NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS

CEPAL
ECLAC

Bases para la formulación de una política de logística integrada y sostenible en UNASUR

Azhar Jaimurzina
Gabriel Pérez-Salas
Unidad de Servicios de Infraestructura
CEPAL | Naciones Unidas

Lima, 05 agosto del 2014

Contenidos de la Presentación

Conceptos claves de logistica y desarollo

Elementos de diagnostico de logistica regional

Bases para una política regional

Contenidos de la Presentación

Conceptos claves de logistica y desarollo

Elementos de diagnostico de logistica regional

Bases para una política regional

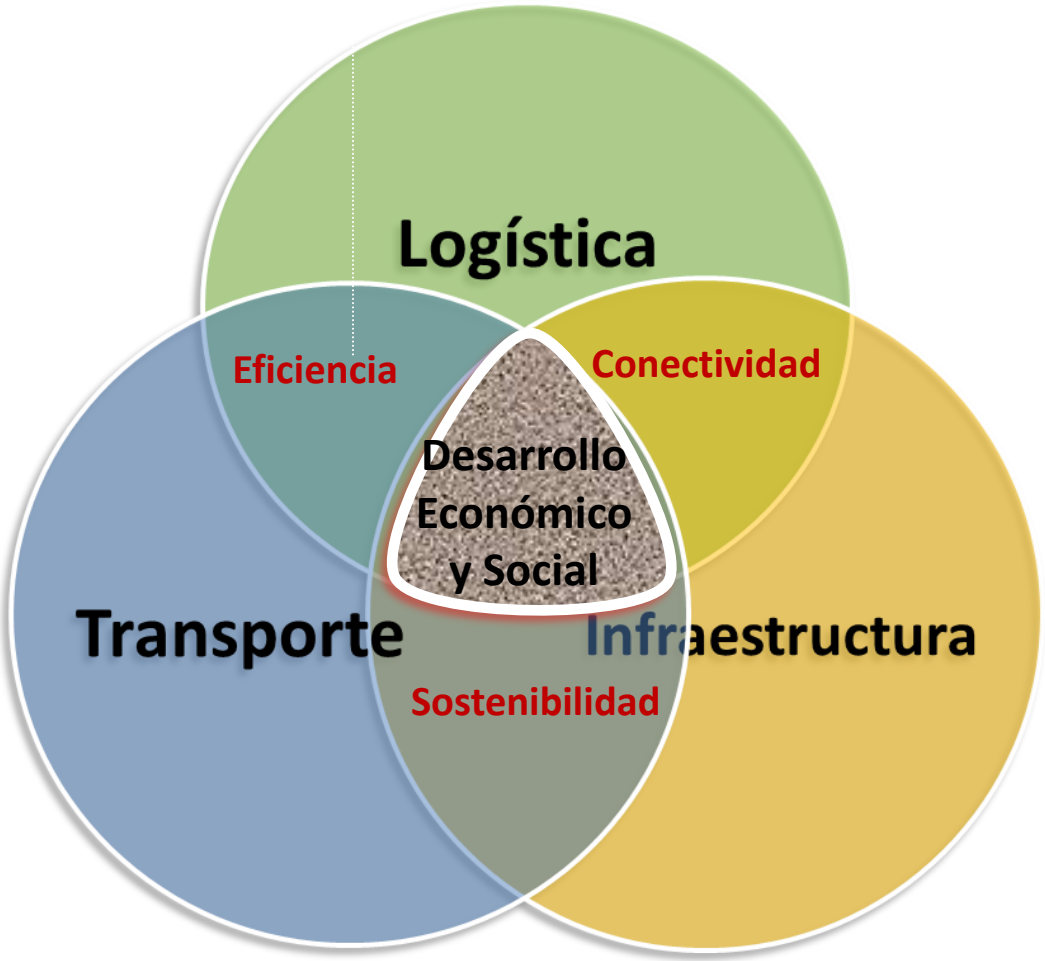
Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas

Contribuye al desarrollo económico y social de América Latina, mediante la coordinación de acciones encaminadas a su promoción y el reforzamiento de las relaciones económicas regionales e internacionales, de las 33 naciones de América Latina y el Caribe.

Su sede esta en Santiago de Chile. Posee dos sedes subregionales, una en México y otra en Puerto España (Trinidad y Tobago). Además, de sus oficinas nacionales en Buenos Aires, Brasilia, Montevideo, Bogotá y Washington, D.C.

Infraestructura, logística y regulacion para el desarrollo



La **Unidad de Servicios de Infraestructura** *desarrolla y promueve políticas públicas de logística y movilidad integradas y sostenibles para favorecer el desarrollo económico y social de las naciones de América Latina y el Caribe, así como una integración regional beneficiosa para todos sus habitantes*.

El concepto avanzado de logistica

La **logística avanzada** amplía el radio de acción o cobertura de actividades propias de la cadena de suministros:

Provisión de Infraestructura
Regulación de los servicios
Facilitación de procesos
Gestión del riesgo
Mitigación de externalidades negativas
Promoción de la competencia
Fomento de la innovación

Vinculo entre la logística y el desarrollo

La logística **maximiza** el aporte de la infraestructuras de transporte, mejorando la **productividad y competitividad** de las economías

GDP per cápita

70000
60000
50000
40000
30000
20000
10000
0

Switzerland
Denmark
Ireland
Netherlands
United States
Finland
Belgium
Sweden
Australia
Germany
France
Japan
Singapore
Canada
Italy
Spain
United Kingdom
New Zealand
Israel
Portugal
Bahrain
Korea, Rep.
Mexico
Venezuela, RB
Panama
Chile
Brazil
Uruguay
Lebanon
South Africa
Jamaica
Argentina
Malaysia
Costa Rica
El Salvador
Colombia
Ecuador
Thailand
China
Algeria
Guyana
Iraq
Bolivia
Vietnam
India
Guatemala
Peru
Liberia
Haiti

2
2.5
3
3.5

Logistics Index

La necesidad de un cambio de paradigma

ECONOMICO

Reducción costo logístico

Creación cadenas valor

Seguridad cadena logística

Aumento de la competitividad

SOCIAL

Reducción externalidades negativas

Congestión – Seguridad vial

Conectividad zonas extremas y rurales

Relación ciudad-puerto

AMBIENTAL

Reducción CO2 y otros contaminantes

Consumo energetico

Adaptación y mitigación Cambio Climático

INSTITUCIONAL

Participación multisectorial e integralidad

Mirada de largo plazo, independiente de vaivenes económico y tiempos políticos

Desarrollo territorial e inclusión

Políticas integradas y sustenibles de logística y movilidad

Visión:

Las políticas de logística y movilidad, deben ser concebidas de forma integrada y coherentes con un modelo de desarrollo económico y social sostenible, equitativo y duradero.

Donde no existe diferencia entre los ámbitos geográficos de las políticas de transporte ni en el sujeto al que se destinan, sean estos pasajeros (movilidad) o cargas (logistica).

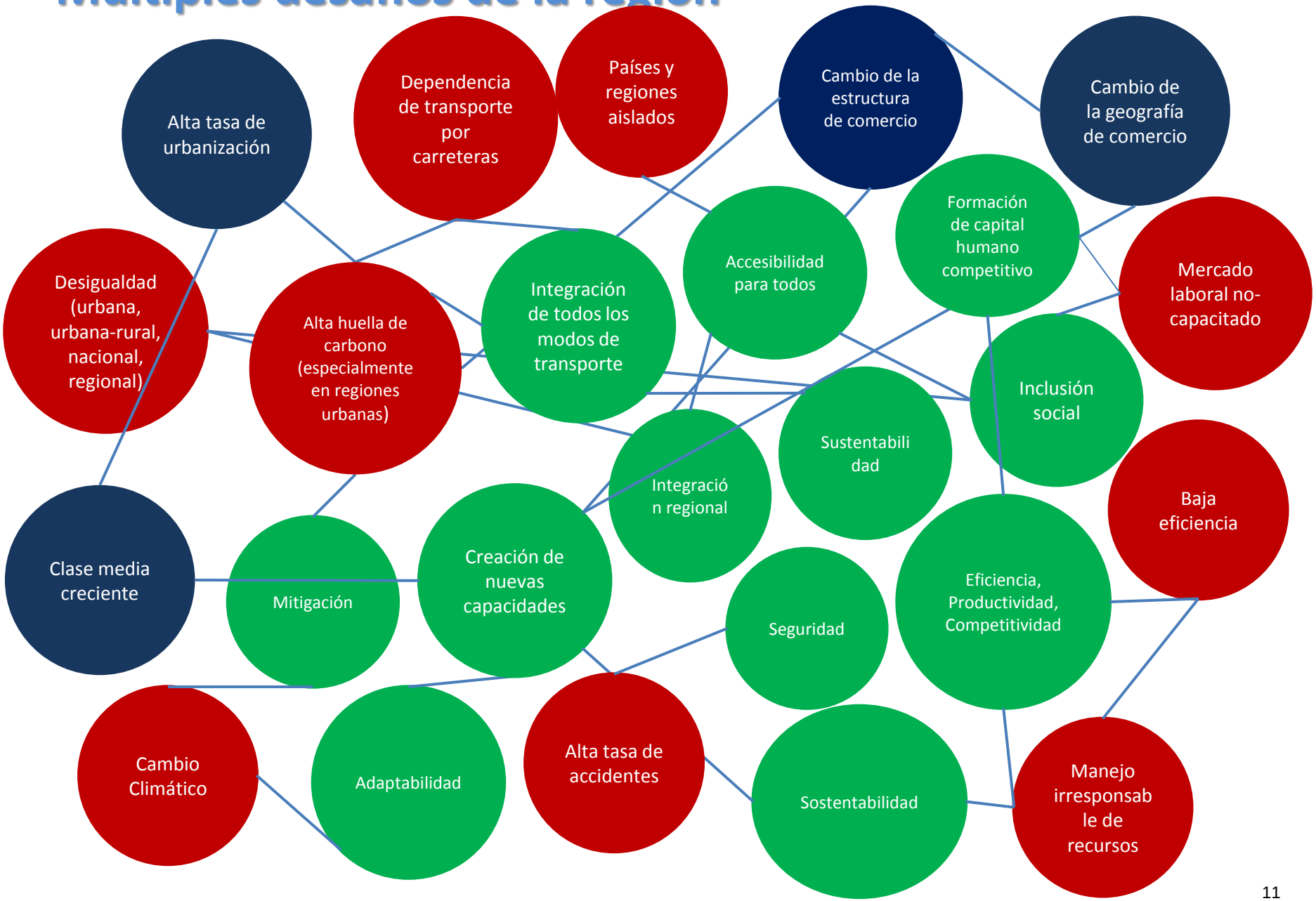
Contenidos de la Presentación

Conceptos claves de logistica y desarollo

Elementos de diagnostico de logistica regional

Bases para una política regional

Múltiples desafíos de la región



Falencias logísticas en América Latina

Limitaciones físicas en la ***capacidad*** de la infraestructura de transporte.

Falta de ***conectividad*** con el hinterland.

Congestión en los pasos de frontera o cursos de agua internacionales.

Ausencia de **infraestructuras logísticas multimodales** que apoyen el comercio intra-regional e internacional.

Limitaciones **normativas y regulatorias** afectan la facilitación y la integración de los sistemas de transporte.

Alta **atomicidad e informalidad** de operadores de transporte, principalmente los terrestres.

Problemas de **seguridad**: manejo de mercaderías peligrosas, robos al transporte, piratería y siniestros de tránsito.

