



# Puertos competitivos como detonadores del desarrollo.

*Ricardo J. Sánchez, PhD.*



*“A ship in port is safe, but that's not what ships are built for. Sail out to sea and do new things”*

*Grace Hopper*



---

En los años recientes, los puertos han demostrado una gran capacidad de ser impulsores del desarrollo. Mejorando la eficiencia de su funcionamiento, han potenciado el desarrollo del comercio internacional y mejorado la competitividad de la economía, no solamente por su aporte al comercio, sino también por mejorar las condiciones de la industria doméstica.



Solo por mencionar algunos aspectos relevantes...

---

Asimismo, han mostrado un alto dinamismo en impulsar nuevas actividades, tanto logísticas como industriales, y una expansión permanente del horizonte de negocios que hace al desarrollo. Una prueba de ello es, actualmente, el fenómeno de los polos de desarrollo de nuevas energías, entre las que se destaca el hidrógeno.



---

La revolución tecnológica es parte del gran cambio de los puertos en los últimos años. La incorporación de nuevas tecnologías, automatización, digitalización y otros fenómenos asociados, ha empezado por los puertos para extenderse posteriormente al resto de la cadena logística...

Han ido con ellos, también, el ESG y el impulso verde.



Los puertos SON un detonador del desarrollo...

En consecuencia, amerita cambiar la pregunta:

¿Qué debemos hacer para que los puertos SIGAN siendo un detonador del desarrollo?

En primer lugar, revisar los condicionantes.



## Grandes condicionantes (i) Incertidumbre y volatilidad

- ✓ Adaptación de las políticas públicas
- ✓ Cambios normativos y regulatorios
- ✓ Capacidades laborales
- ✓ Políticas comerciales cambiantes
- ✓ Gran volatilidad y resultados

... etc.

- ✓ Institucionalidad y gobernanza





## Grandes condicionantes (ii)

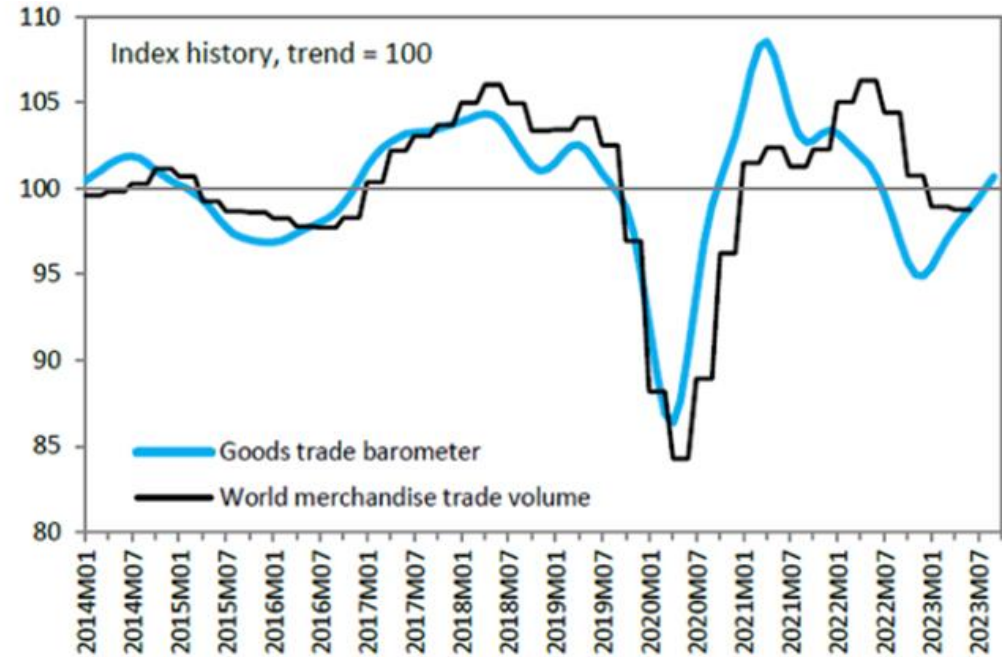
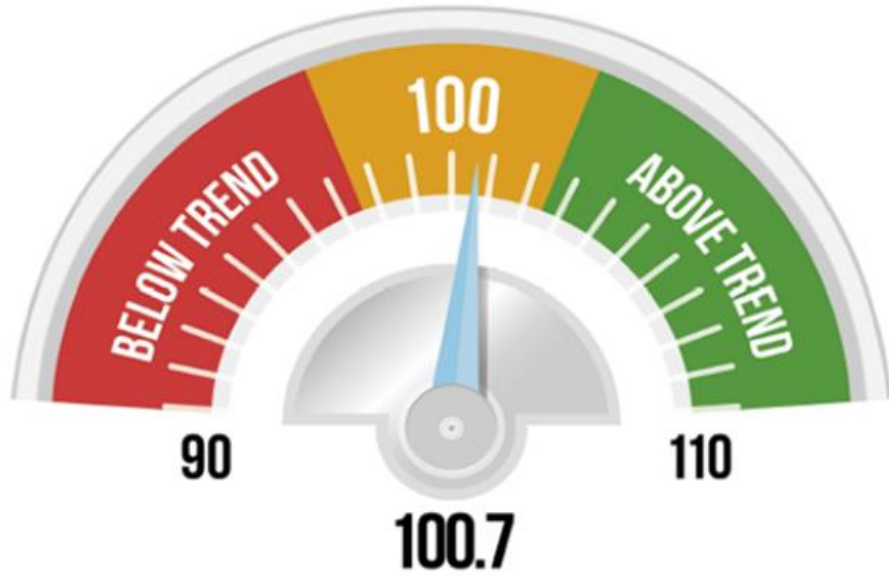
### Shocks globales, grandes tendencias y acontecimientos de alto impacto

Shocks	
Emergencias sanitarias	Conflictos armados de impacto global
Cambio climático - recurrencia de fenómenos naturales extremos	
Tendencias	
Transición hacia el verde	Recomposición industrial (logística, puertos, navieras)
Redefinición energética	Vaivenes financieros
Volatilidad de la demanda	Cambios en la globalización y creciente regionalización
Revolución tecnológica	Cambios en las conductas de los consumidores
Cambios en el ciclo marítimo	Redefinición de las rutas del comercio de ultramar
Cambios en la posición ESG	Cambios en la industria del turismo
Acontecimientos relevantes	
Brexit	“Guerras” comerciales
Políticas monetarias y fiscales	Políticas industriales
Procesos migratorios	Transformaciones culturales





## Comercio internacional. Evolución reciente del comercio global de bienes. Volatilidad. Barómetro de la OMC. 27 de noviembre, 2023.

