NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS

CEPAL
ECLAC

Cadenas de Valor en el Transporte y Logística de América del Sur: La necesidad de una política subregional

Gabriel Pérez Salas

Oficial de Asuntos Económicos
División de Recursos Naturales e Infraestructura
CEPAL | Naciones Unidas

Seminario: Proyectos de infraestructura y cadenas de valor social en UNASUR, Quito 30 Octubre 2015

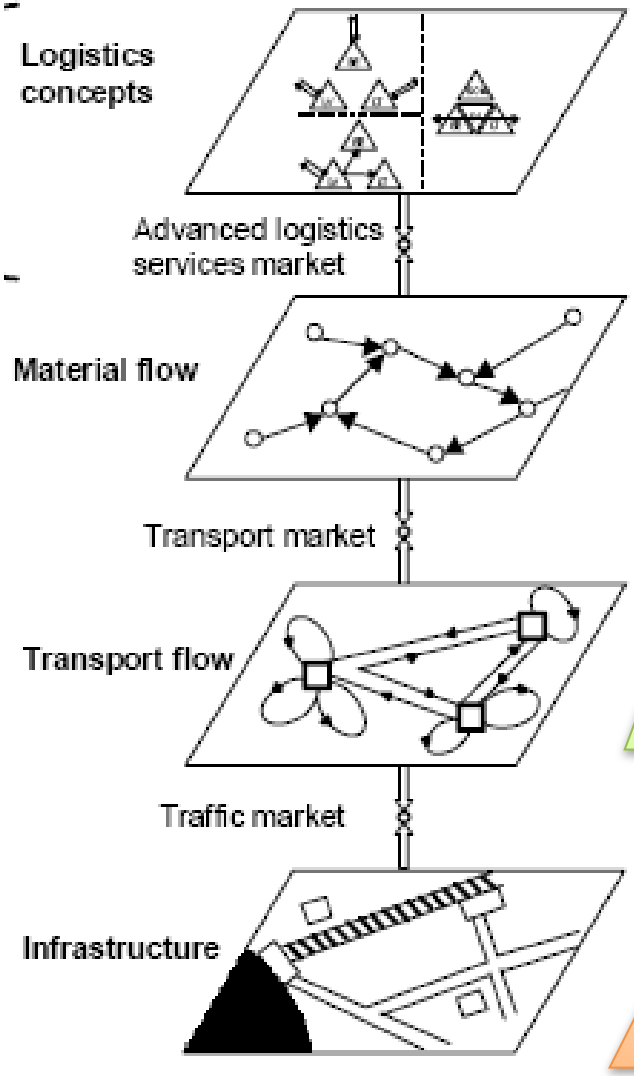
Contenidos de la Presentación

I. Cadenas de valor de logística en América del Sur

II. Principales falencias logísticas de la región

III. La necesidad de una política subregional de logística para favorecer un desarrollo sostenible

Cadenas de valor en logística



Estrategias de Competitividad Nacional alineada regionalmente

Facilitación comercial y del transporte

Regulación de mercados y normativas comunes

Provisión de Infraestructura y servicios en un mercado ampliado subregional

No es posible una **integración productiva** sin una **integración logística** que le de sustento físico y regulatorio a los intercambios de bienes y servicios, independientemente si trate de cadenas nacionales, subregionales o globales.

En una economía abierta, no existe diferencia entre la logística externa y la de la producción y el consumo interno

Coeficientes de importación (directos e indirectos) por componente de la demanda final