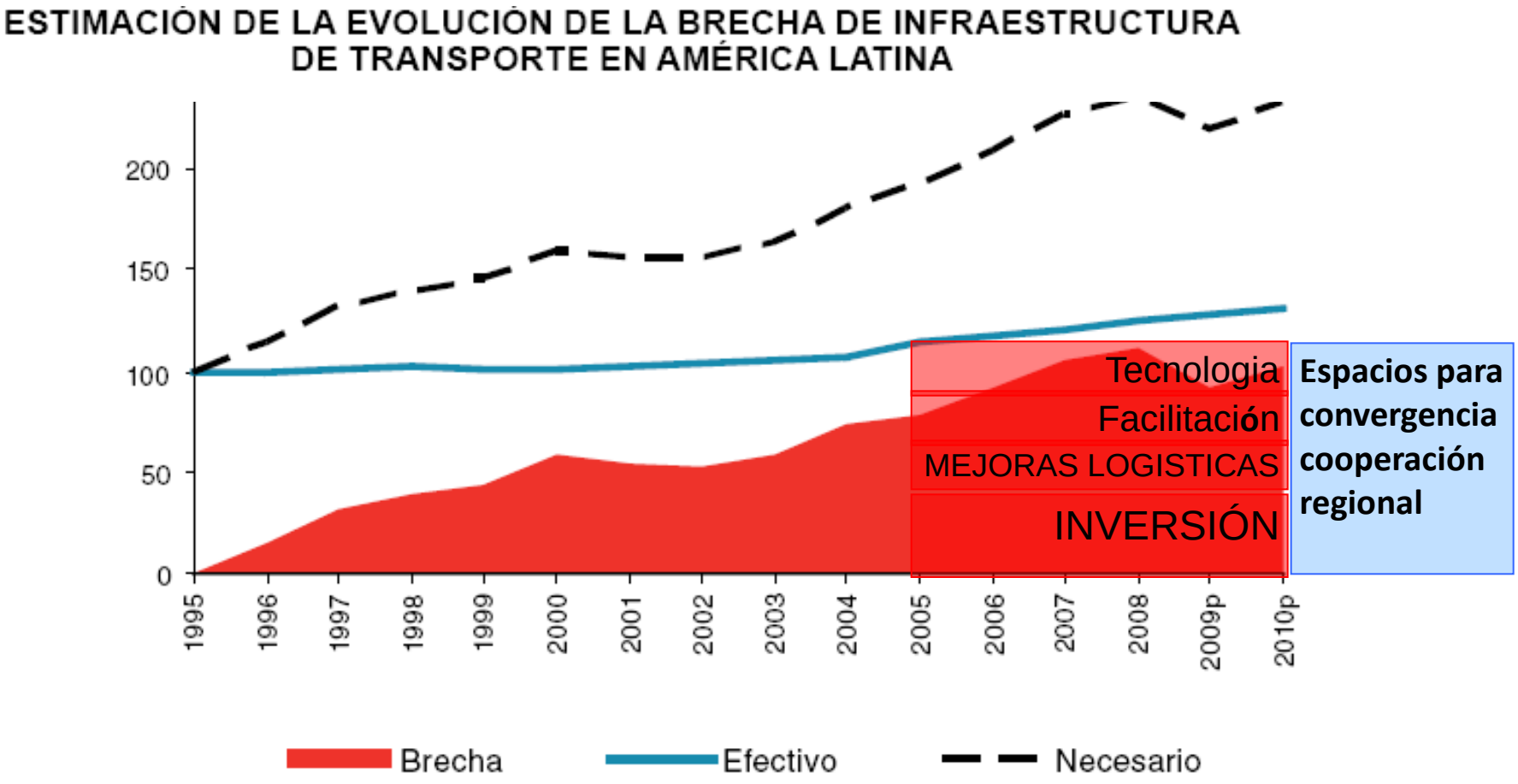
Industria logística regional tiene una evolución reactiva a los mercados y no pro-activa en la búsqueda de **servicios de valor agregado**

Temas particulares a destacar

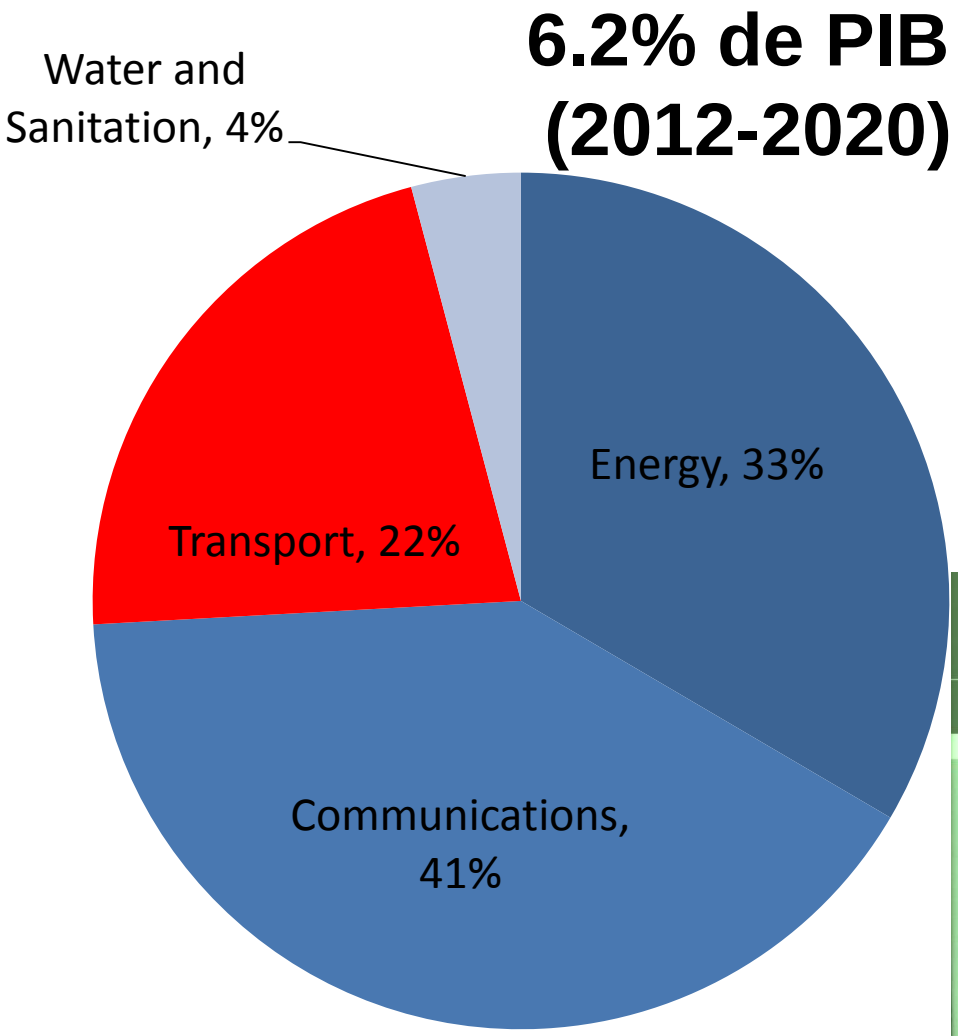
- ✓ **La brecha de infraestructura**
- ✓ Problema de capacidad en modos de transporte màs utilizados (maritimo, terrestre y aereo)
- ✓ El potencial no explotado de otros modos de transporte interior
- ✓ Falta de facilitacion de procesos

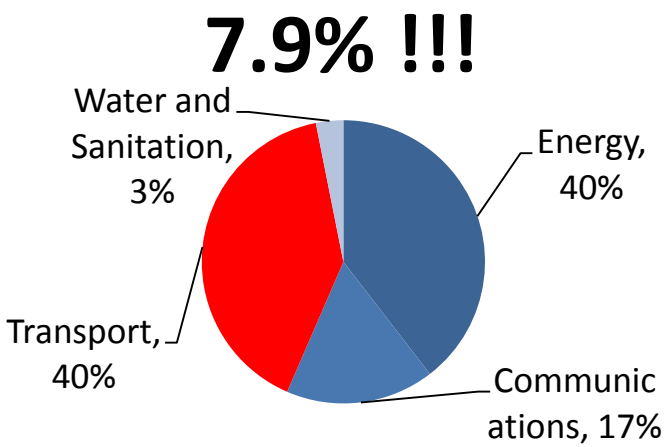
La brecha de infraestructura en América Latina

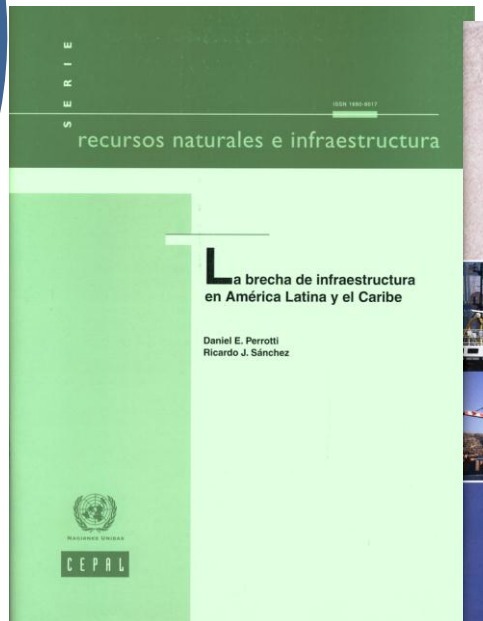
El stock de infraestructura exhibe un retraso notable frente a la Demanda de infraestructura. Su evolución ha sido muy lenta desde finales de los ’90 y marcada fuertemente por los vaivenes macroeconómicos.