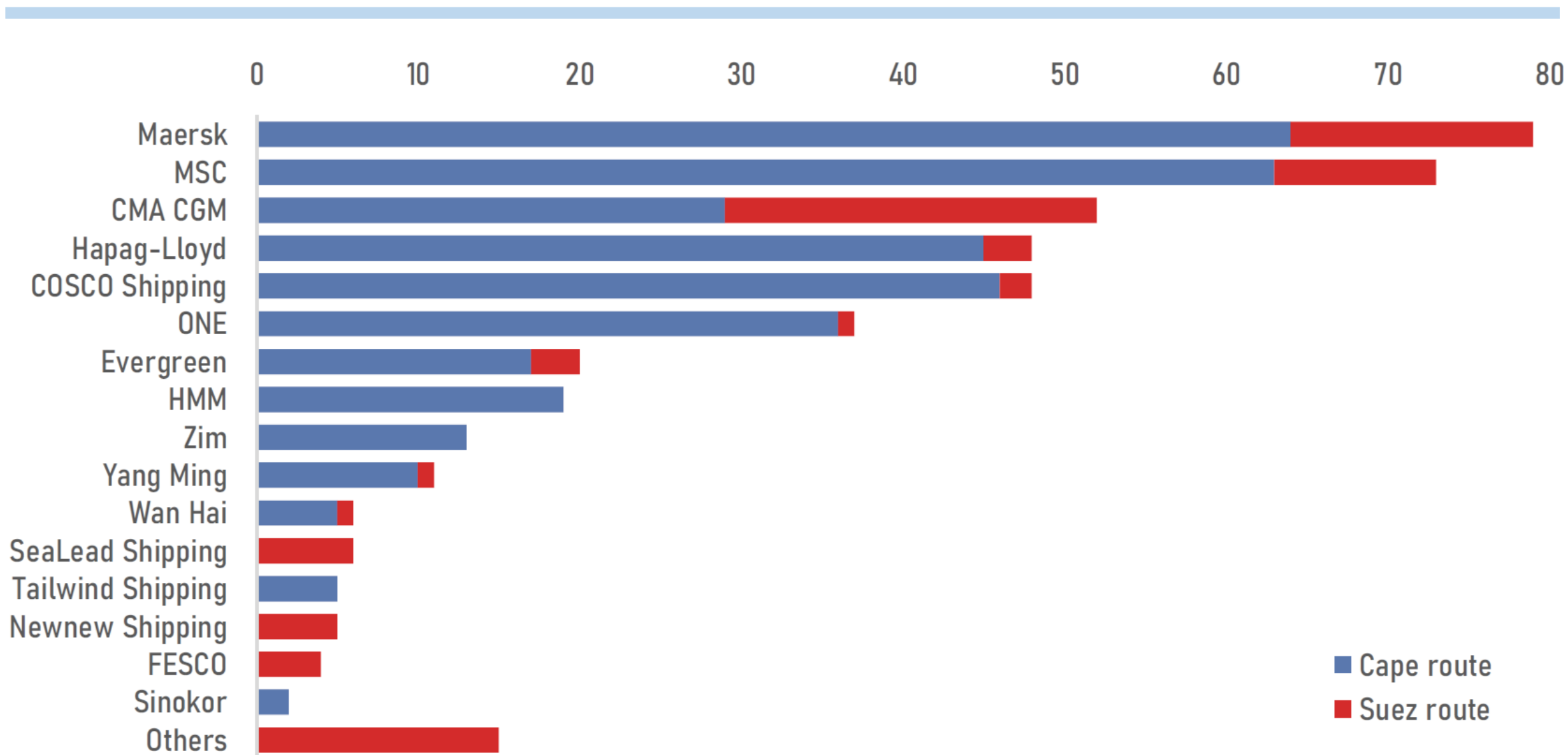


El volumen del comercio mundial de mercancías se está recuperando tras su reciente contracción, en un contexto en el que la producción y venta de automóviles y el comercio de componentes electrónicos están impulsando el proceso de recuperación. Sin embargo, las perspectivas a corto plazo son sumamente inciertas, debido a los resultados económicos dispares junto con el aumento de las tensiones geopolíticas.

**Notas:** Técnicamente, el Goods Trade Barometer index es un indicador líder, es decir que anticipa cambios en la trayectoria del volumen del comercio mundial de bienes, lo que podría ocurrir en los próximos 3 a 4 meses. **Fuente:** OMC

