

RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores

Ricardo J. Sánchez
Eliana Palma Barleta
Lara Mouftier



NACIONES UNIDAS

CEPAL

RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores

Ricardo J. Sánchez
Eliana Palma Barleta
Lara Mouftier



Este documento fue preparado por Ricardo J. Sánchez, Oficial Superior de Asuntos Económicos de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y Eliana Palma Barleta y Lara Mouftier, consultoras de la misma División.

Los autores desean expresar su agradecimiento a Octavio Doerr, Alan Harding, Rodolfo Sabonge y Gordon Wilmsmeier por sus comentarios y a Azhar Jaimurzina por su valiosa contribución a la revisión del documento y a la elaboración de las conclusiones.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

Los límites y los nombres que figuran en los mapas no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

Publicación de las Naciones Unidas

ISSN: 1680-9025 (versión electrónica)

ISSN: 1680-9017 (versión impresa)

LC/TS.2017/131

Distribución: Limitada

Copyright © Naciones Unidas, diciembre de 2017. Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago

S.17-00968

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Publicaciones y Servicios Web, publicaciones@cepal.org. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a la CEPAL de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
Summary	7
Introducción	9
I. El hoy y el futuro más próximo: la industria portuaria está bajo estrés	11
A. Factores endógenos	13
1. Sector público	13
2. Operadores de terminales	13
3. Industria portuaria	15
B. Factores exógenos	17
1. Industria naviera.....	17
2. Industria logística.....	20
3. Economía y comercio.....	21
II. El futuro más distante	23
A. Cambio cultural	26
B. Cambios en los asuntos del clima y en la protección ambiental	27
C. Cambios en la gobernanza	31
D. Cambios geográficos y territoriales.....	34
E. Cambios comerciales y el nuevo contexto del negocio portuario	36
F. Cambios tecnológicos	38
III. Conclusiones	49
Bibliografía	51
Serie Recursos Naturales e Infraestructura: números publicados	53

Cuadros

Cuadro 1	El rol del comercio marítimo y portuario con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible	28
Cuadro 2	Tabla GCI 2017. Posición de América Latina y el Caribe en <i>cyber security</i>	46
Cuadro 3	Estrategias para la <i>cyber security</i>	47

Gráficos

Gráfico 1	30 principales puertos del mundo: desarrollo de la productividad portuaria. Primera mitad 2014 hasta primera mitad 2016.....	14
Gráfico 2	Tamaño medio del buque en la evolución de la flota mundial	17
Gráfico 3	Tamaño máximo buques costa este de América del Sur 2001-2017	18
Gráfico 4	Tamaño máximo buques costa oeste de América del Sur 2001-2017	18
Gráfico 5	Evolución de las exportaciones de América Latina y mundiales	21
Gráfico 6	Movimiento de contenedores	22
Gráfico 7	Evolución de la automatización en el sistema portuario desde 1990 a 2015 y expectativas hasta 2035	42

Diagramas

Diagrama 1	Causas del estrés del entorno portuario	12
Diagrama 2	Evolución de las grandes alianzas marítimas 1992-2017	19
Diagrama 3	Cambio del poder de negociación entre navieras y terminales.....	20
Diagrama 4	El futuro de los puertos y el futuro del shipping	25
Diagrama 5	La matriz del futuro	26
Diagrama 6	Áreas de investigación y temas de innovación portuaria	31
Diagrama 7	La reubicación del puerto	35
Diagrama 8	Ampliación del rol del negocio portuario	38
Diagrama 9	Áreas del trabajo portuario del internet de las cosas	41

Mapas

Mapa 1	Terminales de contenedores operadas por grandes operadores internacionales en 2004	16
Mapa 2	Terminales de contenedores operadas por grandes operadores internacionales en 2015	16

Resumen

En el ámbito de los puertos de contenedores, la realidad actual está caracterizada por una situación de estrés, causada por factores exógenos, como por ejemplo la desaceleración del comercio mundial, la lenta marcha del throughput, entre otros, y por factores endógenos, que son los más próximos a la industria, como la gobernanza portuaria, logística y administrativa. De manera sintética, el estrés actual se debe a la intensidad y la confluencia de diversos fenómenos ocurriendo al mismo tiempo.

Entre otros factores destacados, se encuentra la evolución de la industria marítima, que ha pasado por fuertes cambios desde la década de 1990 hasta la fecha, que ha transitado hacia la concentración a través de más fusiones y adquisiciones. Para los puertos ello significa un número menor de clientes, pero con mayor poder, lo que lleva a una presión sobre los terminales por una reducción de las tarifas al mismo tiempo que exigencias de mayor productividad y calidad de servicios.

Otro factor importante que debe tenerse en cuenta es el destacado cambio que ha experimentado la industria logística y la del transporte en términos tecnológicos. Las *smart technologies* constituyen una de las herramientas más importantes, al mismo tiempo que se configura como uno de los desafíos más grandes por el manejo de información y la interconexión del equipamiento y los dispositivos conectados, creando un intercambio de información más allá de las limitaciones geográficas. Sin embargo, al mismo tiempo que se puede aprovechar el inmenso campo de beneficios que la tecnología ofrece, también crecen los riesgos asociados a ella, que exigen una mayor prevención y reacción frente a los problemas de la ciberseguridad.

Seguidamente, pensando en los desafíos detectados que pueden ser agrupados en diferentes líneas de reflexión, los autores han configurado una “matriz del futuro”, que contiene el conjunto de elementos que son objeto de innovación tanto para los desafíos actuales como para los futuros. Se identifica a la innovación como la clave del futuro, la que es transversal a los seis grupos de elementos que se proponen para la reflexión: el cambio en lo cultural, en el clima y en la protección ambiental, en la gobernanza, en la geografía del comercio y el transporte, en lo comercial y el nuevo contexto del negocio portuario y, finalmente, en lo tecnológico.

Los autores destacan que, dentro de las seis componentes de la matriz del futuro, el cambio cultural es la llave para abrir la verdadera vocación por el cambio y la innovación, al afirmar que —Si cambio cultural no habrá innovación; el cambio cultural es el principio y el gran condicionante de todos los cambios”.

El trabajo presentado en este documento pretende, además de presentar el diagnóstico de la situación de estrés actual y apuntar las áreas donde se requiere cambios e innovación, también ofrecer líneas de reflexión de cara al futuro. Para ello, el documento se organiza en dos partes: la primera trata sobre el futuro más inmediato, fuertemente influenciado por la situación actual, y la segunda parte resume los principales contenidos de seis áreas centrales en las que se agrupan los principales cambios vistos de cara al futuro.

Summary

The current reality in the field of container ports is characterised by a situation of stress, caused by exogenous factors- for example the slowdown of world trade and slow progress throughout- and by endogenous factors, that are the closely related to the industry, such as port governance, logistics and administration. In summary, current stress is proportional to the intensity and confluence of various phenomena occurring at the same time.

The evolution of the maritime industry has undergone major changes from 1990 to the present. A shift towards more mergers and acquisitions has led to reductions in the number of customers for container ports, putting pressure on the terminals for tariff reductions, while maintaining and intensifying the demand for more productivity and quality of service.

For ports, it equates to fewer customers which results in pressure on the terminals for tariff reductions. Despite this, more productivity and service quality are required in the current scenario.

Another important factor that has to be taken into account is the prominent change that the logistics and transport industry has experienced in terms of technology. Smart technologies constitute one of the most important tools in this sector, but at the same time represent one of the biggest challenges for the management of information and the connection of equipment beyond geographic

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_662