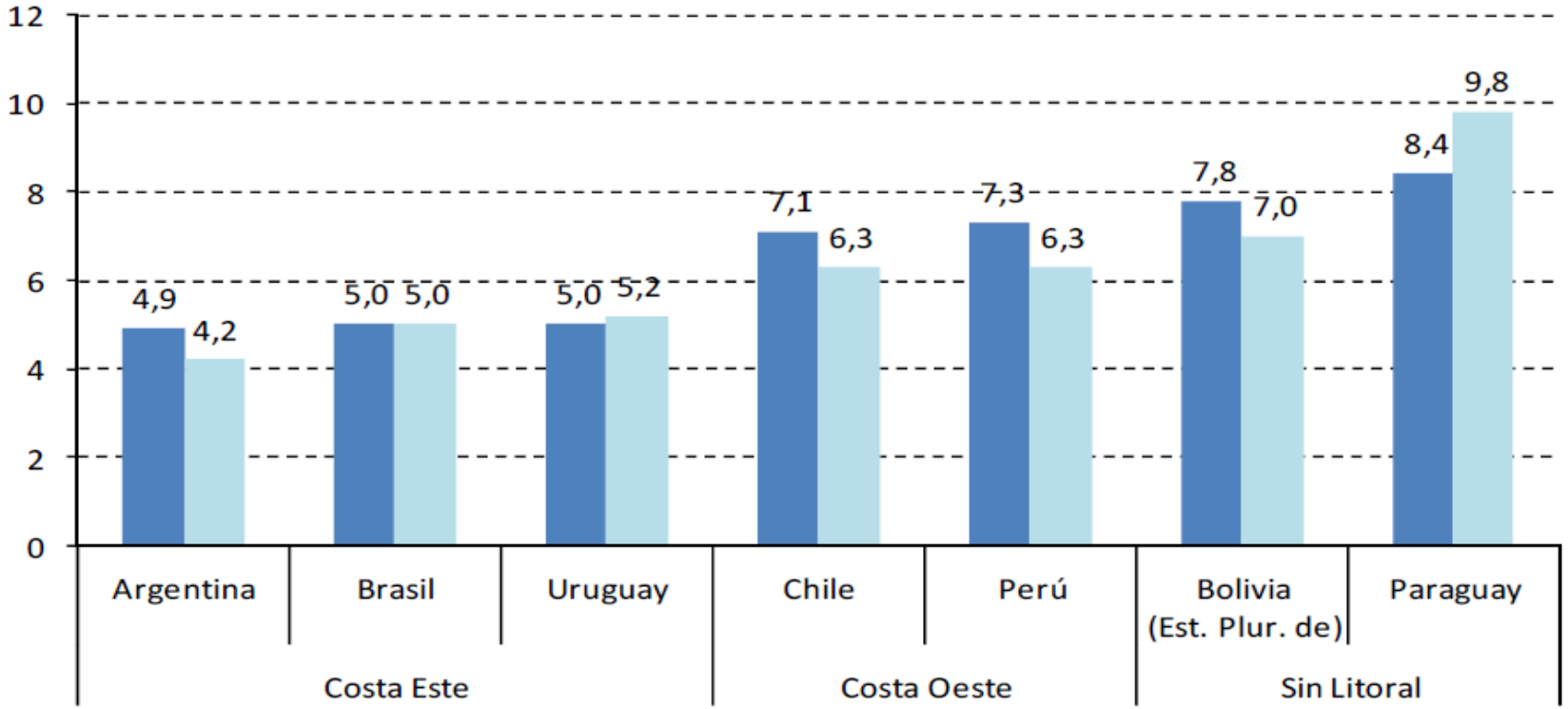
	Consumo Privado	Consumo Público	Exportaciones	Inversión*	Total Economía
Brasil (2005)	9.1%	2.7%	16.4%	18.8%	10.3%
México (2012)	18.2%	6.8%	41.4%	31.4%	25.2%
Chile (2010)	23.9%	9.2%	21.4%	38.6%	24.3%

Argentina, 70% importaciones **->** industria

*: Incluye variación de existencias
Fuente: Amar, Torchinsky y Wirkierman , 2015.

Las exportaciones de México y Chile presentan un contenido importante de importaciones. Brasil en cambio, el contenido importado de los sectores productivos traccionados por el consumo, la inversión y las exportaciones es menor, lo que representa una mayor potencialidad para crecer de la mano de actividades con elevada elasticidad-ingreso. (CEPAL, en prensa)