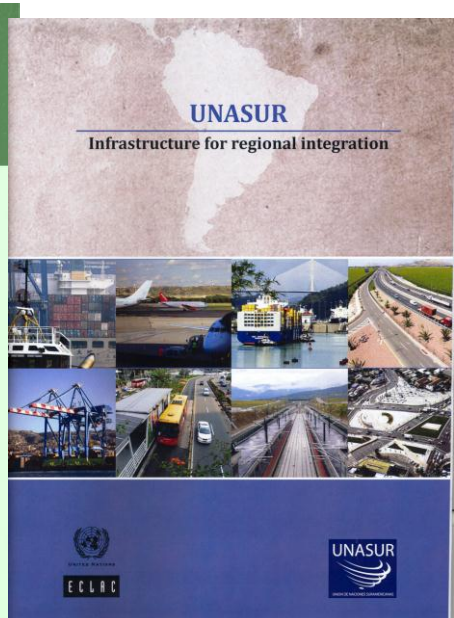


El costo de cerrar la brecha de infraestructura 2006-2020

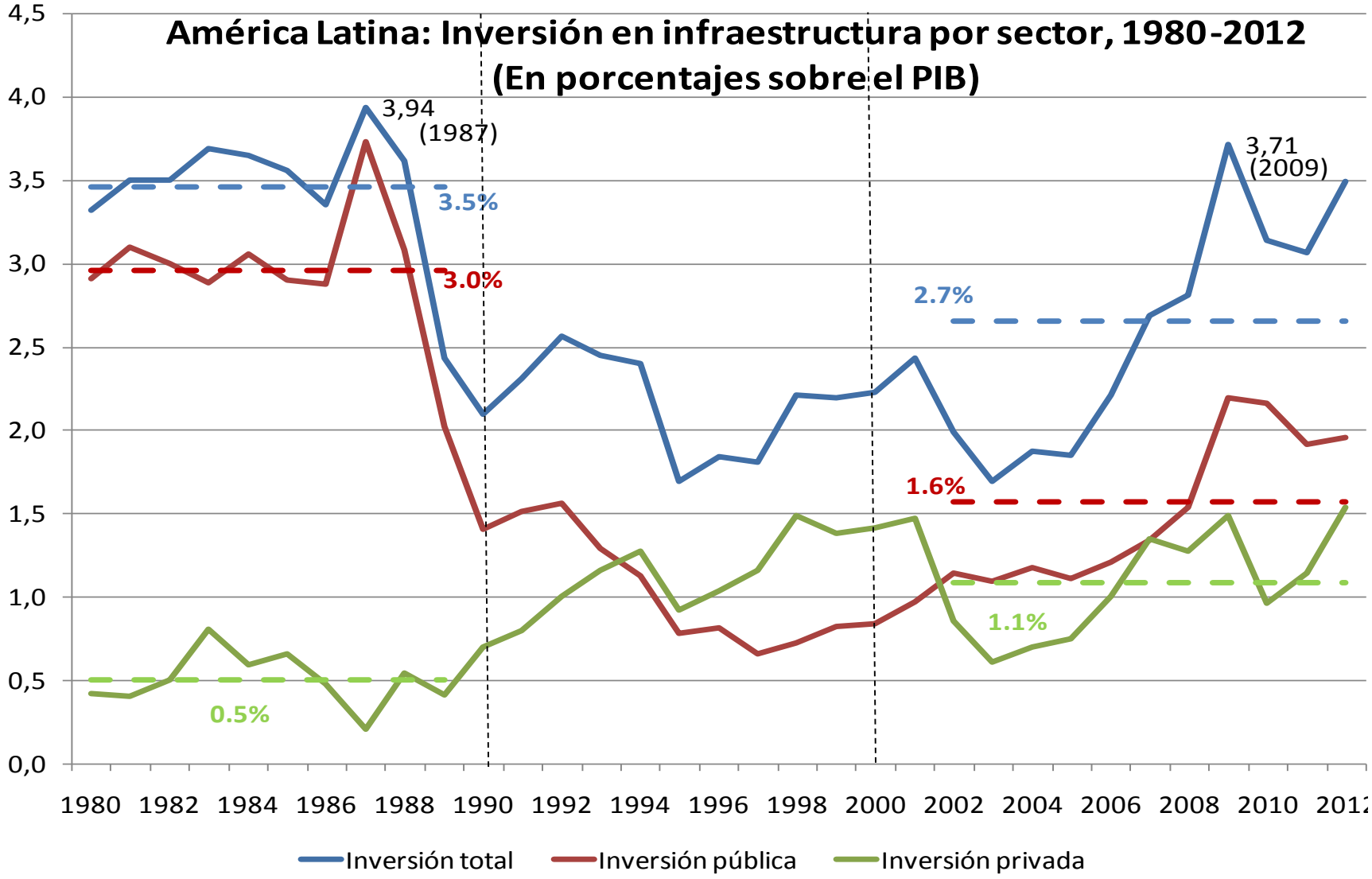






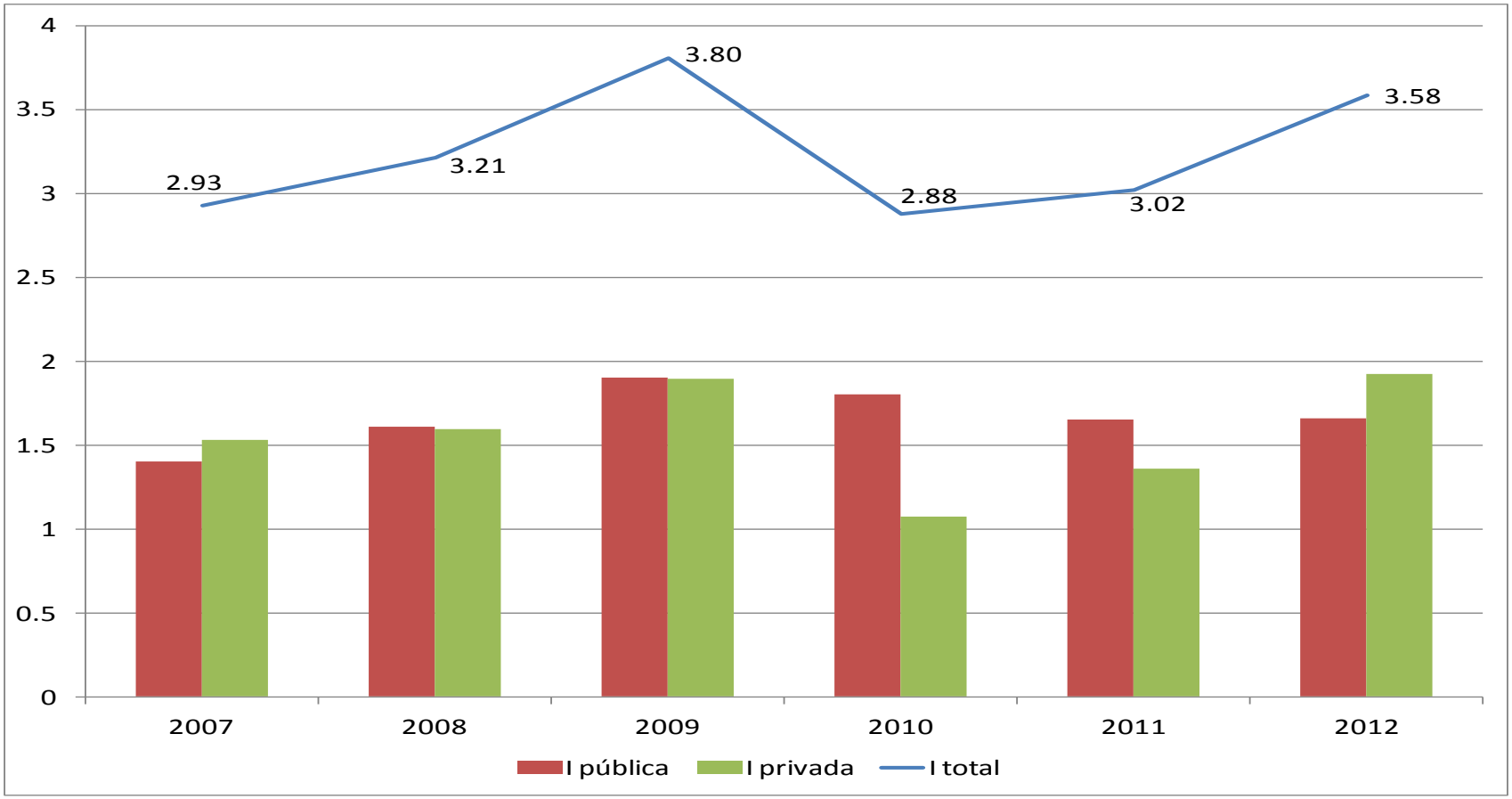


La inversión, como porcentaje del PIB, no recuperó los niveles de los 80



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura CEPAL. – Naciones Unidas.
Notas: Datos preliminares. Se incluyen los cuatro sectores (transporte, energía, telecomunicaciones, agua y saneamiento).

Países UNASUR/COSIPLAN/IIRSA: Inversión total en infraestructura*, 2007-2012** (En % del PIB)



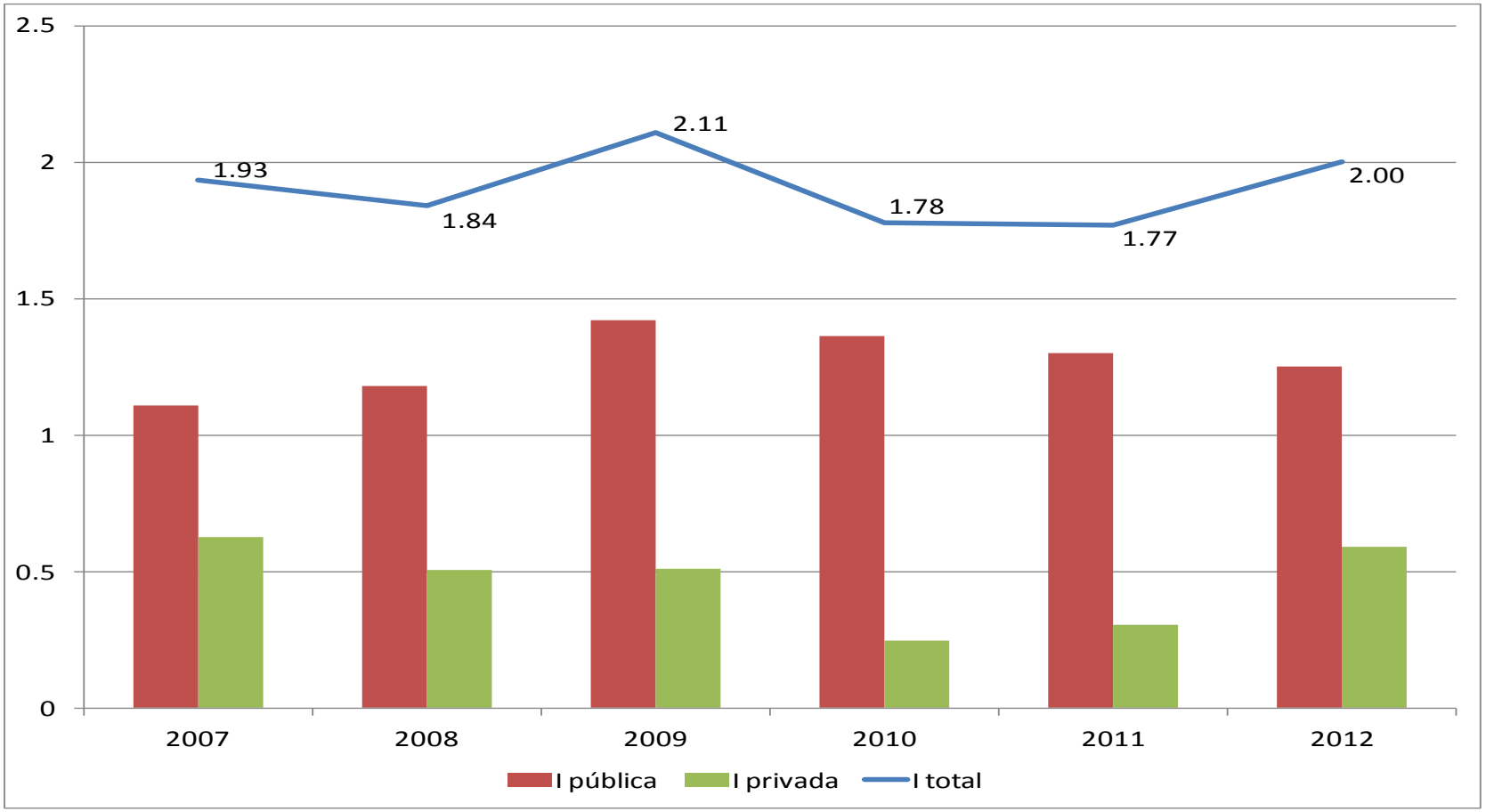
Fuente: USI/CEPAL.

Notas:

* Incluye los siguientes sectores: transporte, energía, telecomunicaciones, agua y saneamiento; y los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú.