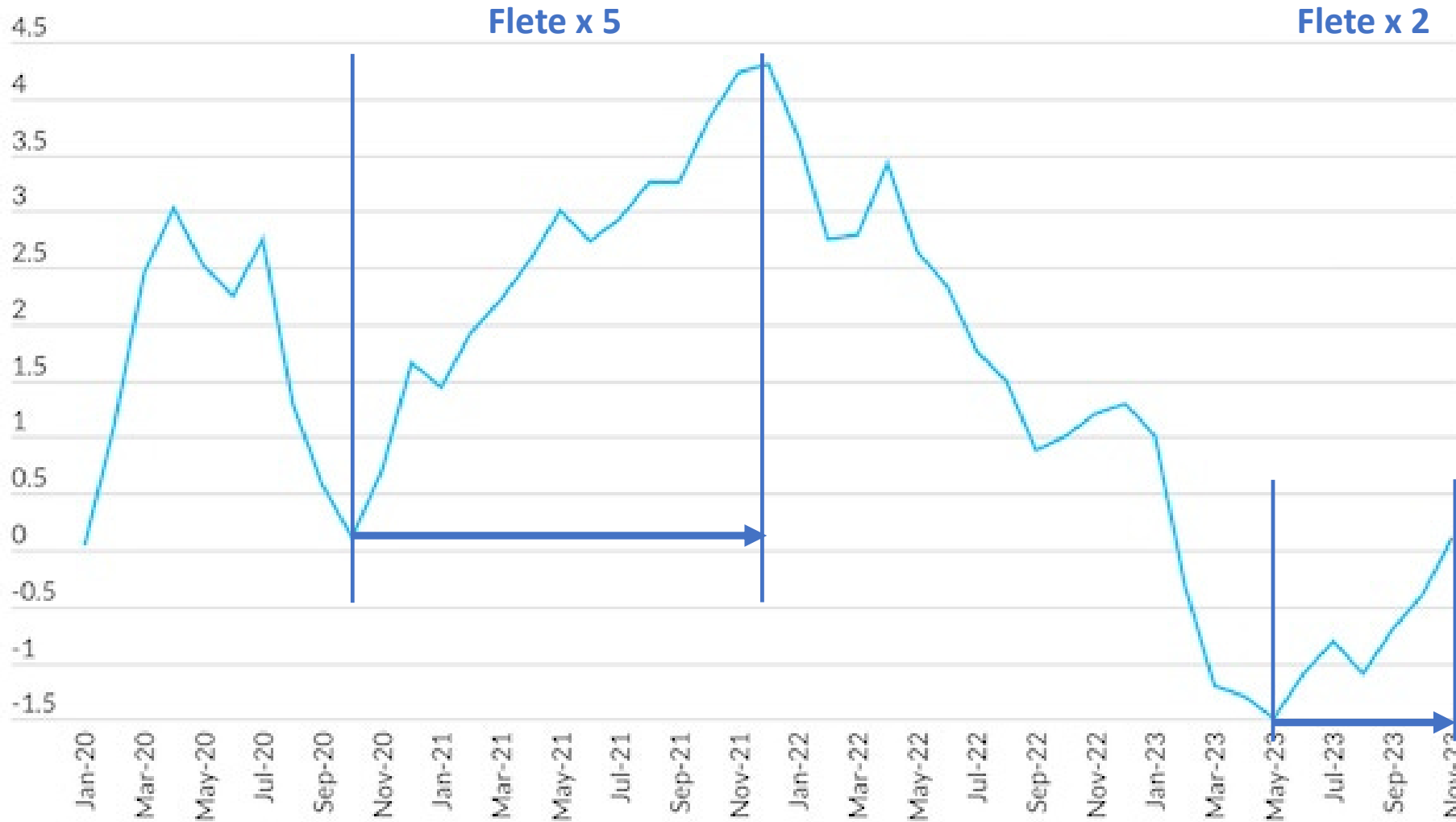


## Desvíos en el transporte de contenedores entre la ruta de Suez y la del Cabo. Enero 8, 2024.





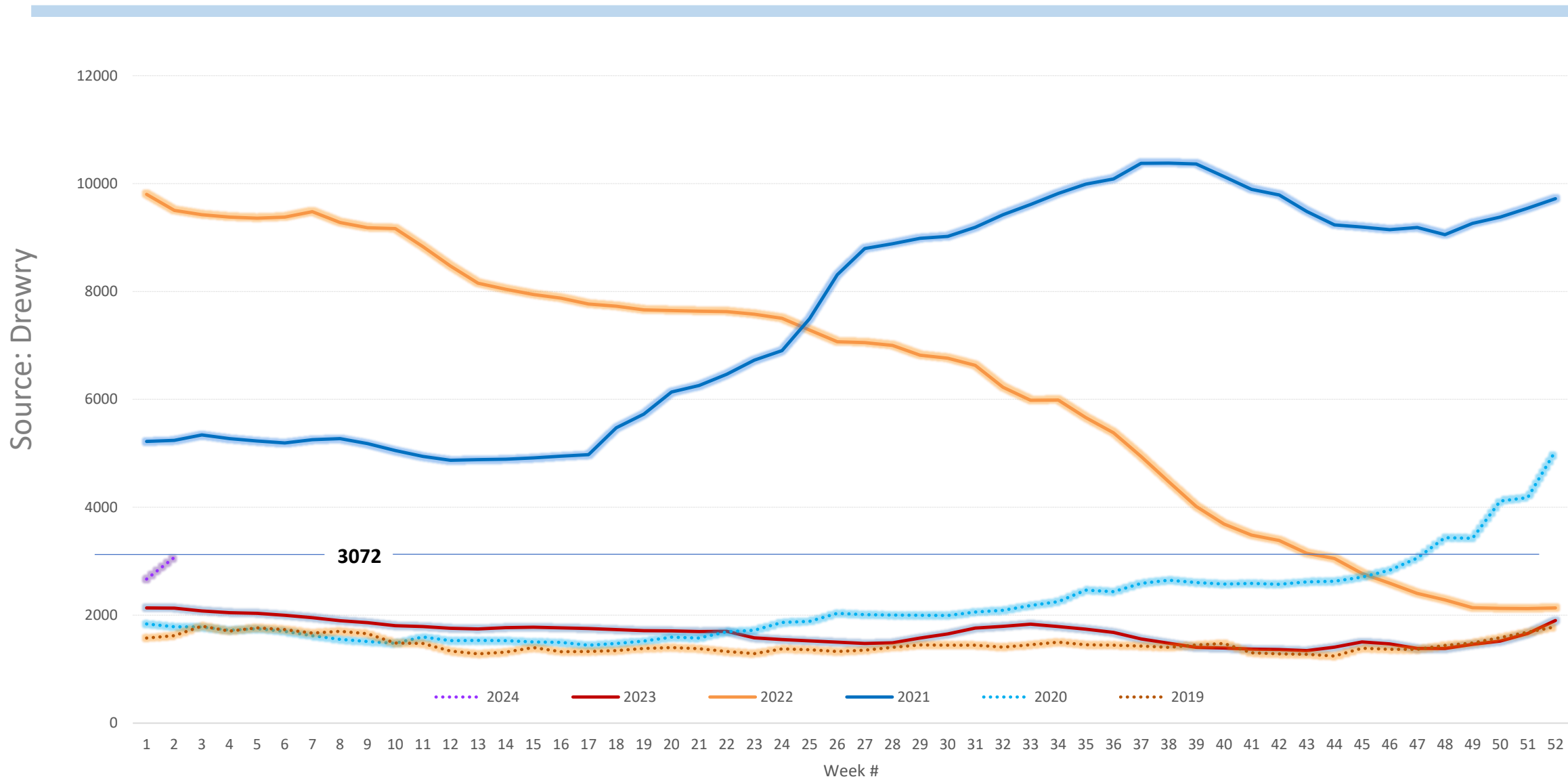
## Presión sobre la cadena global de suministro. Enero 14, 2024.



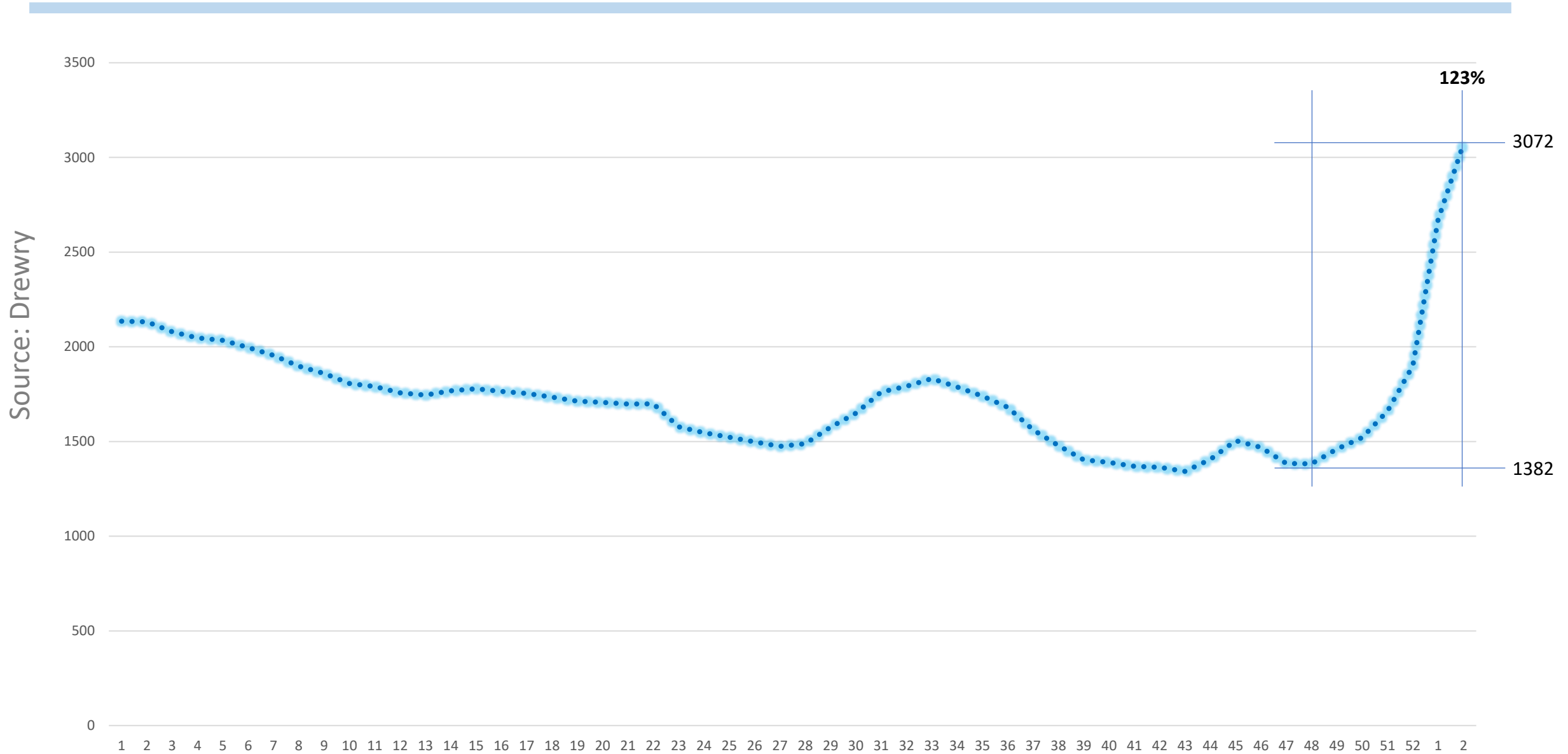
Fuente: Fitch Ratings

Rerouting adds travel time, potentially cutting global container shipping capacity by 10%-15%.