Participación del flete internacional en el costo de las importaciones

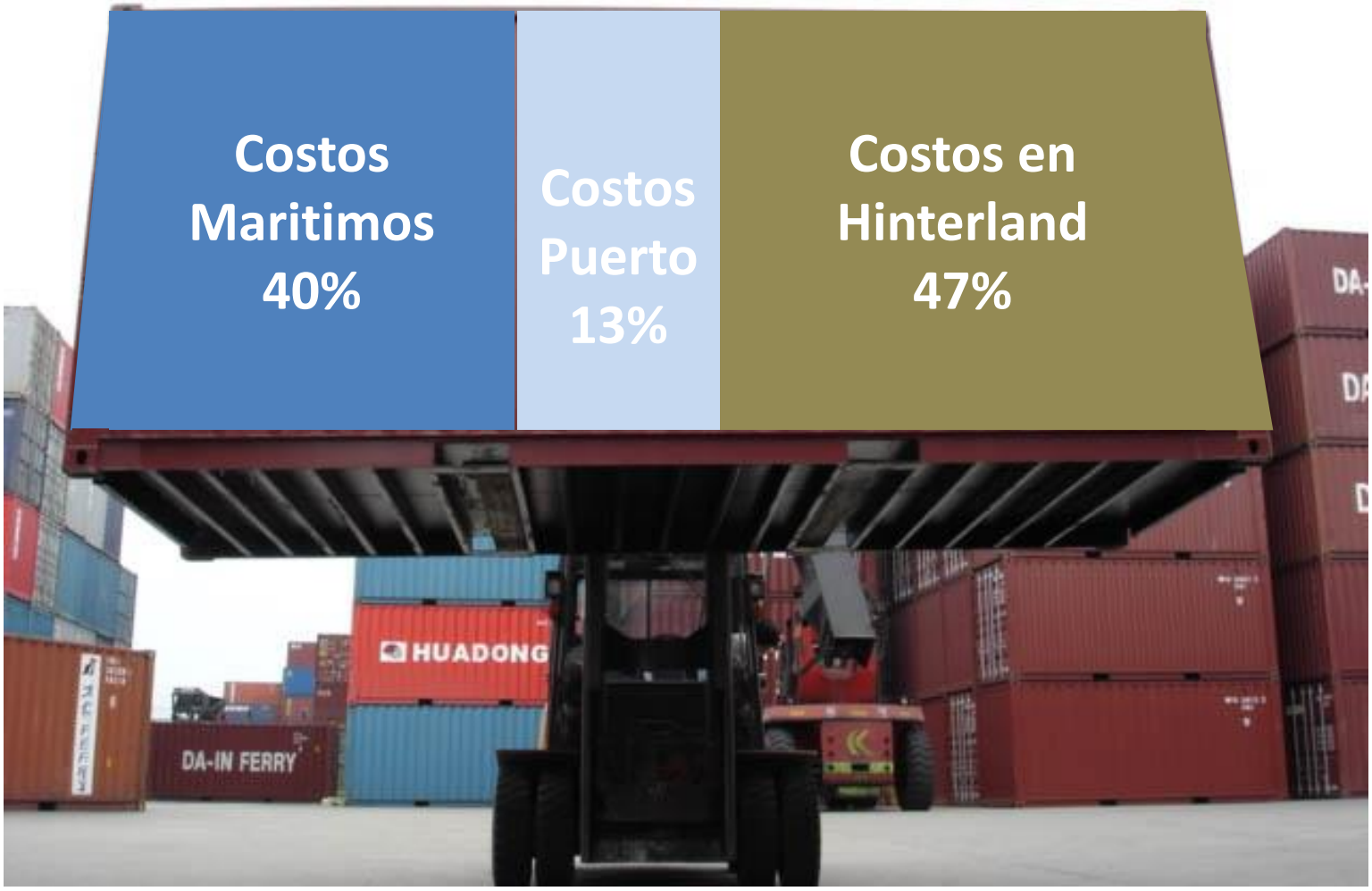


Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2015.