** Datos preliminares.

Países UNASUR/COSIPLAN/IIRSA – sin Brasil: Inversión total en infraestructura*, 2007-2012** (En % del PIB)



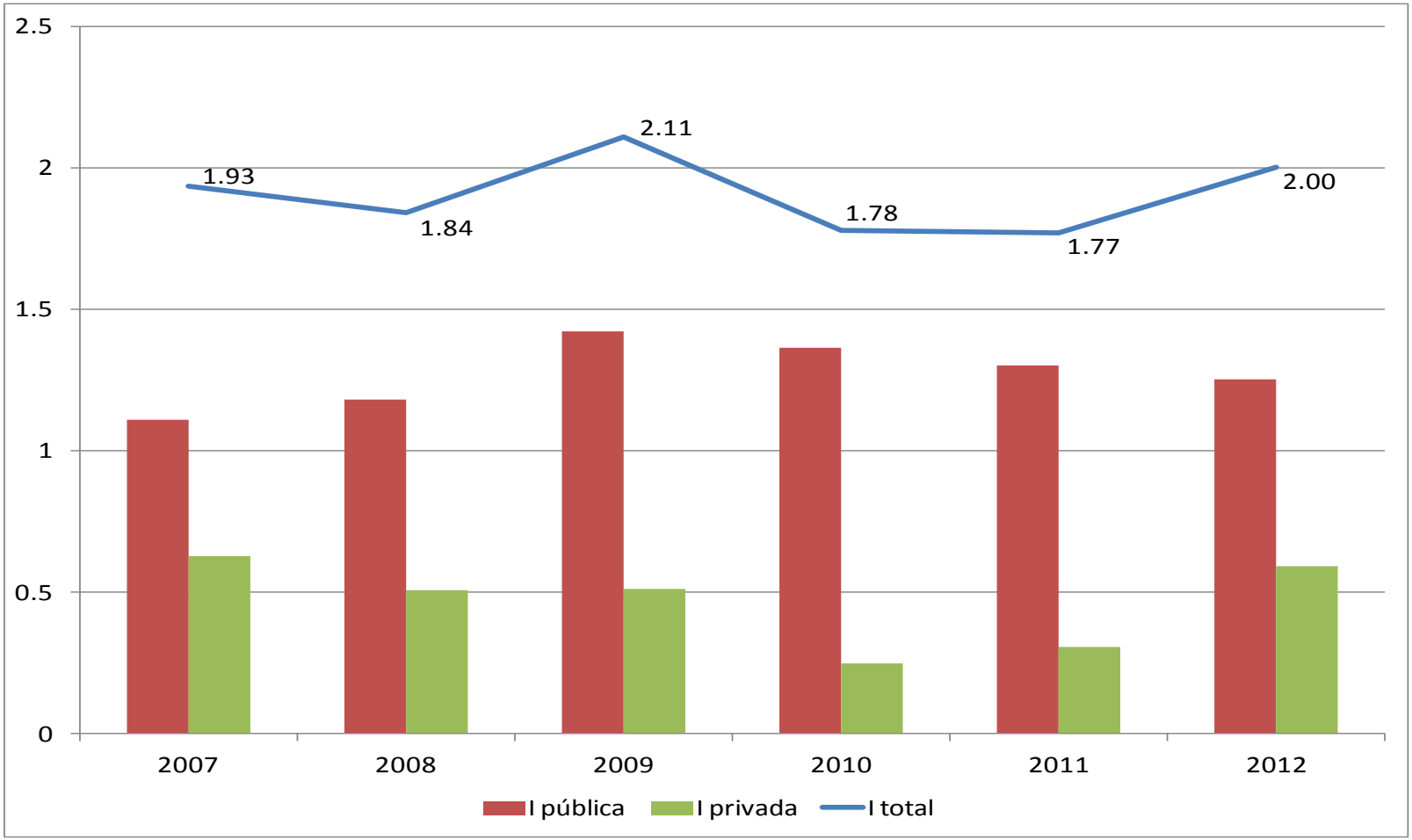
Fuente: USI/CEPAL.

Notas:

* Incluye los siguientes sectores: transporte, energía, telecomunicaciones, agua y saneamiento; y los siguientes países: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú.

** Datos preliminares.

Países UNASUR/COSIPLAN/IIRSA: Inversión en transporte*, 2007-2012** (En % del PIB)



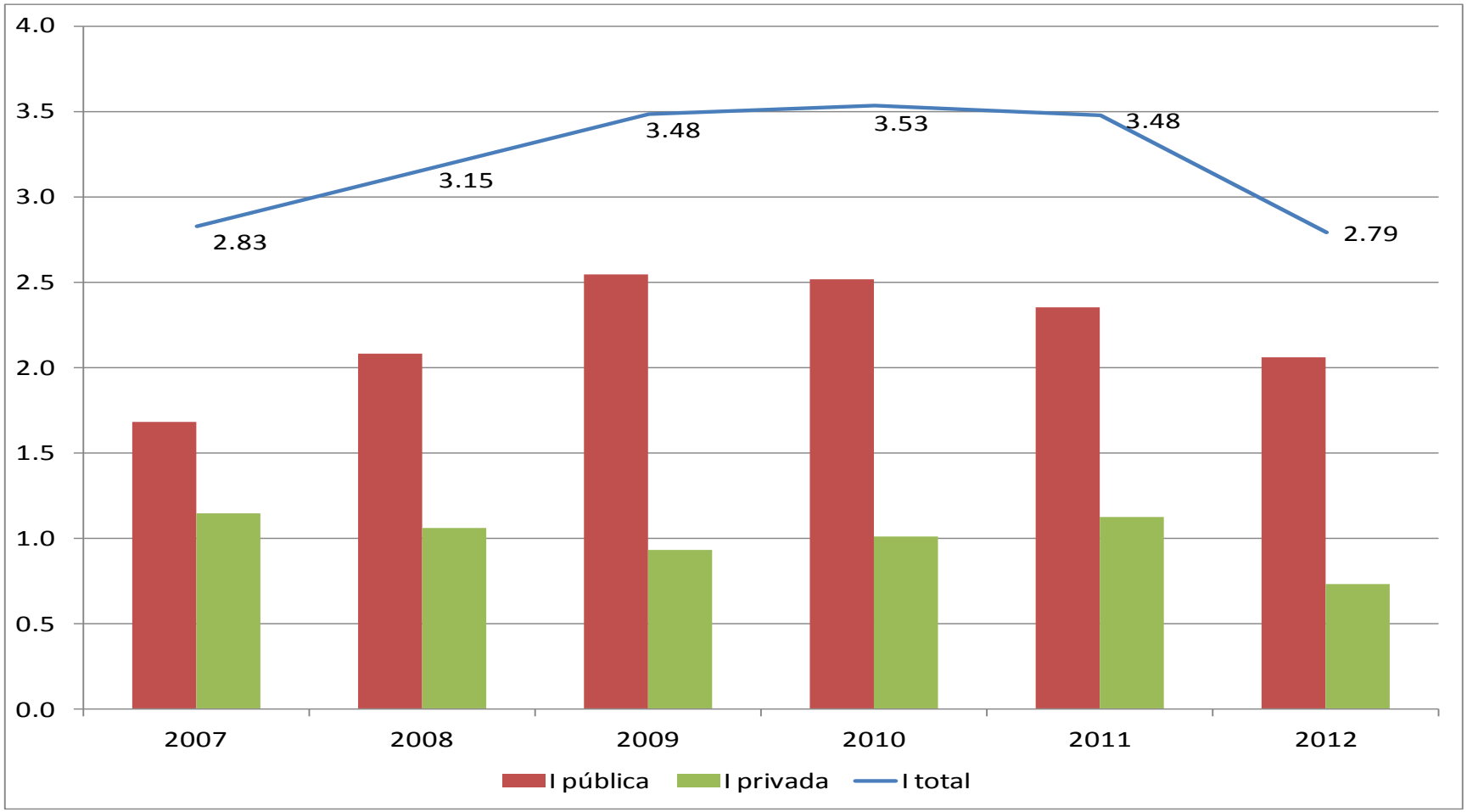
Fuente: USI/CEPAL

Notas:

* Incluye los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú.

** Datos preliminares.

Países UNASUR/COSIPLAN/IIRSA – Sin Brasil: Inversión en transporte*, 2007-2012** (En % del PIB)



Fuente: USI/CEPAL

Notas:

* Incluye los siguientes países: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú.

** Datos preliminares.

Más y mejor infraestructura

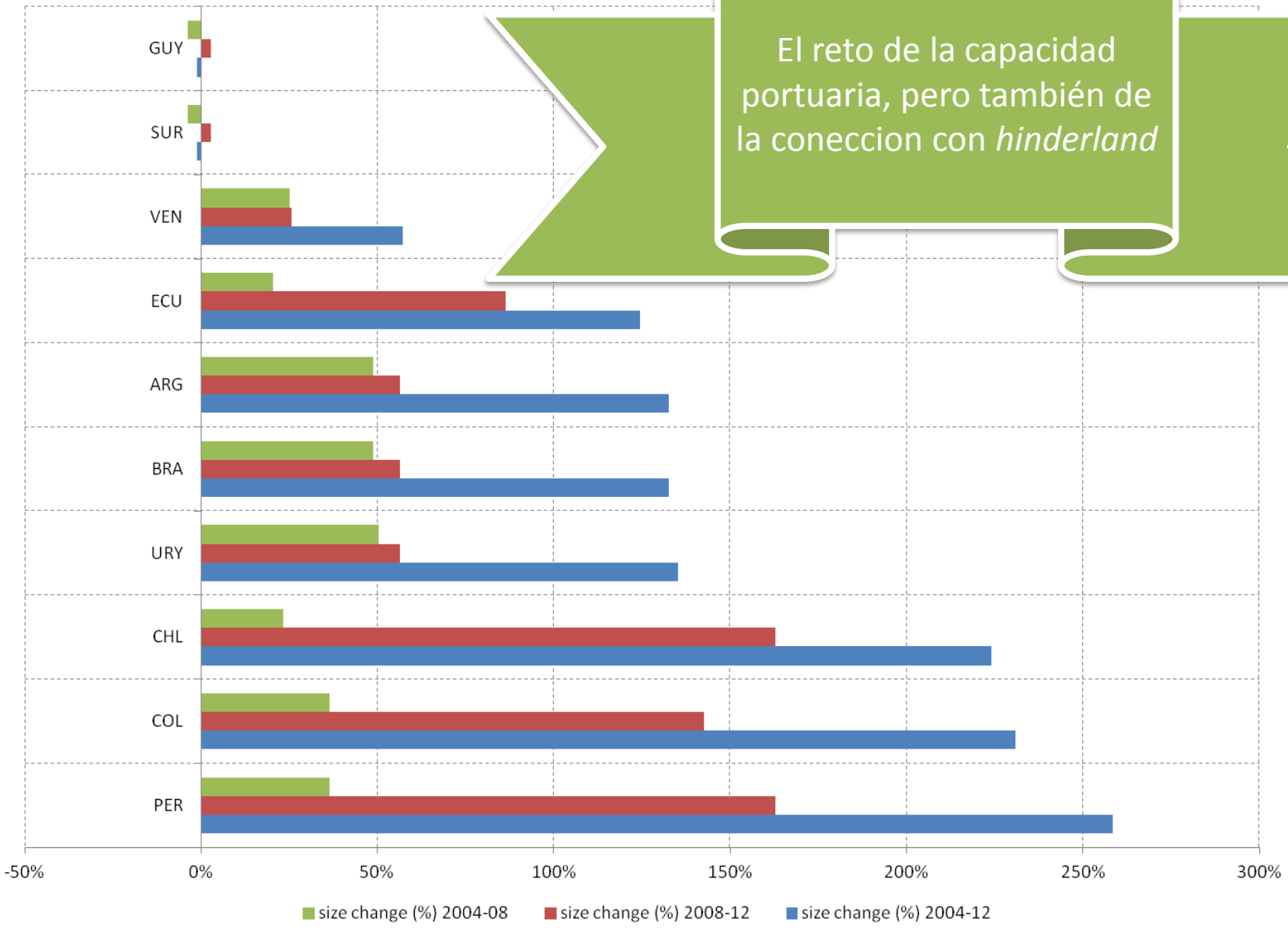
Mayor gasto en infraestructura es necesario pero no es suficiente: hay que gastar mejor, **para eso se exigen reformas regulatorias e institucionales:**

- Perfeccionar los mecanismos de selección, evaluación y analisis ex post de los de proyectos de inversión pública.
- Evitar el sesgo hacia la inversión en contra de los gastos de mantenimiento, que en muchos casos tendrían mayor rendimiento económico.
- Mejorar sistemas tarifarios e impositivos para captar los rendimientos económicos del gasto en infraestructuras.
- Fortalecer las regulaciones técnicas y económicas, haciéndolas más efectivas, flexibles y acordes al nuevo escenario logístico
- El mejor uso de las Asociaciones Publicas Privadas en la construccion y el uso de la infraestructura