# Flete global de transporte de contenedores 2019-2024



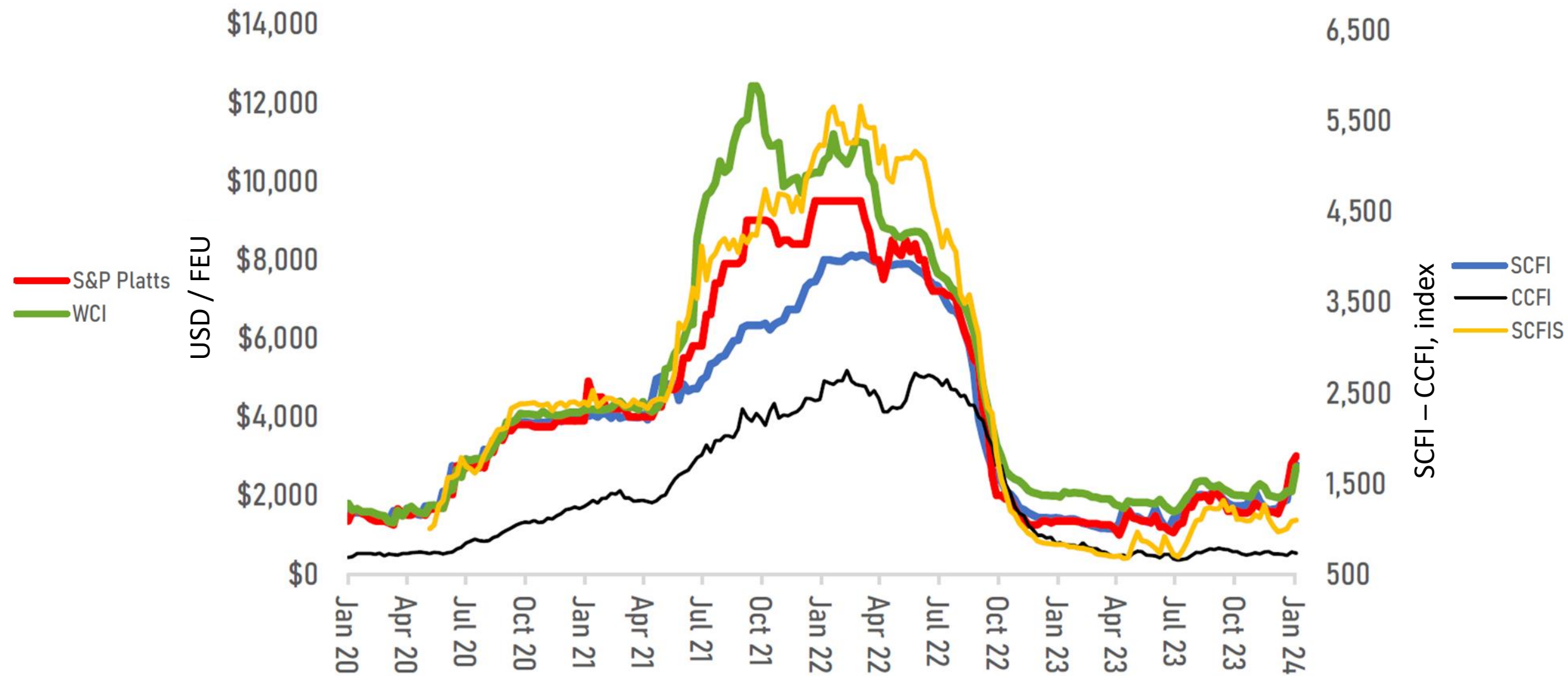
# Flete global de transporte de contenedores 2023-2024