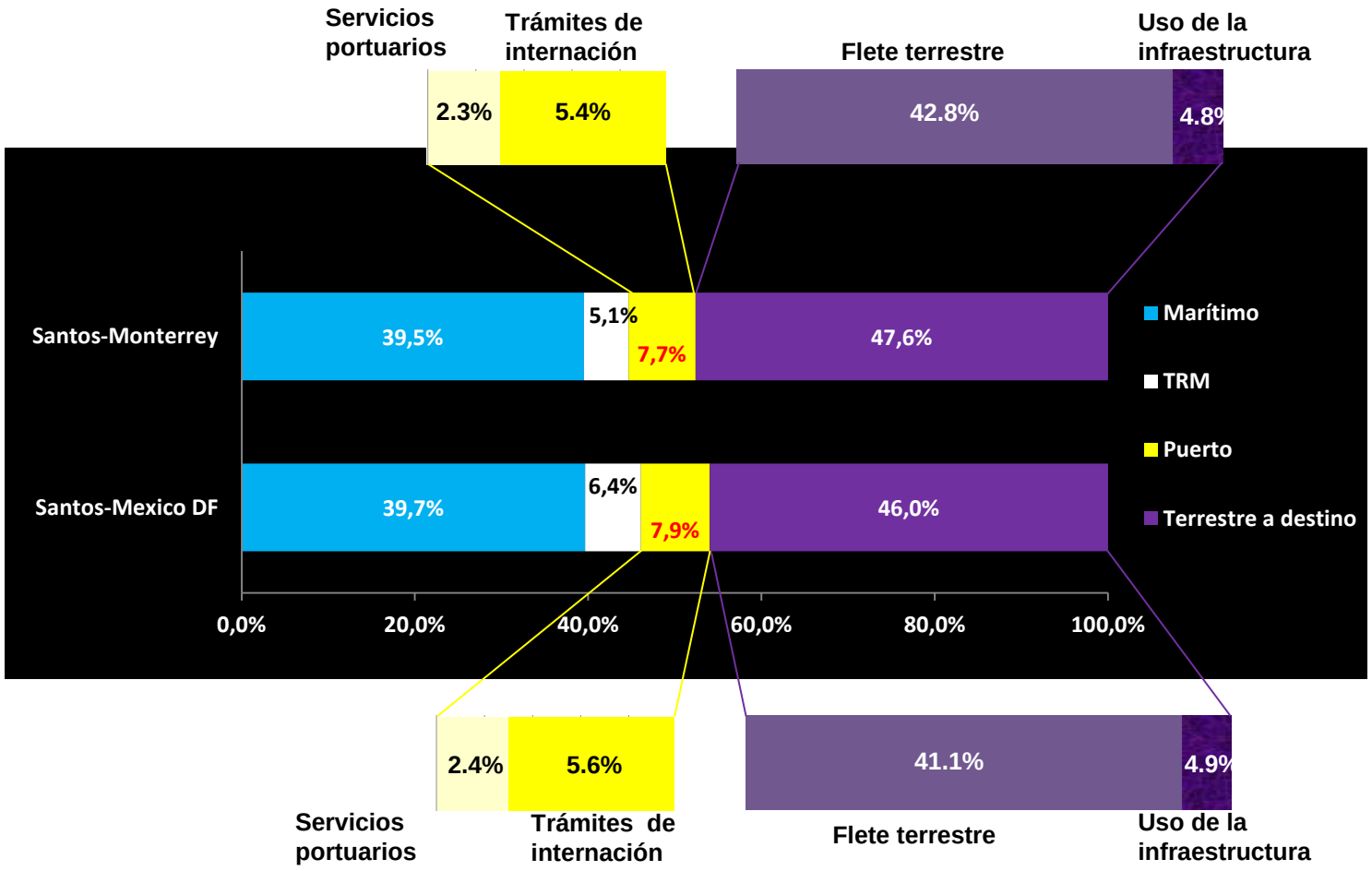
Limitaciones físicas en la capacidad de la infraestructura de transporte impiden economías de red: carreteras, tipo trocha o calado puertos.

La congestión en los pasos de frontera o cursos de agua internacionales, aumentan el costo de transporte entre 4% y 12%.

Costos logísticos y competitividad



Eficiencia de la cadena logística completa



Fuente: Ricardo J. Sánchez, Unidad de Servicios de Infraestructura, 2013.

