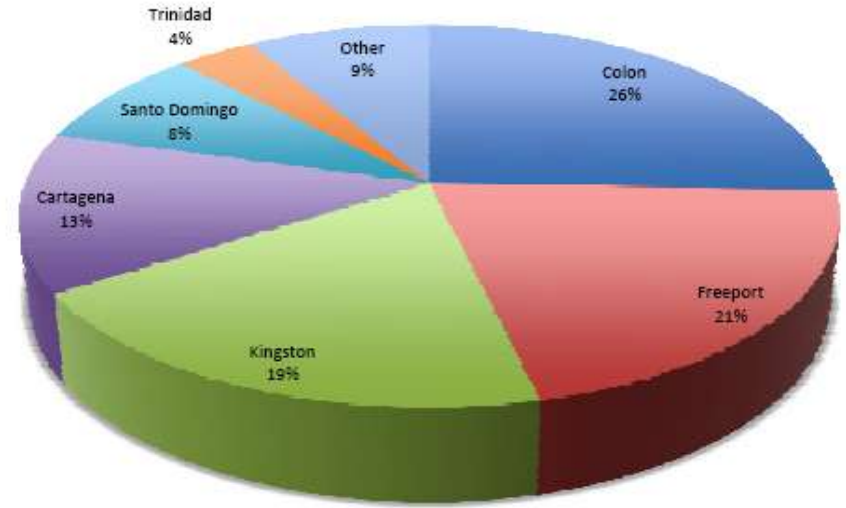
Las plataformas siempre están pegadas a las grandes rutas comerciales



Se nota que el sur del Caribe se encuentra aislado



El transbordo: un club muy cerrado



- Freeport

- Kingston

- Colon

- MIT

- CCT

- Cristobal

- Caucedo

- Cartagena



MAERSK



Infraestructura portuaria en el Caribe



Oferta de infraestructura portuaria en el Caribe

PAIS	PUERTO	TERMINAL	MUELLE (m)	PROF (m)	PPax GRUAS	Pax GRUAS	Gruas Mviles	PATIO
PANAMA	BALBOA	PANAMA PORT	2 440	17	10	8	0	48 RTGs
COLOMBIA	CARTAGENA	SPRC	922	11.9 / 13.7	0	4	2	21 RTGs
COLOMBIA	CARTAGENA	CONTECAR	670	12.5	3	0	1	10 RTGs
DOMINICAN REPUBLIC	CAUCEDO	DP WORLD	972	13 / 14	5	0	2	10 RTGs
PANAMA	COLON	COLON CONTAINER TERMINAL	982	14 / 15	5	5	0	30 RTGs
PANAMA	COLON	PANAMA PORT	660	13	0	7	0	18 RTGs
PANAMA	COLON	MIT	1 640	13 / 15	12	2	0	24 RTGs
BAHAMAS	FREEPORT	HUTCHISON	1 536	15.5	16	0	2	75 S/K
JAMAICA	KINGSTON	KINGSTON CONTAINER TERMINAL	2 310	12.5 / 14.5	4	15	3	73 S/K
TRINIDAD	PORT OF SPAIN	CONTAINER TERMINAL	812	12	3	2	1	10 RTGs
TRINIDAD	POINT LISAS	CONTAINER TERMINAL	415	11.5	2	0	3	6 RTGs

- Excelente infraestructura en las plataformas cercanas a la ruta Panama – USEC.
- Infraestructura deficiente en los puertos del sur del Caribe.



Impacto de la calidad de la infraestructura sobre los fletes

Variable/model	12
Observations	$N = 173$
CONSTANT	1,295 (16.2)
DISTANCE	0.28 (3.8)
CONNECT	-287 (-8.9)
INFRAIMP	-225 (-7.1)
INFRAEXP	-64 (-2.0)
TRANSITTIME	
Adjusted R^2	0.532
F	50

La calidad de la infraestructura portuaria tiene tanta importancia como la conectividad del puerto (número de líneas, número de servicios, tamaño de los buques, etc.)

Ambas impactan el nivel del flete en forma similar.

Fuente: Liner Shipping Connectivity and Port Infrastructure as Determinants of Freight Rates in the Caribbean. GORDON WILMSME IER & JAN HOFFMANN. 2008.