# Flete de transporte de contenedores. Transpacífico.

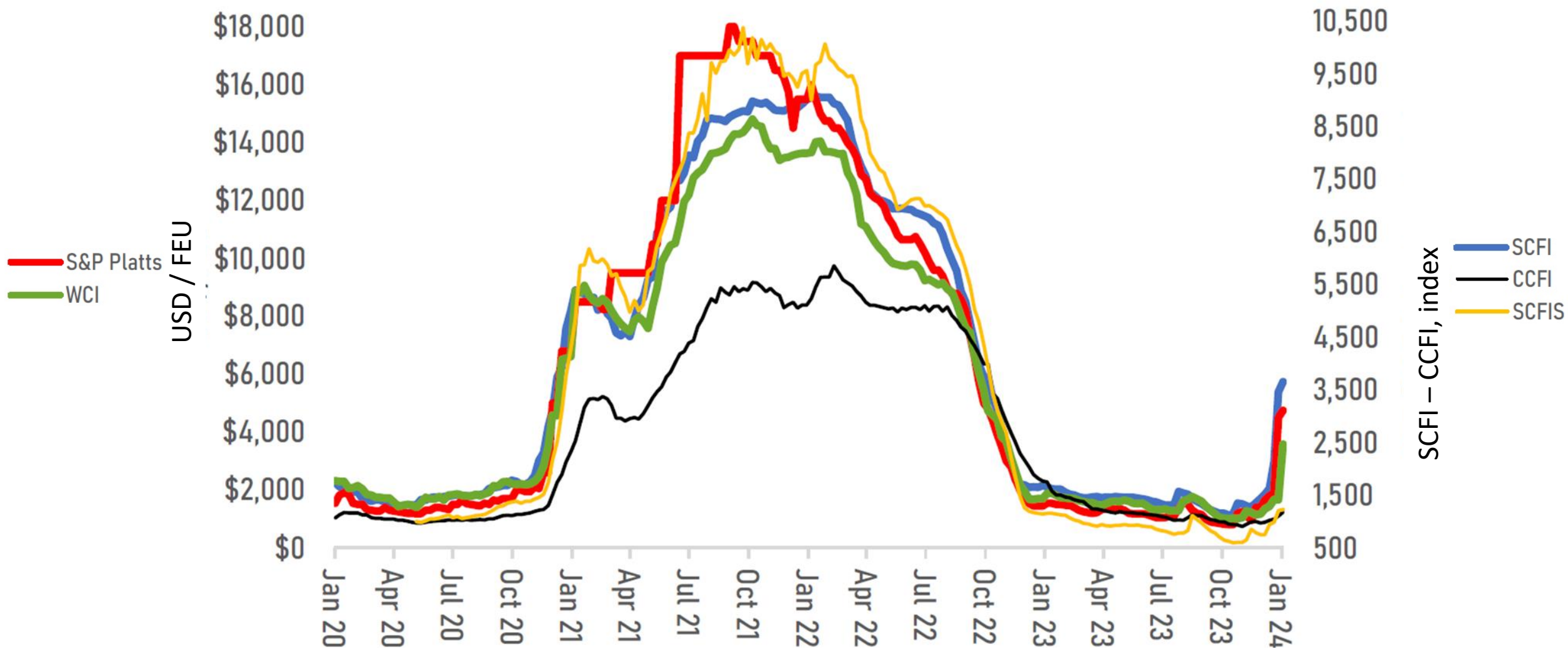
## 2020-2024





# Flete de transporte de contenedores. China-Norte de Europa.

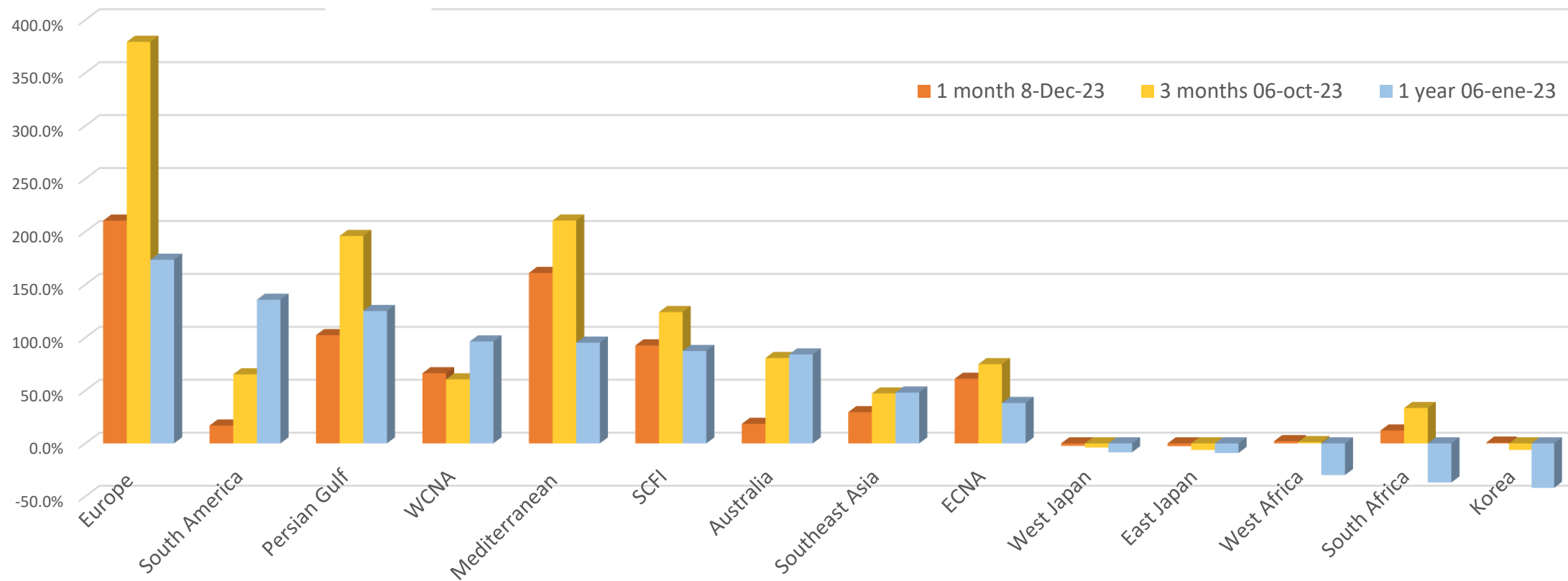
2020-2024





# Cambio en el flete de contenedores. SCFI desde China a América y varios destinos globales.

## 2024 / 2023 (con respecto al 6 de enero de 2024)



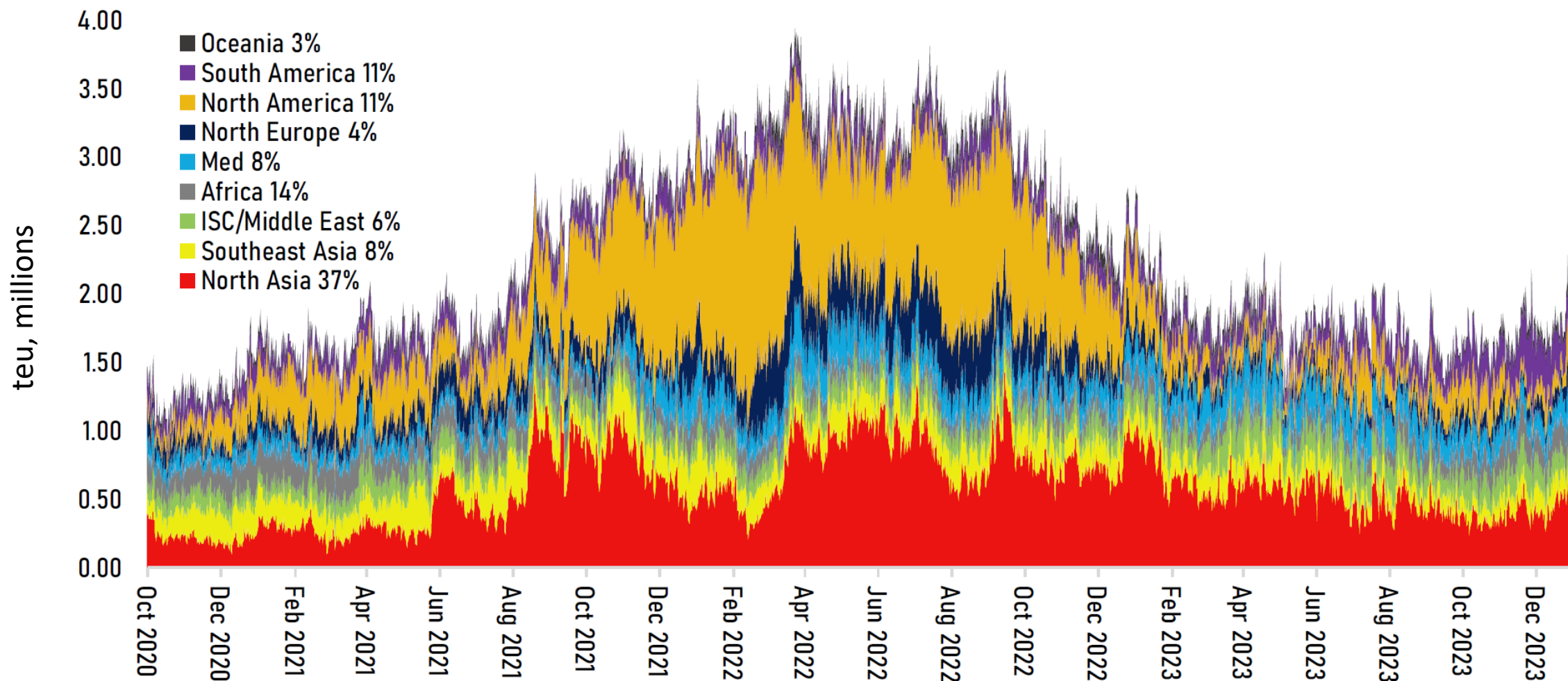
	1 week	1 month	3 months	1 year
SCFI	12,9%	92,5%	124,0%	87,3%
South America	3,9%	16,8%	65,2%	135,7%
ECNA	10,5%	61,0%	74,8%	38,2%
Transpacific	8,7%	66,3%	60,5%	96,3%





# Congestión en puertos por región del mundo. 2020 – 2024, a enero 8, 2024.

Capacidad en millones de teu.

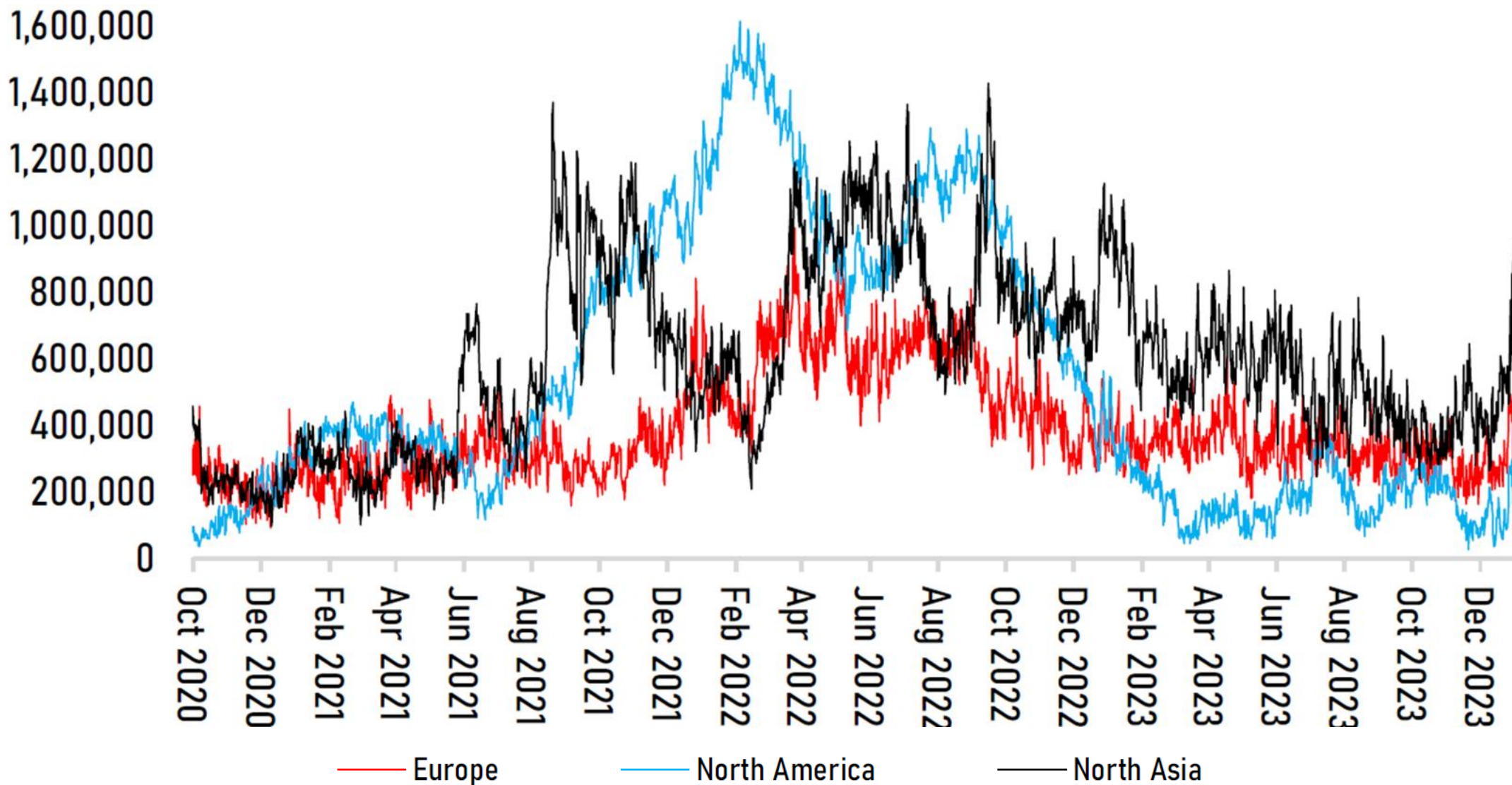


- ✓ Preocupa la tendencia al aumento de la congestión en Asia.
- ✓ Norteamérica lejos de los highs del 2022.
- ✓ Congestión responde a distintas causas, incluyendo restricciones logísticas pero también problemas climáticos.