Eficiencia de la cadena completa? Una tarea pendiente

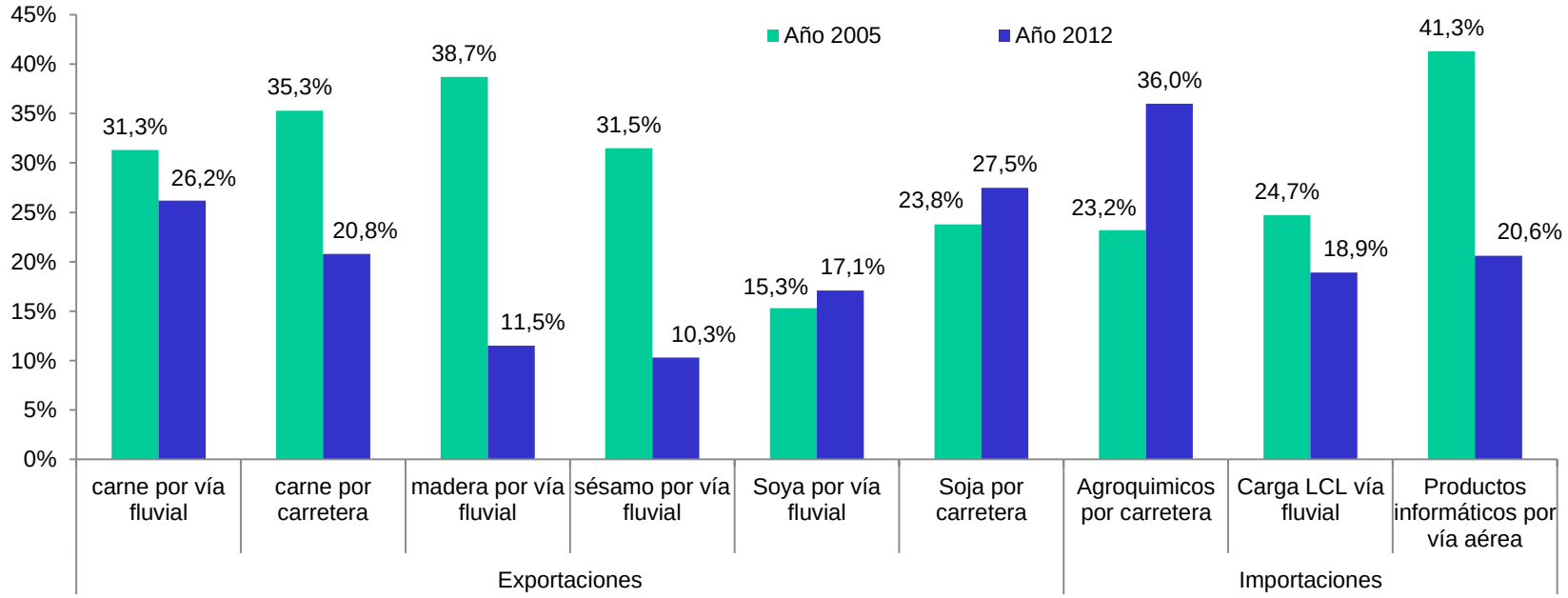
	Santos - Monterrey	Santos - Mexico DF	Shanghai - Monterrey	Shanghai - Mexico DF
Flete Terrestre	42.8%	41.1%	32.4%	30.6%
Flete Marítimo	39.5%	39.7%	54.2%	55.0%
Trámites de internación	5.4%	5.6%	4.1%	4.1%
TRM	5.1%	[illegible]%	3.9%	4.8%
Infraestructura tte terr	[illegible]%	4.9%	3.6%	3.7%
Servicios Portuarios	2.3%	2.4%	1.8%	1.8%