Temas particulares a destacar

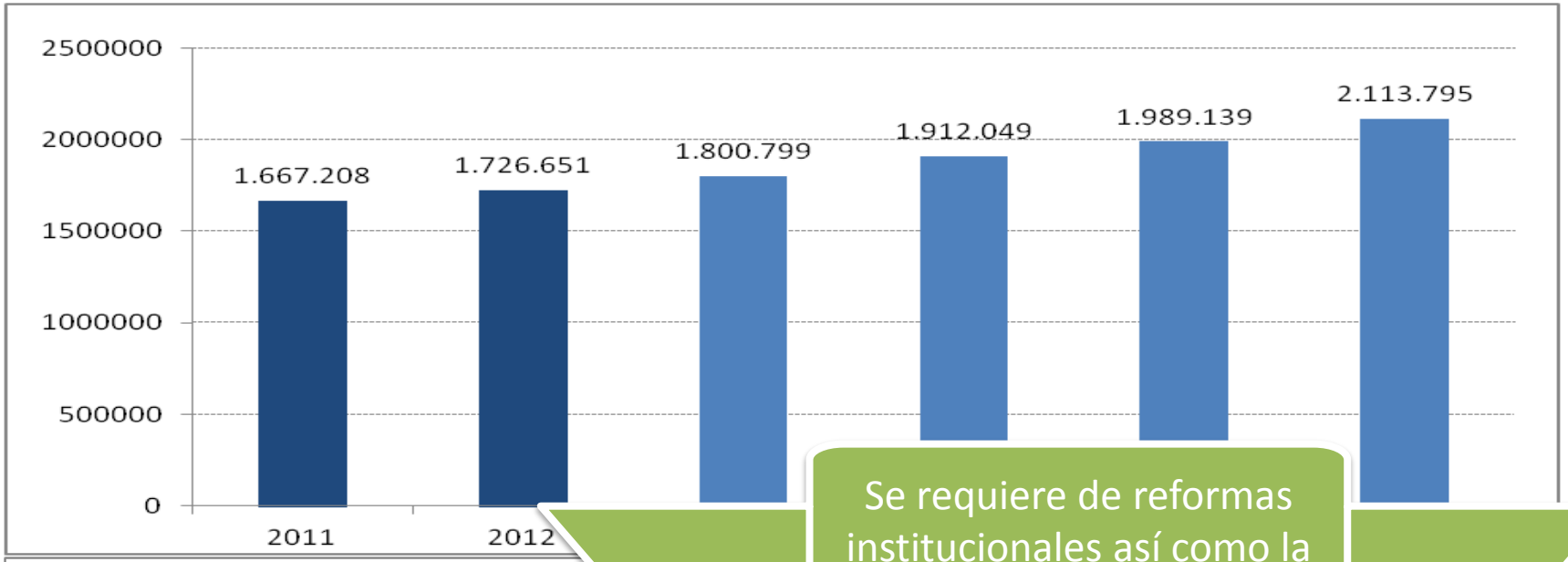
- ✓ La brecha de infraestructura
- ✓ **Problema de capacidad en modos de transporte màs utilizados (maritimo, terrestre y aéreo)**
- ✓ El potencial no explotado de otros modos de transporte interior
- ✓ Falta de facilitacion de procesos

Evolución del tamaño de buques



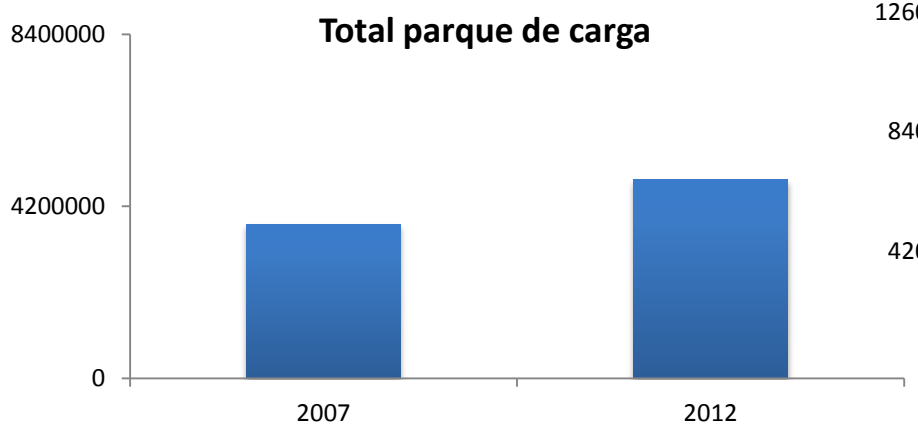
El reto de la capacidad portuaria, pero también de la coneccion con *hinderland*

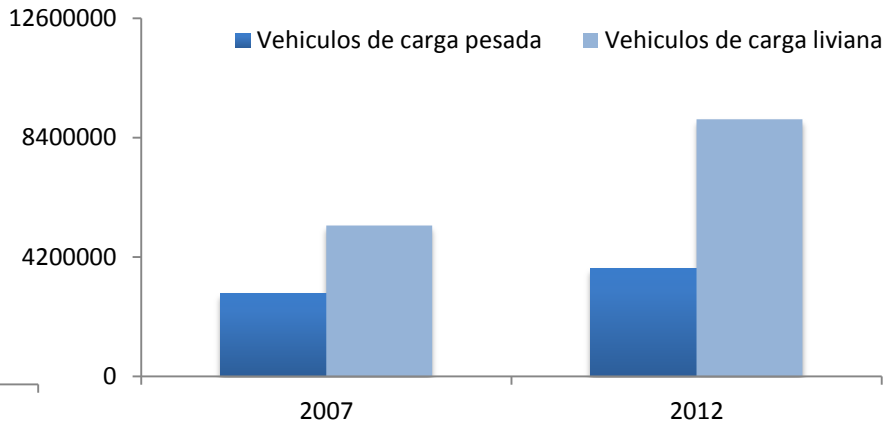
¿Estamos frente al despegue definitivo de la carga aérea ?



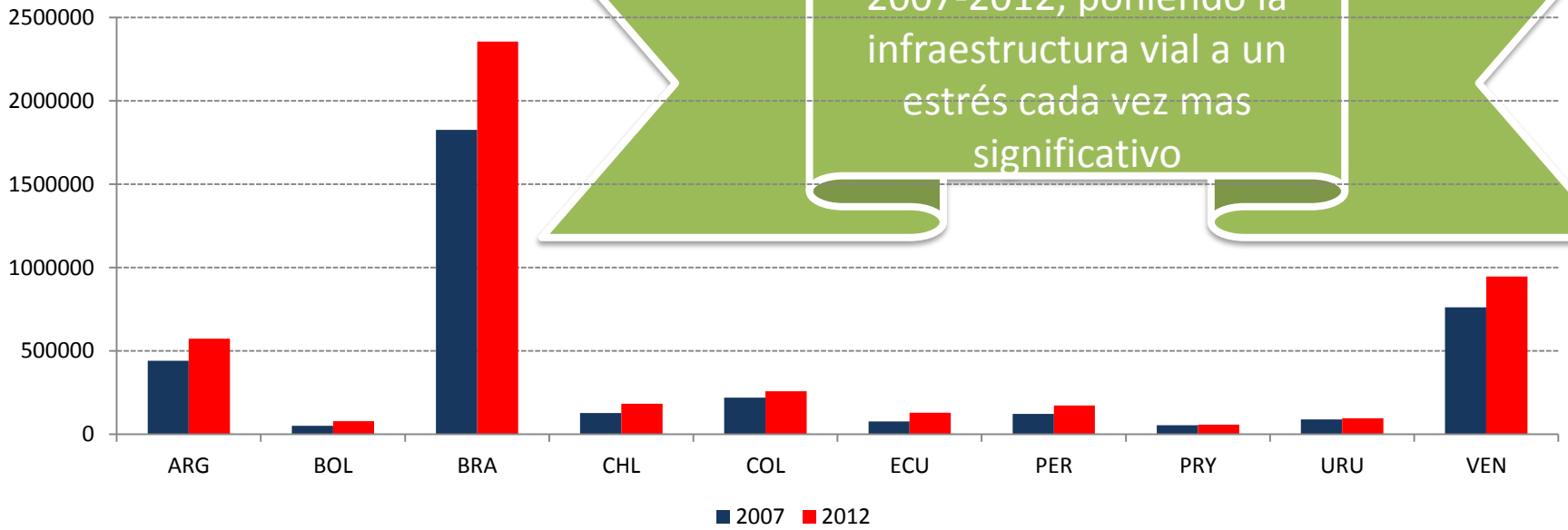
Se requiere de reformas institucionales así como la disponibilidad de espacios para favorecer el desarrollo de la logística aérea

¿Como contestamos a la evolución del parque automor de carga?





El parque automotor de carga creció de 30 % entre 2007-2012, poniendo la infraestructura vial a un estrés cada vez mas significativo



Nota: incluye Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Peru, Paraguay, Uruguay, Venezuela

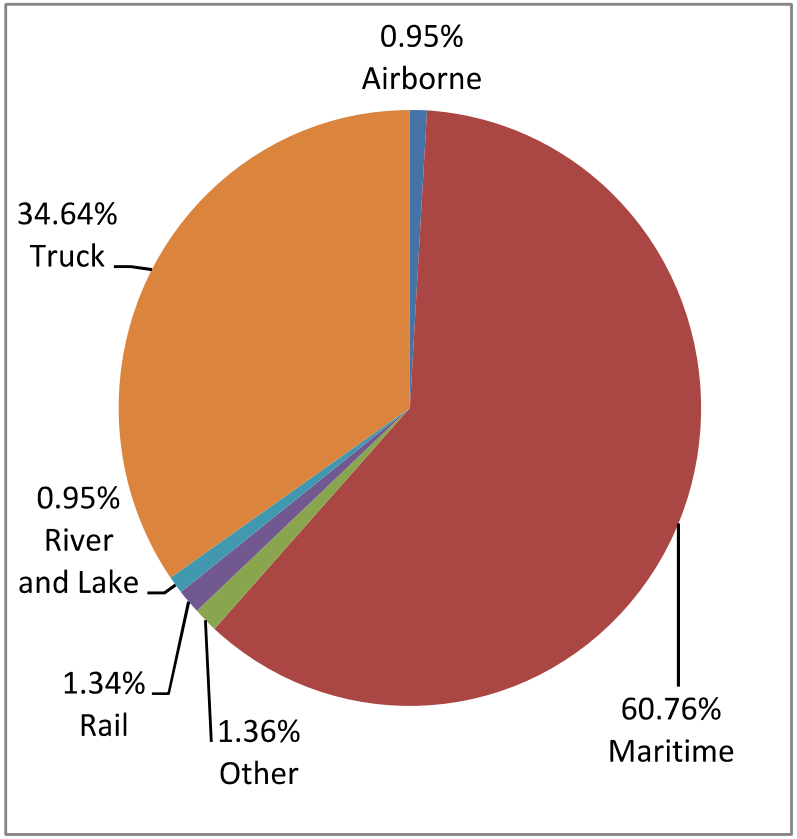
Temas particulares a destacar

- ✓ La brecha de infraestructura
- ✓ Problema de capacidad en modos de transporte màs utilizados (maritimo, terrestre y aereo)
- ✓ **El potencial no explotado de otros modos de transporte interior**
- ✓ Falta de facilitacion de procesos