Retos para los puertos Caribeños



Retos portuarios

- Con la apertura del tercer juego de esclusas del canal de Panama, **muchos de los buques de 4900 – 5100 TEU van a ser desplazados** por los nuevos buques de 7000 – 9000 TEUs.
- **Los buques de 4250 TEU son los más populares:** su eslora de 260m y ancho de 32.3m les dan muy buena estabilidad y el **calado** no supera los **12.5m**. Además, el consumo de combustible por TEU es menor que para los maxi-Panamax.
- Las líneas no tienen otra opción sino encontrar uso para esos buques. **No cabe duda que su presencia en el Caribe aumentará.**

Muy pocos puertos del Caribe tienen 13m de profundidad al pie de sus muelles.



Primeras conclusiones



Primeras conclusiones

- En las rutas con Europa y América del Sur, buques de 4500 TEU a 7500 TEU van a necesitar puestos de atraque.
- Hoy día, la única plataforma que puede recibir esos buques es CAUCEDO en República Dominicana.
- La cual está a su máxima capacidad y es poco probable que los accionistas quieran invertir para solamente recibir más transbordo.

Hoy día los puertos del sur del Caribe no tienen las condiciones para recibir los buques grandes que están por llegar en tres años !



Entonces, qué va a pasar?



Entonces, qué va a pasar?

- El aumento del tamaño de los buques acarrea automáticamente un aumento del transbordo:
 - ✓ A medida que crece el tamaño del buque se debe aceptar de llenarlo con contenedores cuyos destinos son más diversos.
 - ✓ Hay que descargar esos contenedores en algún lugar para después transbordarlos.
- En el Caribe, solamente las plataformas de Panama, Cartagena y del norte tienen las condiciones adecuadas.

Como consecuencia, los puertos del sur del Caribe deberán aceptar que una parte mayor de su carga doméstica llegue a su destino final después transbordo.



Las consecuencias del transbordo sobre los fletes

Regression results: Transhipments and competing direct services

Variable/model	7	8	9	10	11
Observations	<i>N</i> = 189	<i>N</i> = 189	<i>N</i> = 189	<i>N</i> = 189	<i>N</i> = 189
CONSTANT	609 (6.2)	1,025 (9.2)	1,146 (10.3)	1,037 (10.1)	1,213 (10.9)
DISTANCE	0.35 (4.3)	0.24 (3.1)	0.24 (3.2)	0.24 (3.3)	0.21 (2.9)
TRANSHIPA	821 (8.2)	627 (6.5)	619 (6.8)	644 (7.1)	581 (6.5)
NUMCAR		-57 (-6.3)			-6 (-0.4)
DIRECTA			-513 (-7.6)		-313 (-3.7)
FOURCAR				-540 (-7.6)	-299 (-2.5)
Adjusted <i>R</i> ²	0.412	0.512	0.550	0.549	0.578
<i>F</i>	67	67	78	77	52

Fuente: Liner Shipping Connectivity and Port Infrastructure as Determinants of Freight Rates in the Caribbean.

GORDON WILMSME IER & JAN HOFFMANN. 2008.

- Según estudio realizado por Maritime & Logistics , basada en una investigación sobre los fletes en 189 rutas, **el costo promedio adicional** cobrado por la línea al destinatario debido a la necesidad de realizar un transbordo para llevar la carga supera los **600 USD por TEU** si ninguna otra línea ofrece servicio directo.

- Además de tener que soportar el retraso que resulta del slow steaming.



Algunas conclusiones y recomendaciones



Conclusiones

- La búsqueda continua de economías de escala por parte de las líneas combinada en la región con la apertura del tercer juego de esclusas del canal de Panama acarreará la llegada al Caribe de buques de porte muy mayor.
- Solamente las grandes plataformas de Panama, Cartagena y del norte estarán en capacidad de recibir esos buques.
- Los puertos del sur del Caribe tendrán que soportar sobrecostos para recibir su carga debido a la necesidad de transbordar una y posiblemente dos veces la carga para llevarla a su destino final.

El costo para las economías de esos países puede ser muy alto!