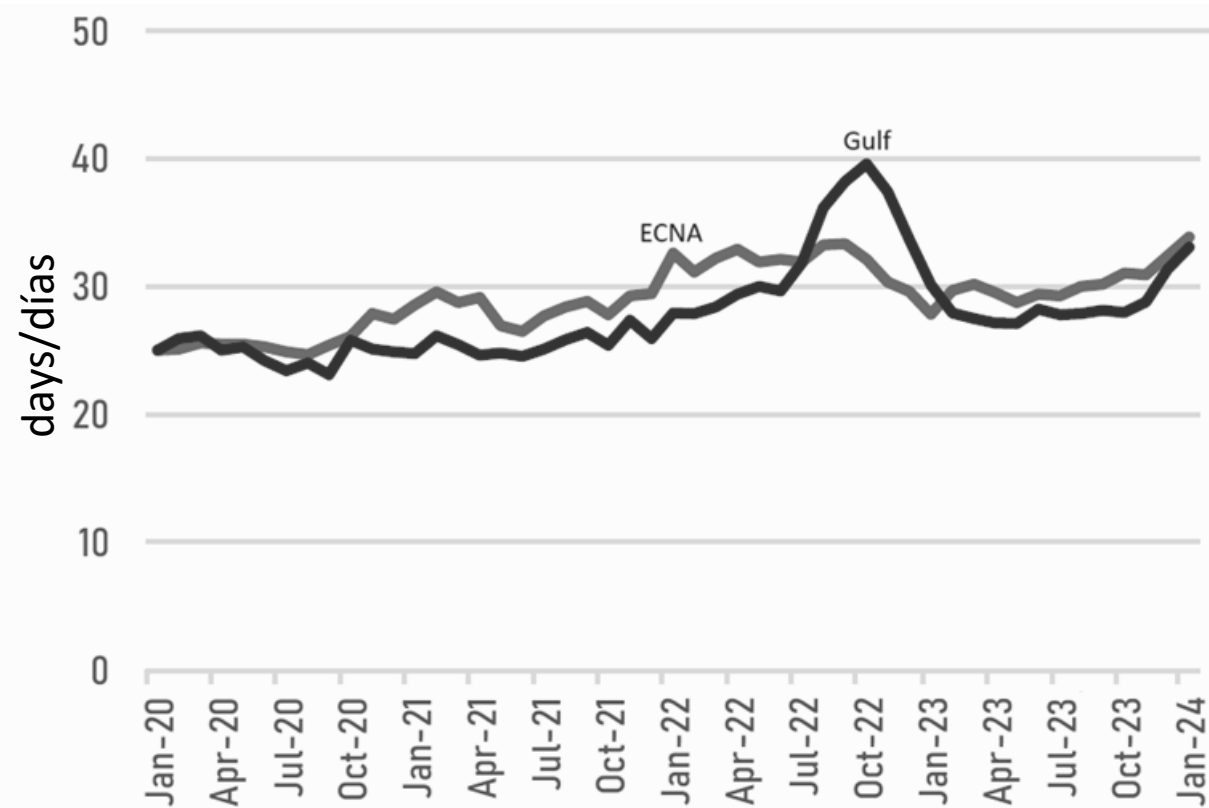
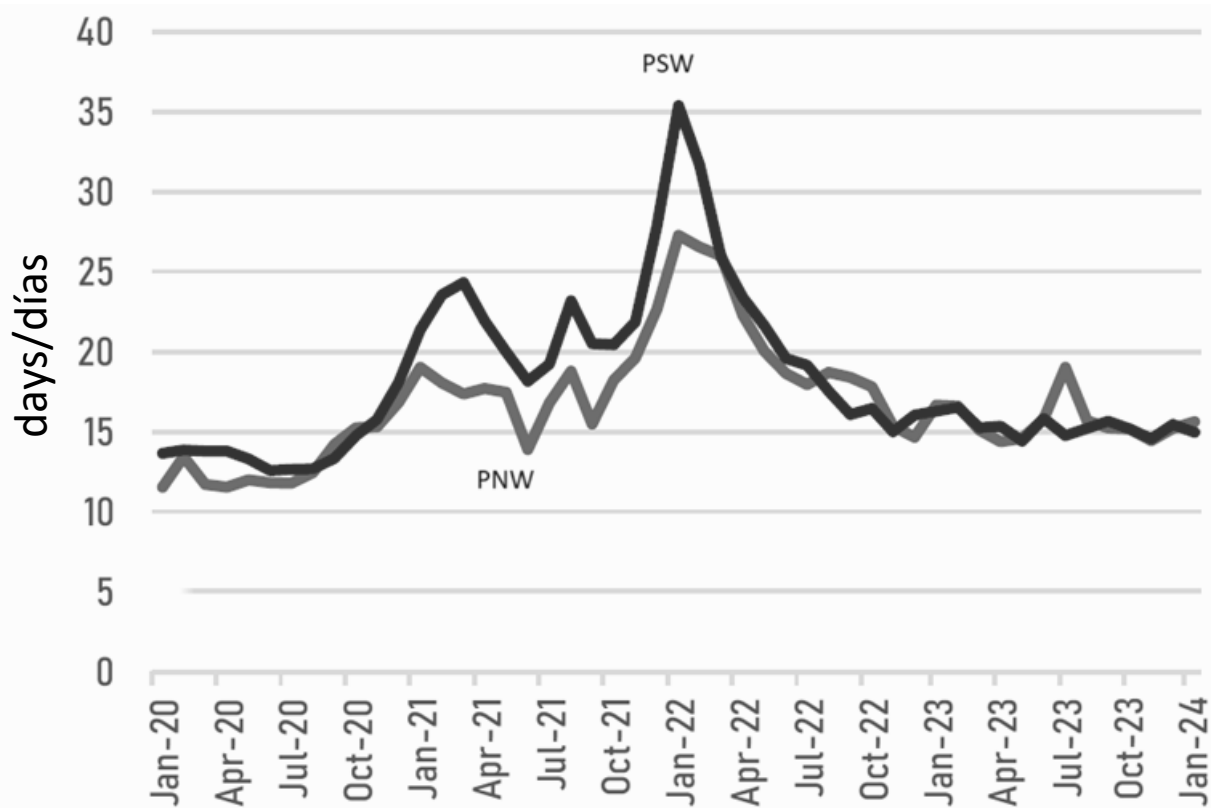
# Congestión en puertos en las tres mayores regiones. 2020-2024, a enero 8, 2024.