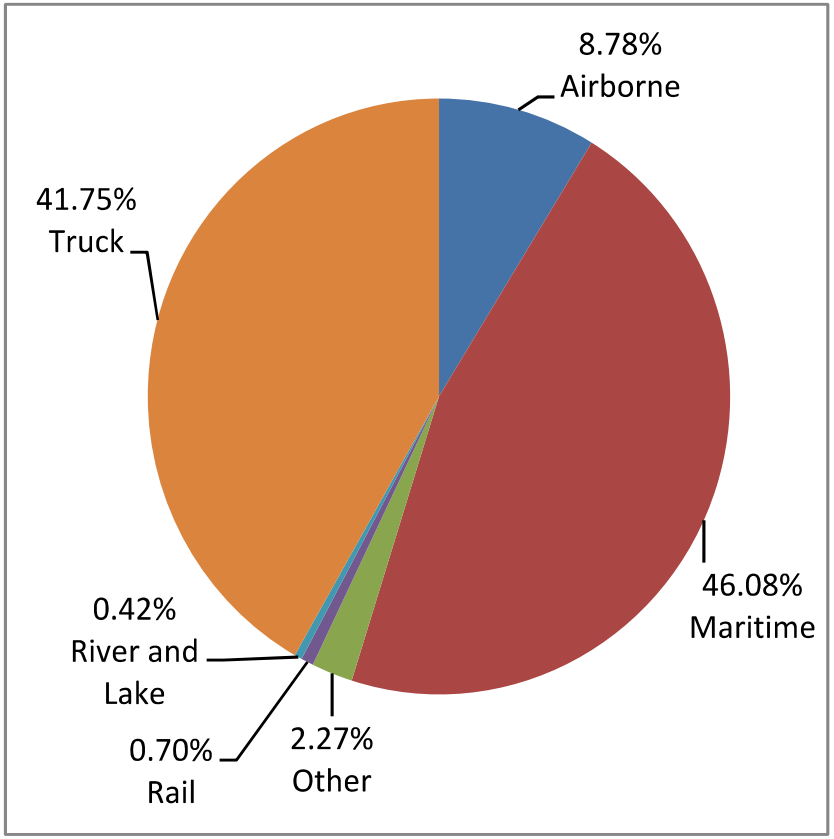
El reparto modal en el comercio intra-regional de América du Sur

Figure 3: Modal split in intraregional trade by volume and value, 2010

Volume (metric tons)

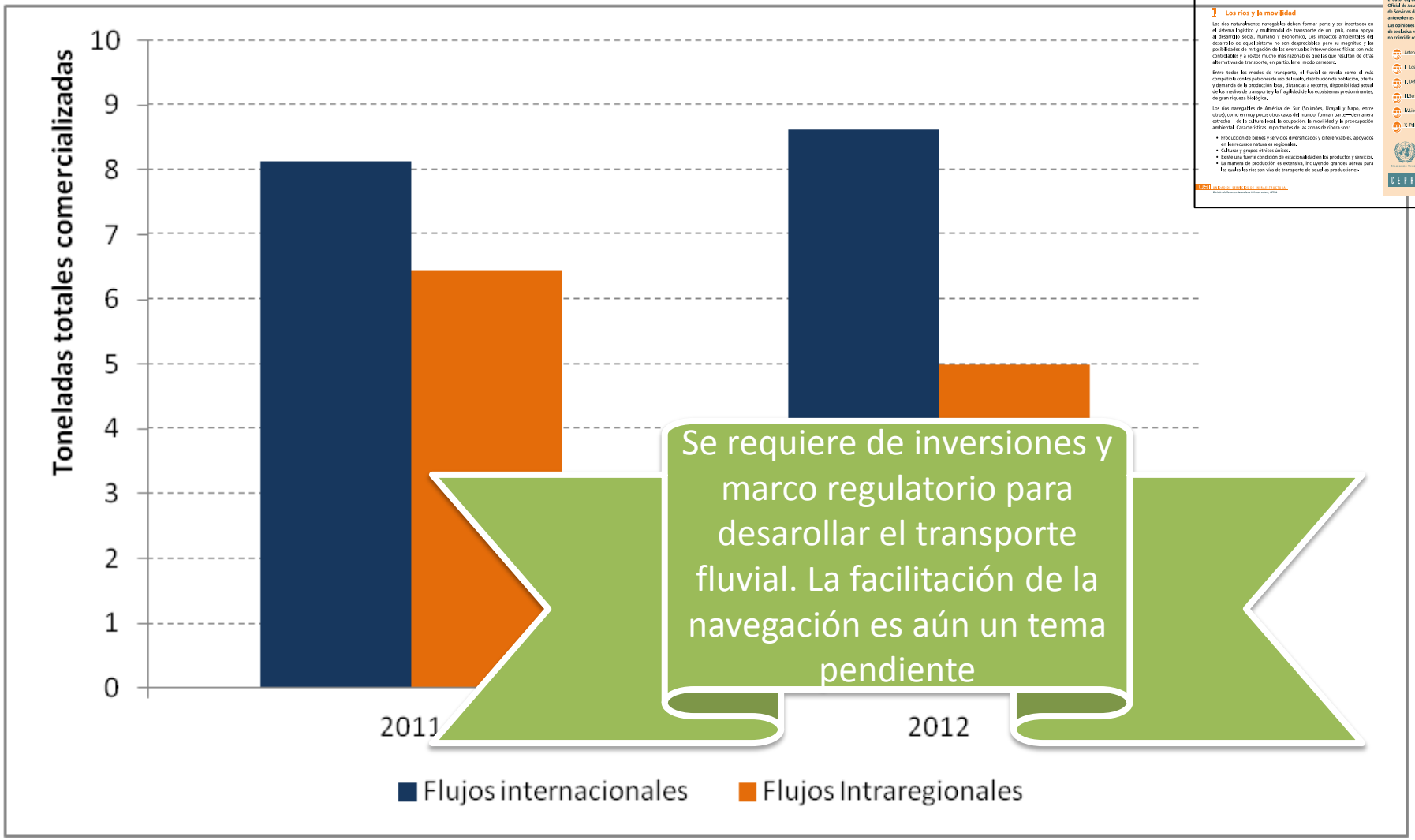


Value (USD)



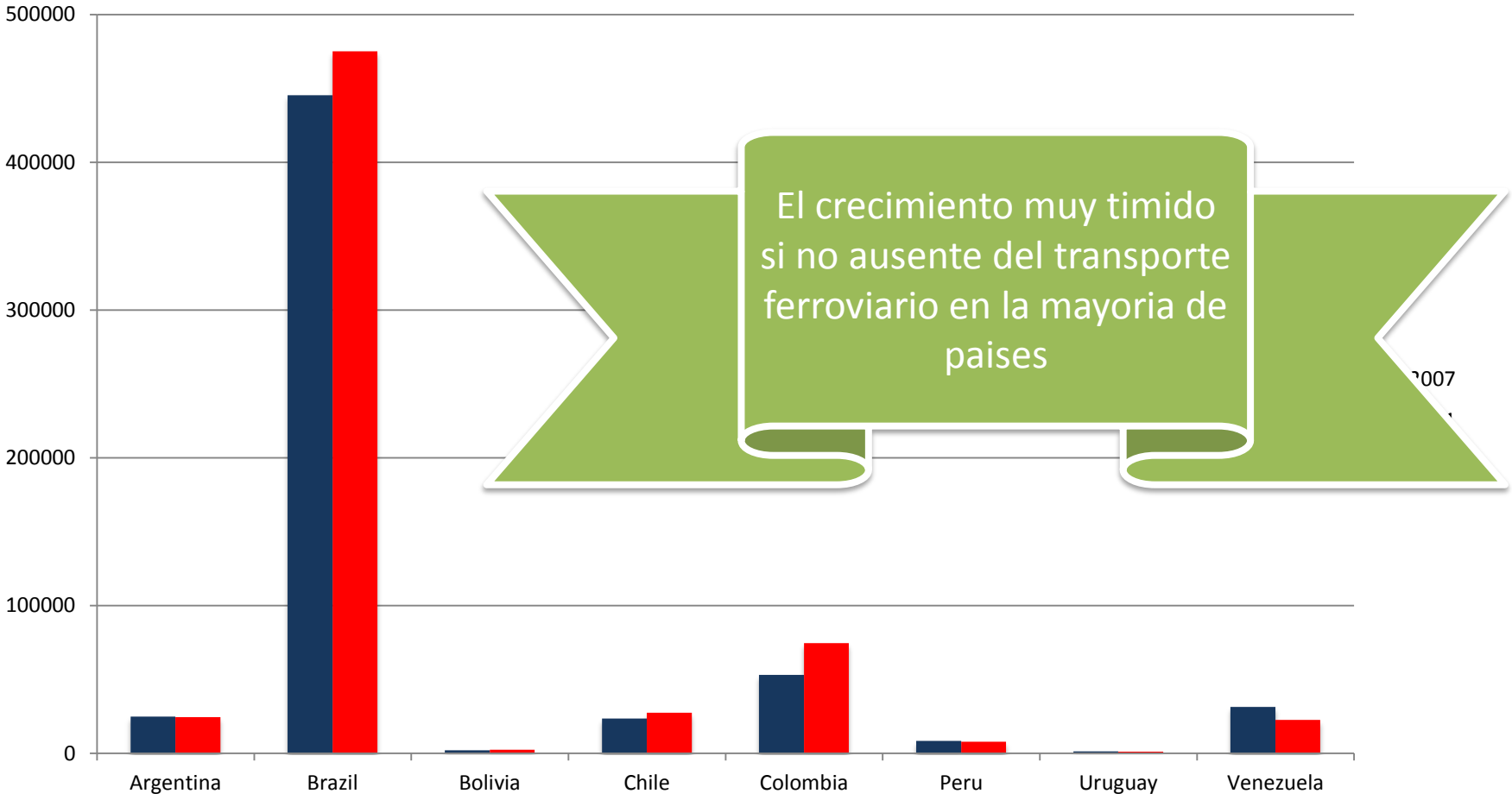
Source: USI/CEPAL, FAL Boletin No. 325
Countries included: Argentine, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Peru, Uruguay and Venezuela for the period 2000 to 2010

El desaprovechamiento de la navegación interior



Se requiere de inversiones y marco regulatorio para desarollar el transporte fluvial. La facilitación de la navegación es aún un tema pendiente