FACILITACION Y SEGURIDAD

Fuente: Ricardo J. Sánchez, Unidad de Servicios de Infraestructura, 2013.

Avanzar en la facilitación y seguridad de las cadenas logísticas

Evolución de las ineficiencias logísticas detectadas en cadenas de comercio exterior de países sin litoral (2005 – 2012)

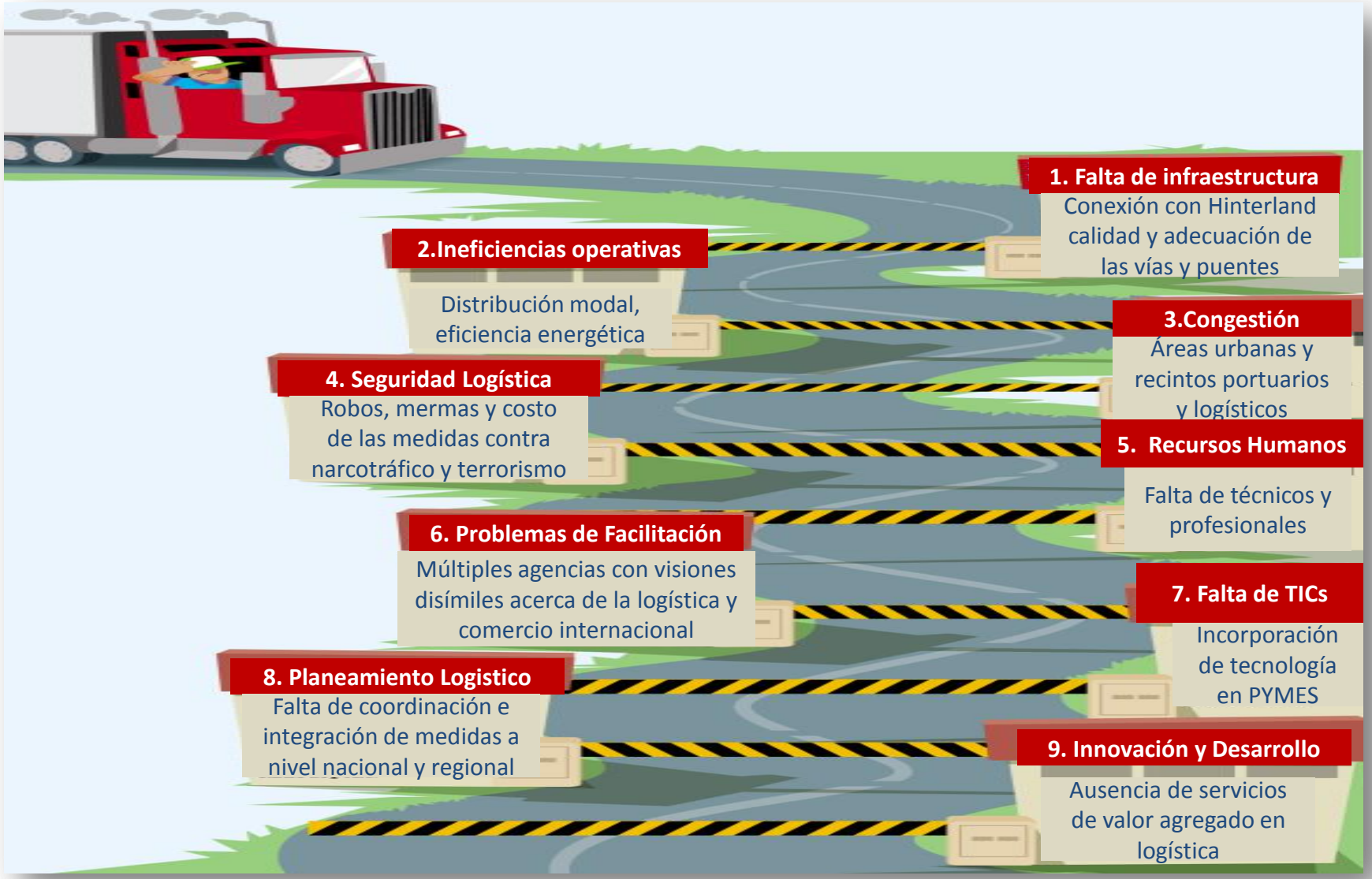


Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Alta dispersión y multiplicidad de visiones públicas respecto a los servicios de infraestructura, dificulta la coordinación con el sector privado y los países vecinos.

Otros problemas presentes son la seguridad de las cadenas, la calidad y funcionamiento de las APP, las condiciones de funcionamiento y maduración de los mercados de infraestructura, la contabilidad regulatoria entre otros aspectos.

Otras barreras que afectan la competitividad



Parte III: Políticas de logística y movilidad

La realidad de las políticas de transporte y logística

Programas **Planes** **Proyectos**

Políticas de logística y movilidad

Visión:

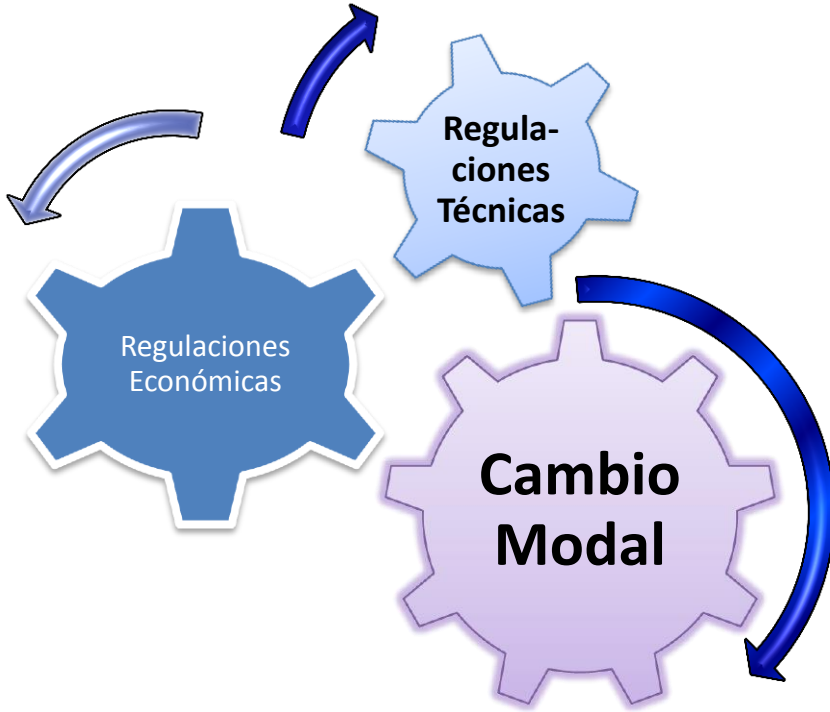
Las políticas de logística y movilidad, deben ser concebidas de forma integrada y coherentes con un modelo de desarrollo económico y social sostenible, equitativo y duradero.