Capacidad en teu (en anchorage)



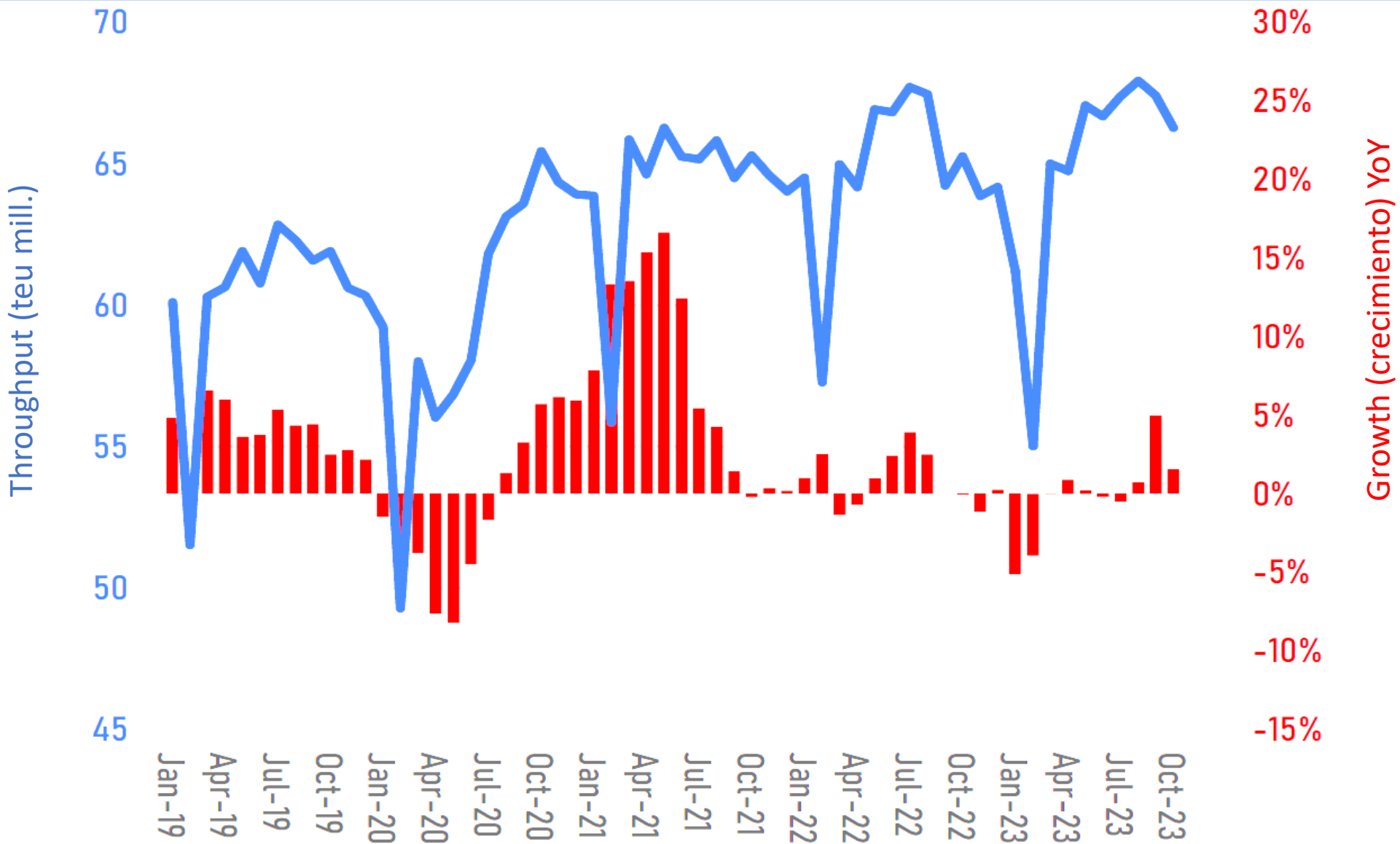


## Contenedores: confiabilidad de los servicios marítimos según el transit time entre China y América del Norte, en días, desde la partida desde el último puerto en China hasta el primero en A. del Norte.





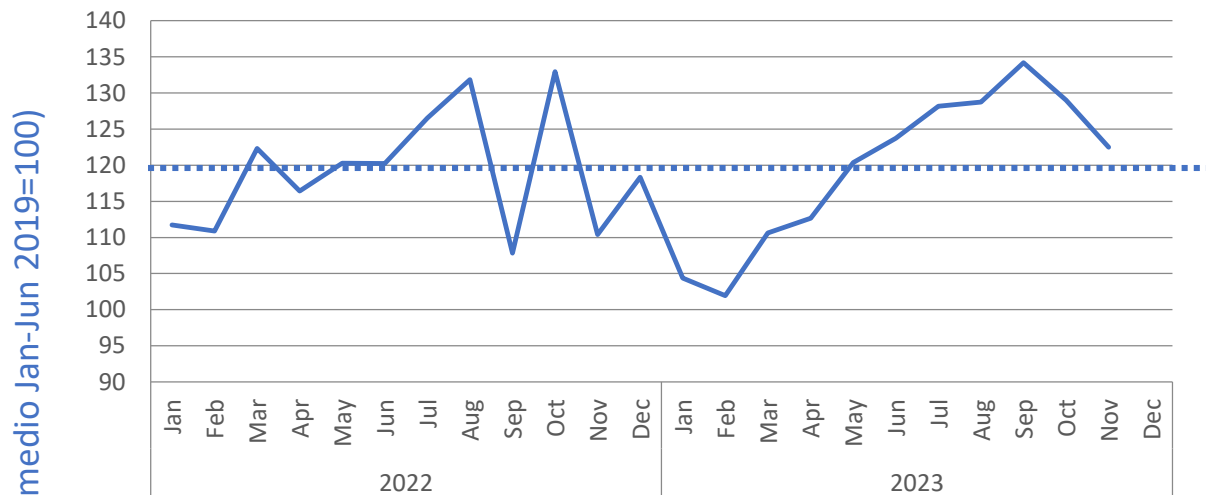
# Contenedores: throughput global. Se mantiene la volatilidad y débil crecimiento. 2019-2023, a noviembre 30, 2023. En millones de teu y variación interanual en %.