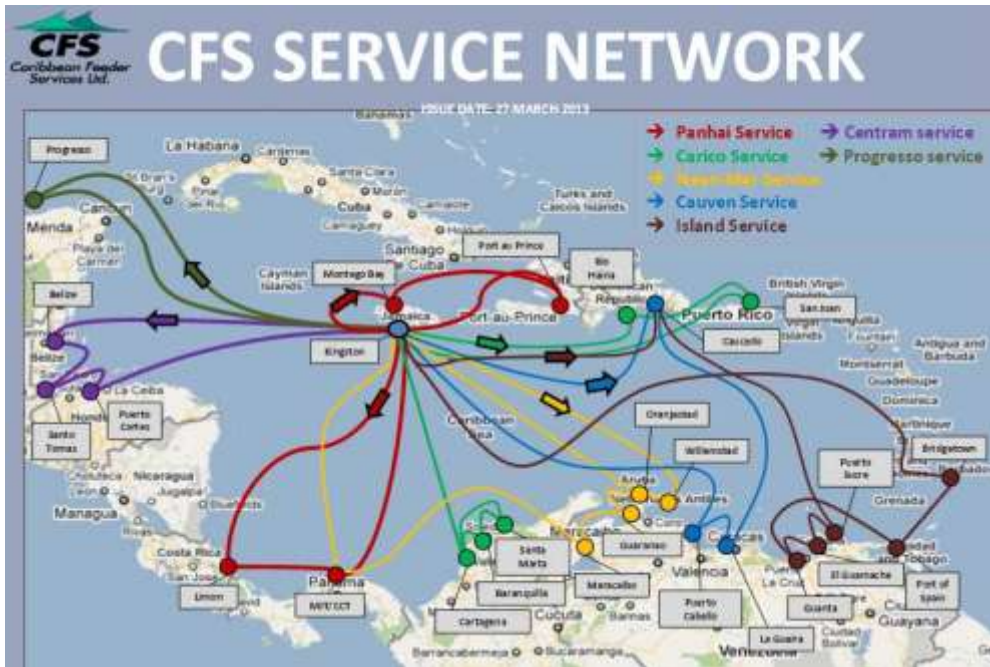


Recomendaciones

- Las decisiones sobre el transporte marítimo pertenecen a las líneas marítimas y solamente a ellas. A la hora de decidir como estructurar una red de servicios marítimos, los operadores y las autoridades portuarias tienen muy poca influencia.
- La atención se centra por lo general sobre las grandes navieras. Sin embargo, cuando se trata de ofrecer un servicio de calidad para los puertos pequeños , los actores clave son las líneas Feeder.
- Encontrar soluciones que favorezcan **un papel más importante y eficiente de las líneas Feeder en el Caribe** es un elemento clave para desarrollar el comercio de los países de la Cuenca del Caribe.



Importancia de las líneas Feeder



Las líneas Feeder ya juegan un papel crucial para muchos puertos del Caribe.

El papel de las líneas FEEDER en el Caribe va a ser más crucial todavía en un futuro próximo.

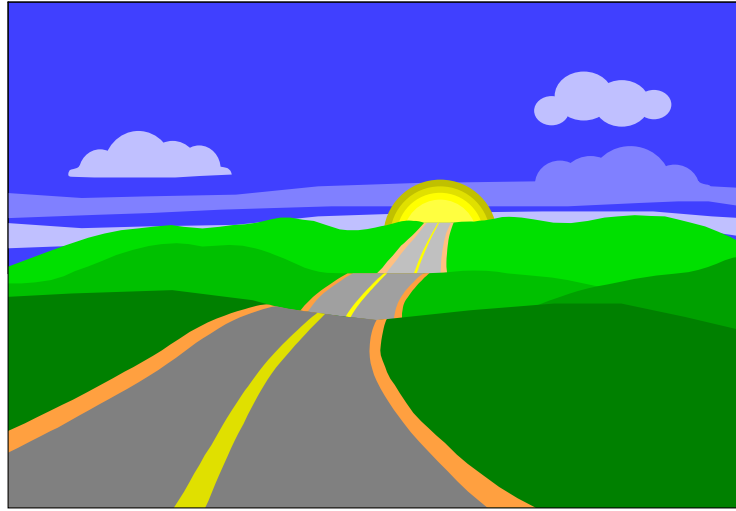


MS PACORA:

- Eslora: 129m
- Ancho: 20.85m
- Calado: 7.40m

Esos buques son escasos.





¡Muchas gracias por su atención!