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

Las bases del cambio de paradigma

INTEGRALIDAD
Diseño, Ejecución y Control

SOSTENIBILIDAD
Económica, Social, Ambiental e Institucional



COMODALIDAD

Urbano → Interurbano → Regional → Internacional → Personas → Mercancías

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

Contaminación

Adaptación y mitigación del Cambio Climático

INSTITUCIONAL

Participación multisectorial e integralidad

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

Desarrollo territorial e inclusión

Principios de la política

- **El punto de partida es el modelo de desarrollo propuesto:**
  - Modelo productivo (propuesta de valor para el crecimiento económico y la inserción internacional)
  - Modelo de sociedad deseada (inclusión, equidad)
  - Aspectos ambientales
  - Propuestas de ordenamiento territorial e integración regional

- **La clave: alinear los objetivos del sector con una visión nacional y regional**
  - Evitar políticas y planes “autónomos”, como si la logística y la movilidad fuesen un objeto en sí mismo
  - Resolver los problemas logísticos independientemente del modo de transporte utilizado
  - Vincular el sector con otras políticas nacionales y regionales

De esos objetivos se desprenden los principales lineamientos de la política, que dan lugar a programas y proyectos específicos

Desarrollar redes infraestructura básica

- Completar las redes troncales viales y generar la ferroviaria
- Mejorar los caminos rurales
- Revisar estándares para la adaptación al cambio y marcos ambientales y sociales para las política y planes
- Vinculaciones físicas para la comodalidad (TMCD)

Adecuar las regulaciones para el transporte sostenible

- Favorecer la eficiencia social en la asignación modal; cargos a los usuarios según costo total, formalización, documentación, etc.
- Desarrollo de APPs donde sea más conveniente: puertos, aeropuertos, algunas carreteras mediante regulaciones sólidas
- Asignación cuidadosa de fuentes de financiamiento

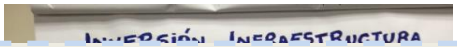
Apoyar la modernización de los actores privados

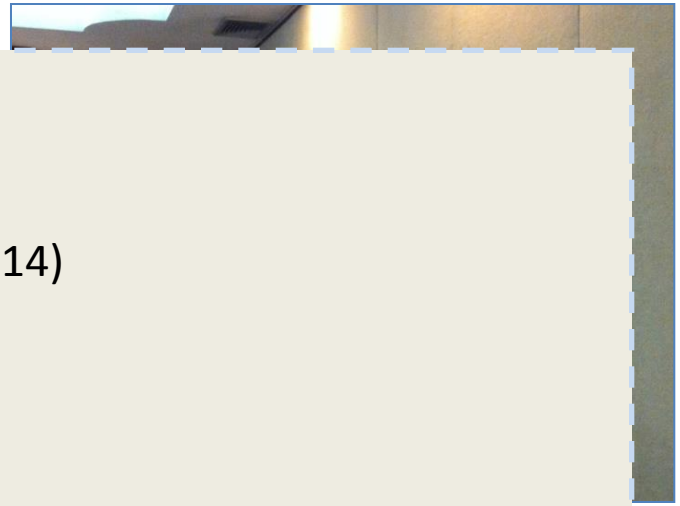
- Apoyo a Pymes en la organización del supply chain
- Apoyo a la profesionalización de operadores, modernización de flotas, promoción de mejor gestión operativa
- Desarrollo de una red de ZALs

Mejorar el desempeño de las instituciones

- Profundizar las mejoras en la gestión de fronteras
- Programa agresivo de seguridad en las carreteras
- Revisar capacidades públicas con criterio de cadena de valor
- Generar conocimiento e innovación en logística

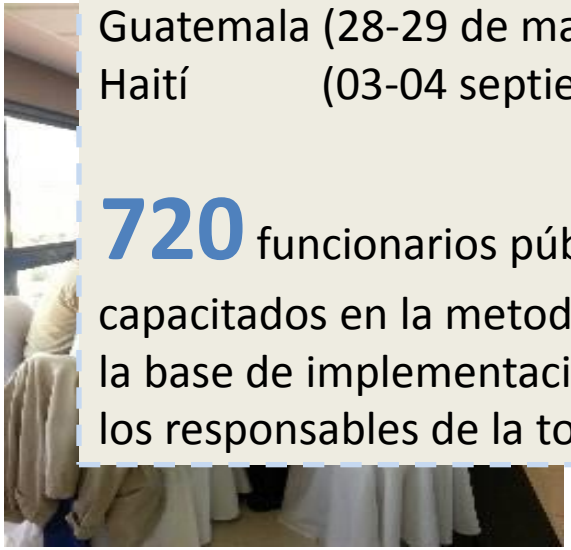
CEPAL ha desarrollado una metodología de trabajo participativa, para promover una apropiación por los actores públicos y privados además de las universidades nacionales