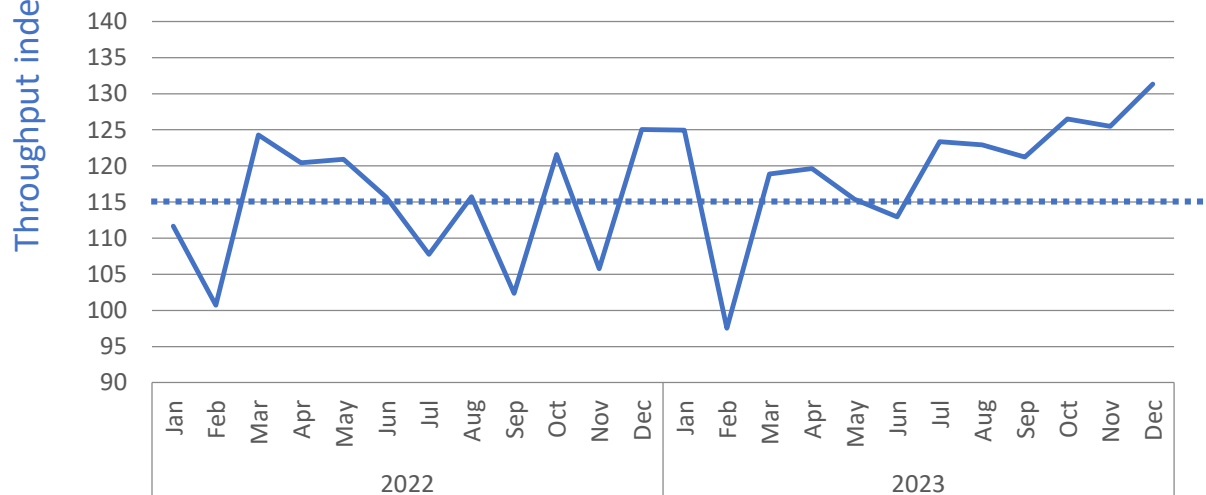


# Movimiento de contenedores y resultados: volatilidad

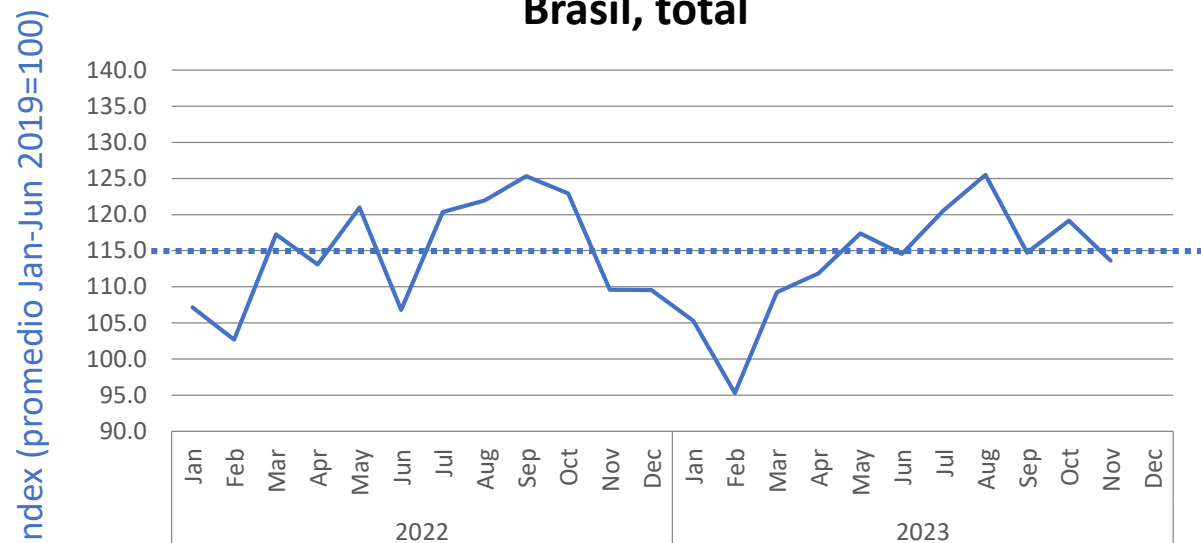
## México, total



## Colombia, Caribe



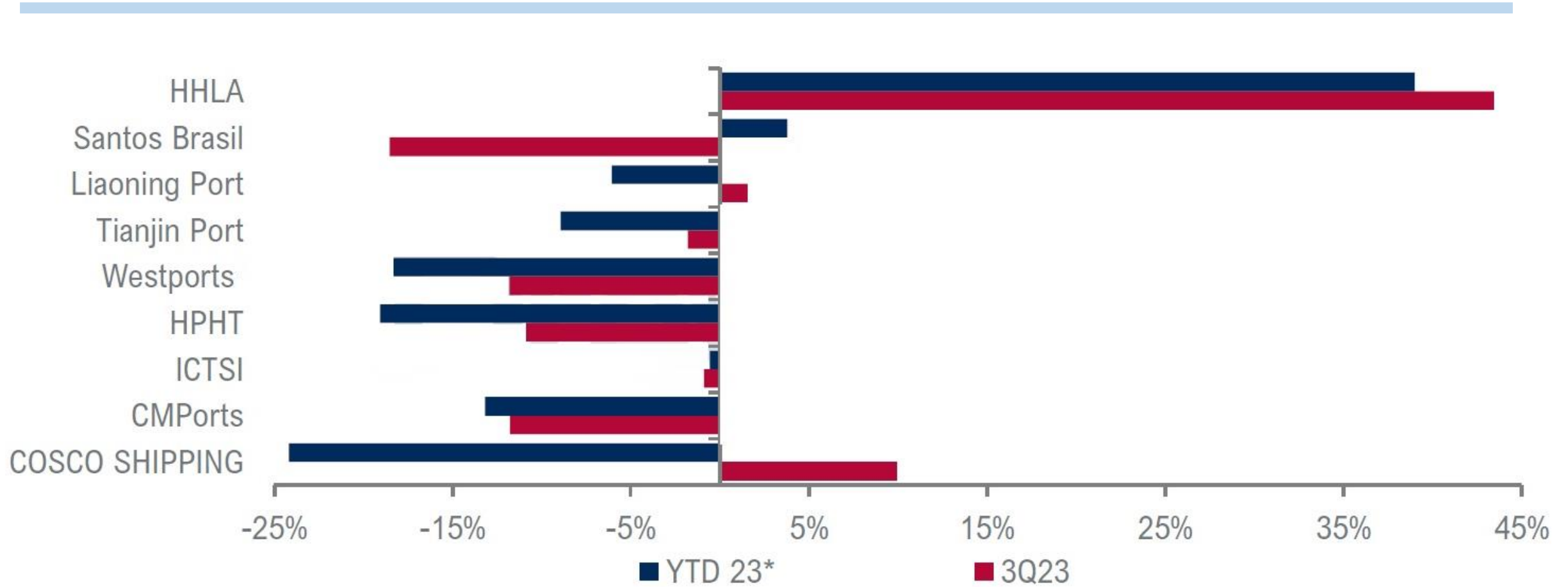
## Brasil, total



## Equity



 2023 stock price performance: volatilidad



Source: Drewry Maritime Financial Research (DMFR)





**... se entienden como condiciones claves para el funcionamiento eficiente y sostenible** de las terminales y la implementación exitosa de las políticas portuarias, en particular cuando se orientan a crear o sostener un ambiente competitivo para los puertos. Existe una íntima relación entre aquellos y la puesta en marcha de las políticas portuarias, tal como se ha visto en la experiencia de los últimos 30 años, en todo el mundo.

Los autores sostienen, sin embargo, como también otros estudiosos del tema alrededor del mundo, que la gobernanza portuaria, así como también el entorno social, cultural e institucional en el que se desenvuelven los puertos, debería ir cambiando en la medida que cambie su ambiente. Entre estos cambios podrían ser considerados: los logros parciales, totales o nulos de las reformas portuarias, el progreso de las medidas implementadas y la expansión conceptual de la actividad portuaria (en este caso, el cambio del rol de los puertos hacia la cadena de suministro completa).

En América Latina y Caribe, las reformas portuarias son evaluadas de forma variada en cuanto a sus logros, aunque es posible afirmar que una buena parte de ellos fue conseguida, los instrumentos fueron aplicados y también se ha expandido el rol de los puertos hacia la cadena logística (González Laxe, Sánchez & Garcia-Alonso, 2016). Sin embargo, la gobernanza portuaria se ha mantenido sin mayores cambios, en la mayoría de los casos, lo cual podría ser un obstáculo para la evolución de la actividad y las políticas públicas que la enmarcan, toda vez que en especial en los últimos años se han dado varias condiciones que permiten avizorar la necesidad de un cambio y adaptación.





## Hechos significativos...

---

- ✓ que la consolidación en los mercados de servicios logísticos provoca un cambio en las condiciones de negociación (*bargaining power*) entre clientes y puertos;
  - ✓ que la competencia efectiva entre terminales regionales se restringe, de la mano de la consolidación;
  - ✓ que es necesario mantener una competencia sana entre terminales, evitando caer en situaciones de exceso de capacidad o de sub-oferta, en el caso contrario;
  - ✓ se está alterando el ciclo de vida (y por lo tanto, la eficiencia) de las inversiones;
  - ✓ la mayor concentración de los servicios navieros, asociado con el mayor tamaño de las naves, está provocando una disminución de las recaladas, por lo cual podría comenzar a haber una sobreoferta de terminales en el contexto de una competencia creciente;
  - ✓ los objetivos de política portuaria pueden estar quedando obsoletos; en el caso de los objetivos para las concesiones, se impone la necesidad de revisar aquellos relacionados con aquellos de recaudación fiscal vs. ganancias en eficiencia logística, hacia un adecuado balance entre ambas;
  - ✓ algunos gobiernos empiezan a reclamar condiciones diferentes a las originales en lo relativo a los pagos regulares que los concesionarios hacen el Estado. Existe un sentimiento más o menos generalizado de que las contraprestaciones son bajas, lo cual debería ser contrastado con una estimación completa de los beneficios logrados y por lograrse.
- ✓ **Las opciones se están ampliando...**



¡Muchas gracias!

Thank you very much for your attention!

Ricardo J. Sanchez, PhD

Co-chair

Kühne Professorial Chair in Logistics

[r.j.sanchez@live.com](mailto:r.j.sanchez@live.com)

[rj.sanchez@uniandes.edu.co](mailto:rj.sanchez@uniandes.edu.co)