El papel reducido del transporte ferroviario

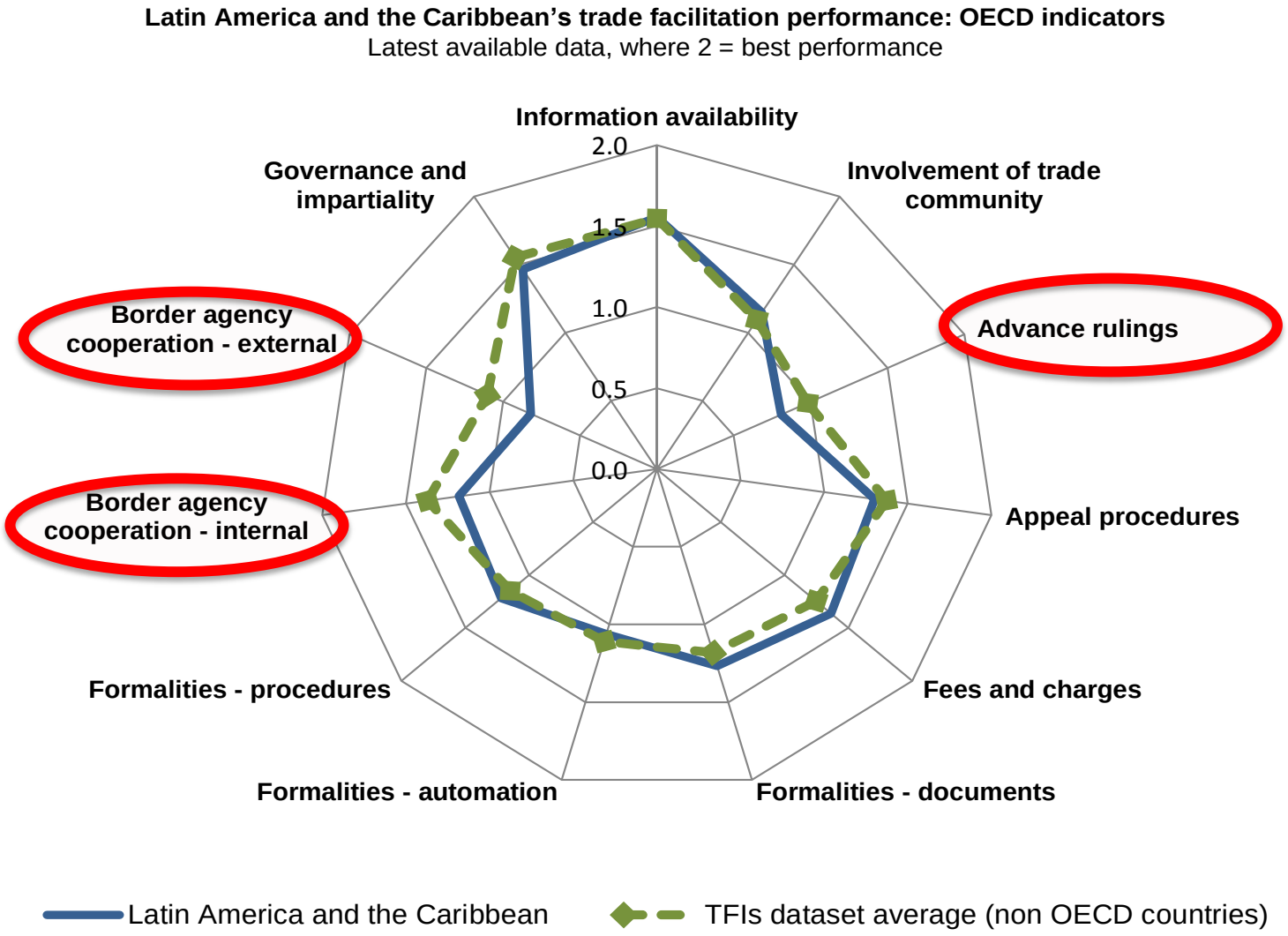


Fuente: CEPAL con datos de 2007 de ALAF, datos de 2011 de las fuentes nacionales y ALAF (Venezuela y Uruguay).
*En mil toneladas
** Datos de Venezuela solo para Ferrominera Orinoco

Temas particulares a destacar

- ✓ Continua brecha de infraestructura
- ✓ Problema de capacidad en modos de transporte màs utilisados (maritimo, terrestre y aereo)
- ✓ El potencial non exploitado de otros modos de transporte interior
- ✓ **Facilitacion de procesos**

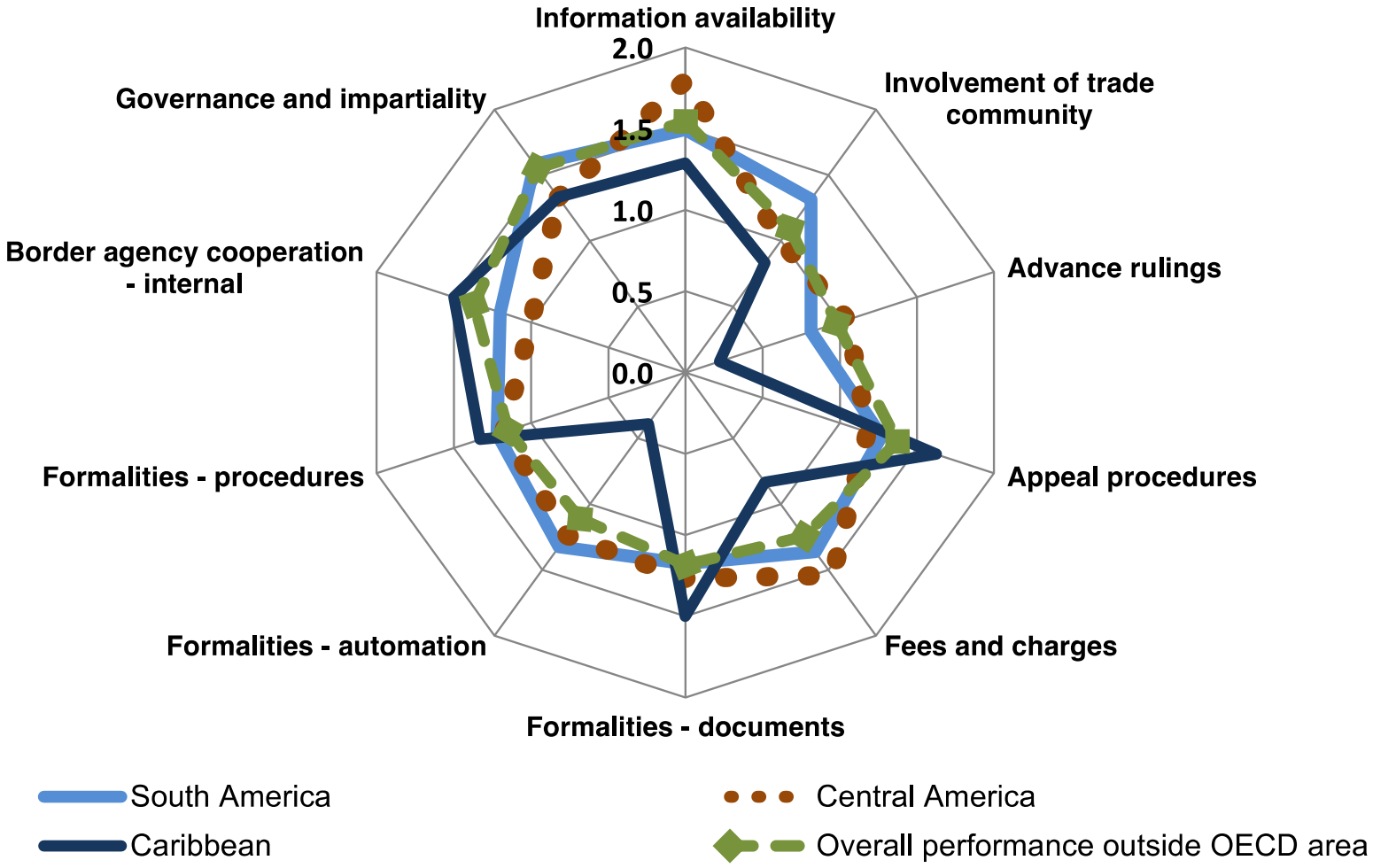
Desempeño a mejorar en temas de facilitación



Fuente: OECD

Desempeño a mejorar en temas de facilitación

Trade facilitation performance, main sub-regions in Latin America and the Caribbean: OECD indicators
Latest available data, where 2 = best performance



Fuente: OECD

En definitiva:

Para hacer frente el incremento de transporte y energía asociado, sin afectar la sostenibilidad del sector, resulta fundamental:

1. Uso más eficiente de los servicios de infraestructura actuales y futuros: racionalidad y eficiencia energética
2. Integración modal, basada en las necesidades de movilidad y logística nacional

Para cada uno de ellos, la información y coordinación de acciones entre los distintos actores y sectores resulta fundamental.

Contenidos de la Presentación

Conceptos claves de logistica y desarollo

Elementos de diagnostico de logistica regional

Bases para una política regional

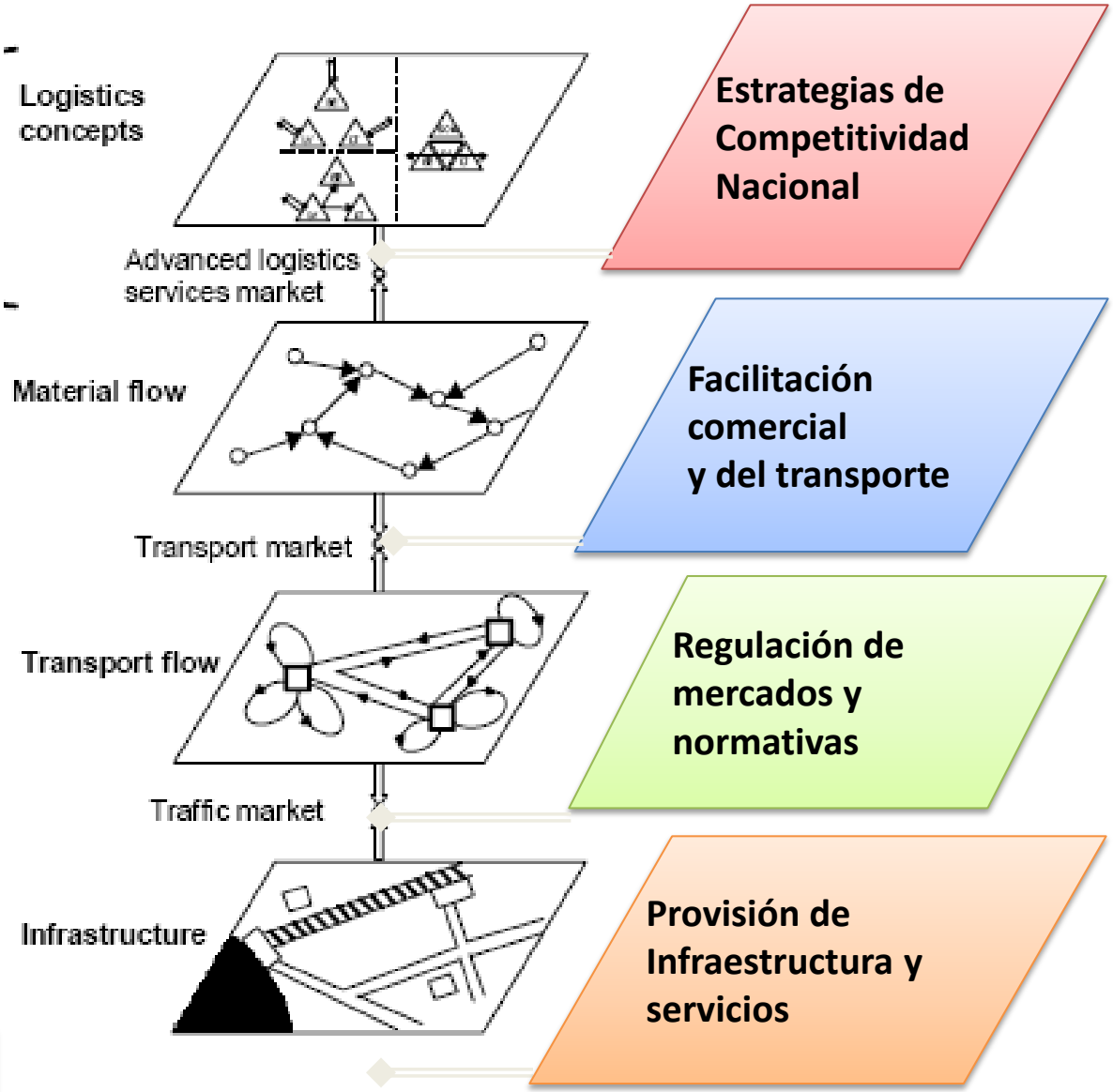
Una política integrada y sostenible de logística

Privilegiar a la carga y los servicios de valor agregado, por sobre el modo de transporte que la moviliza.

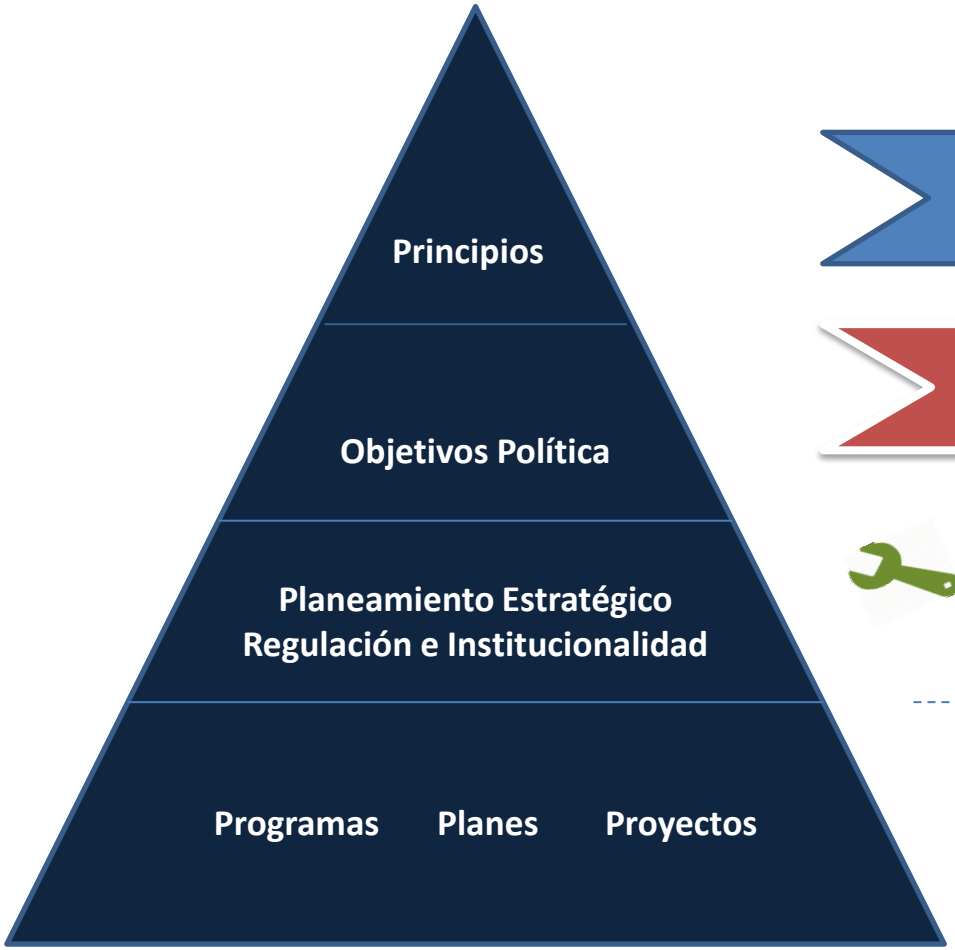
Sistemas I T S

Mejora continua

COMPLEMENTARIEDAD ENTRE MODOS DE TRANSPORTE



Esquema de abordaje



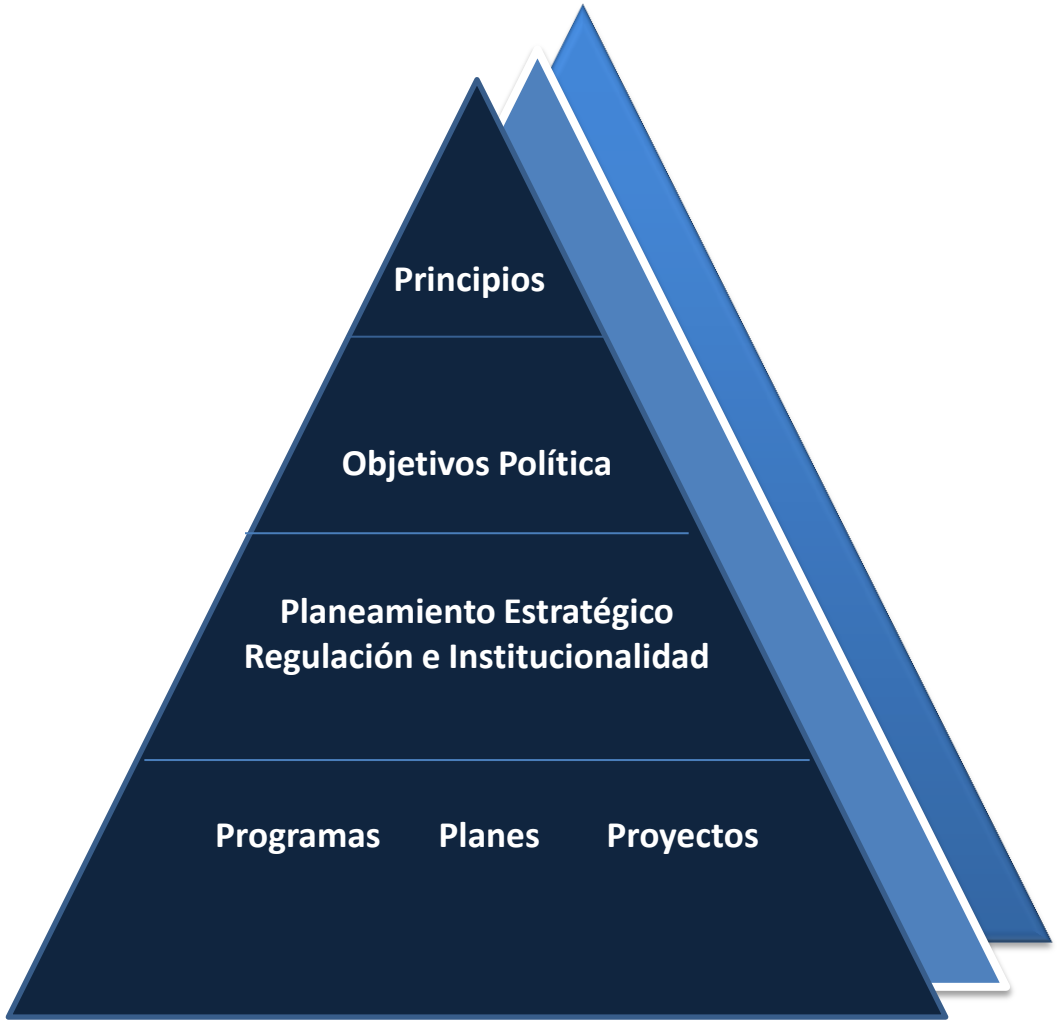
Política Integrada y Sostenible

Modelo y Estrategia de Desarrollo Nacional

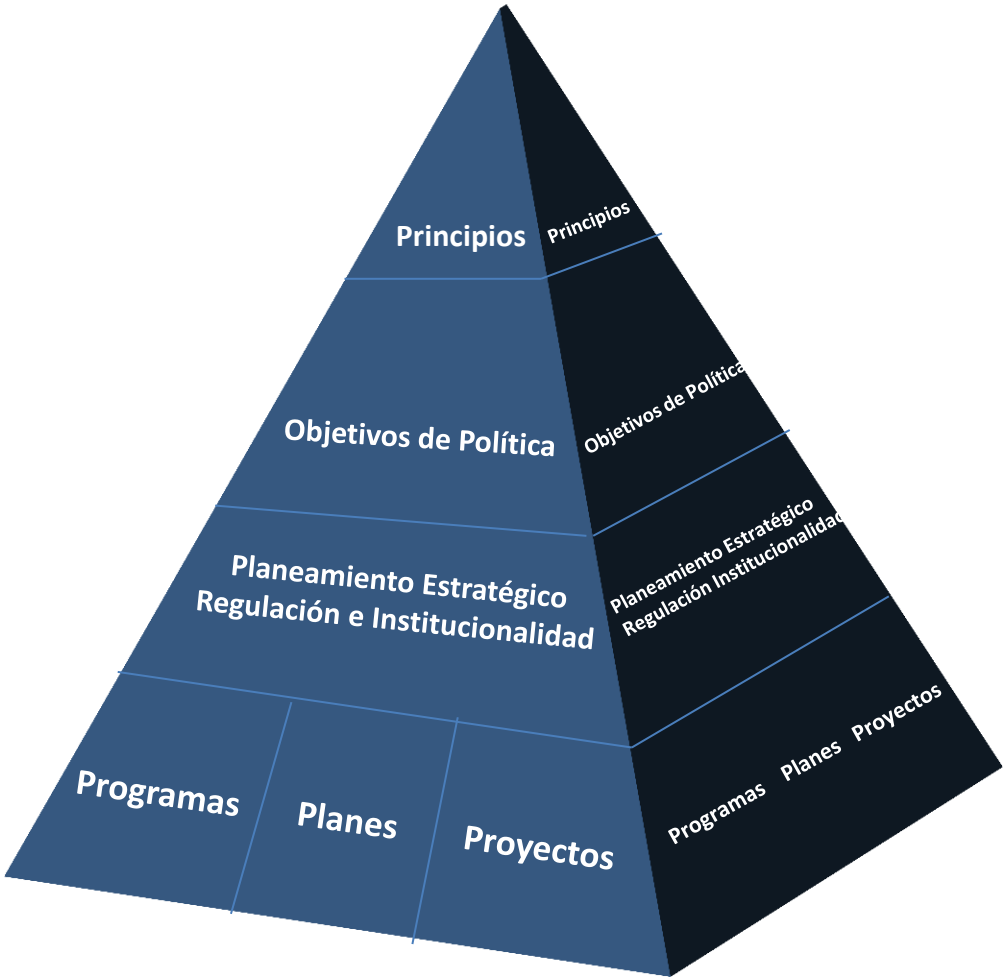
Integración Regional, Comodalidad, Inversion, Facilitación, gestión externaldidades etc.

Recomendaciones Sectoriales
(Ámbito Nacional)

Esquema de abordaje



Bases para una coordinación regional



Una estrategia regional permitirá aprovechar sinergias, mejorando el desempeño logístico general

- La conectividad interna y externa de las economías de la región puede facilitarse mediante acciones de alcance regional
  - En las carreteras, vías férreas y navegables, integrando los programas de desarrollo en corredores
  - En el transporte carretero de cargas, facilitando la circulación internacional
  - En los puertos, combinando su uso y vinculándolos con otros modos
  - En aeropuertos, combinando su uso y funciones

Existen diversas iniciativas en marcha en esta dirección, que conviene integrar en una visión única, buscando la complementariedad entre proyectos por sobre la tradicional competencia por el mercado regional

Desafíos futuros

- El desafío mayor es profundizar una Estrategia regional de integración, que reconociendo y valorando las diferencias existentes sobre el modelo de sociedad imperante, sea capaz de articular las distintas iniciativas en torno a un ideal de convergencia y avanzar hacia políticas comunes es el paso pendiente que América Latina y el Caribe siempre han tenido en su proceso de integración.

Construyendo políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad en Mesoamérica

Desafíos futuros

- Evaluar la creación de un fondo de cohesión contra asimetrías y/o fondos de inversión regionales que permitan la construcción, mantenimiento o mejoramiento de infraestructura económica, principalmente en los ámbitos del transporte, energía y telecomunicaciones.
- Coordinar las obras de infraestructura y armonizar los procedimientos para infraestructuras de índole eminentemente interregional y particularmente subregional, con una mirada que favorezca la complementariedad entre las distintas economías y de ese modo, reducir los costos de operación así como las externalidades negativas provocadas sobre el medio ambiente y la sociedad.
- La CEPAL propone una mirada de largo plazo a las iniciativas de integracion, aprovechando de la ventaja comparativa de cada una e identificando un camino comun aunque a distinctas velocidades.
- Una voluntad y una intencion de coordinar las acciones de agencias de desarollos y bancas multilaterales.

Información de contacto

Unidad de Servicios de Infraestructura
DRNI | CEPAL | Naciones Unidas

http://www.cepal.org/transporte