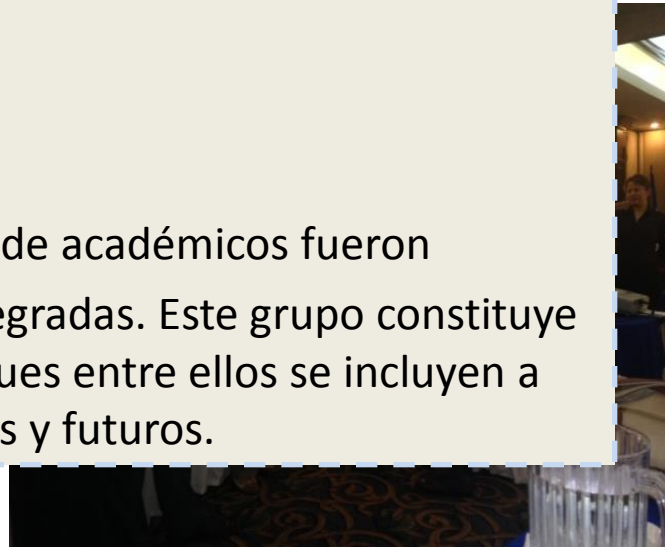




8 talleres nacionales implementados

Chile (30 noviembre del 2009)
Nicaragua (30 septiembre – 01 de octubre del 2014)
El Salvador (22 – 23 octubre del 2014)
Honduras (18 -19 noviembre del 2014)
Costa Rica (21-22 abril del 2015)
Panamá (26-27 de mayo del 2015)
Guatemala (28-29 de mayo del 2015)
Haití (03-04 septiembre del 2015)





720 funcionarios públicos y privados, además de académicos fueron capacitados en la metodología de las políticas integradas. Este grupo constituye la base de implementación de la futura política, pues entre ellos se incluyen a los responsables de la toma de decisiones actuales y futuros.

Esquema de abordaje

Fuente: Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional, CEPAL 2015.

Los dos principios claves de la política nacional de logística y movilidad

Integralidad

Alineamiento de los objetivos del sector con una visión nacional y regional, inclusión tanto de infraestructura como de servicios de transporte y consideración de todos los modos de transporte en un mismo proceso de análisis, concepción, ejecución y monitoreo de las políticas publicas

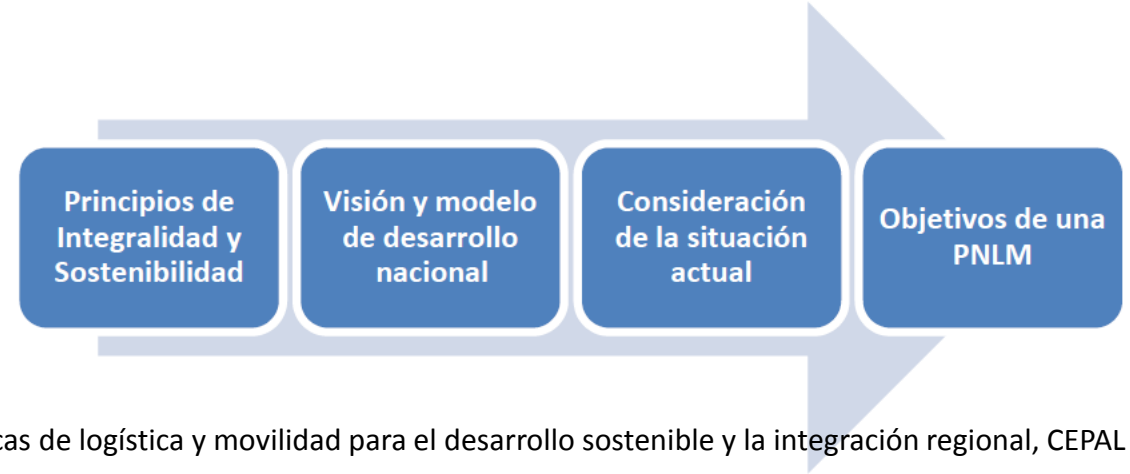
Sostenibilidad

Integración de los objetivos y criterios de sostenibilidad en todos los aspectos de las políticas públicas de logística y movilidad.

Principales preocupaciones que motivan una política nacional y su articulación subregional

Fuente: Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional, CEPAL 2015.

Objetivos



Fuente: Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional, CEPAL 2015.

Se requiere por tanto:

- **Definir en forma conjunta en función de los objetivos nacionales** y los resultados del proceso de integración buscado por cada país, los objetivos subregionales de la política.

- El acompañamiento de las instituciones subregionales y organismos multilaterales, puede ser beneficioso en este proceso, para brindar asesoría y acompañamiento en resolver los **problemas de coordinación y articulación de iniciativas** a nivel nacional para luego priorizarlas y subirlas a un nivel subregional.

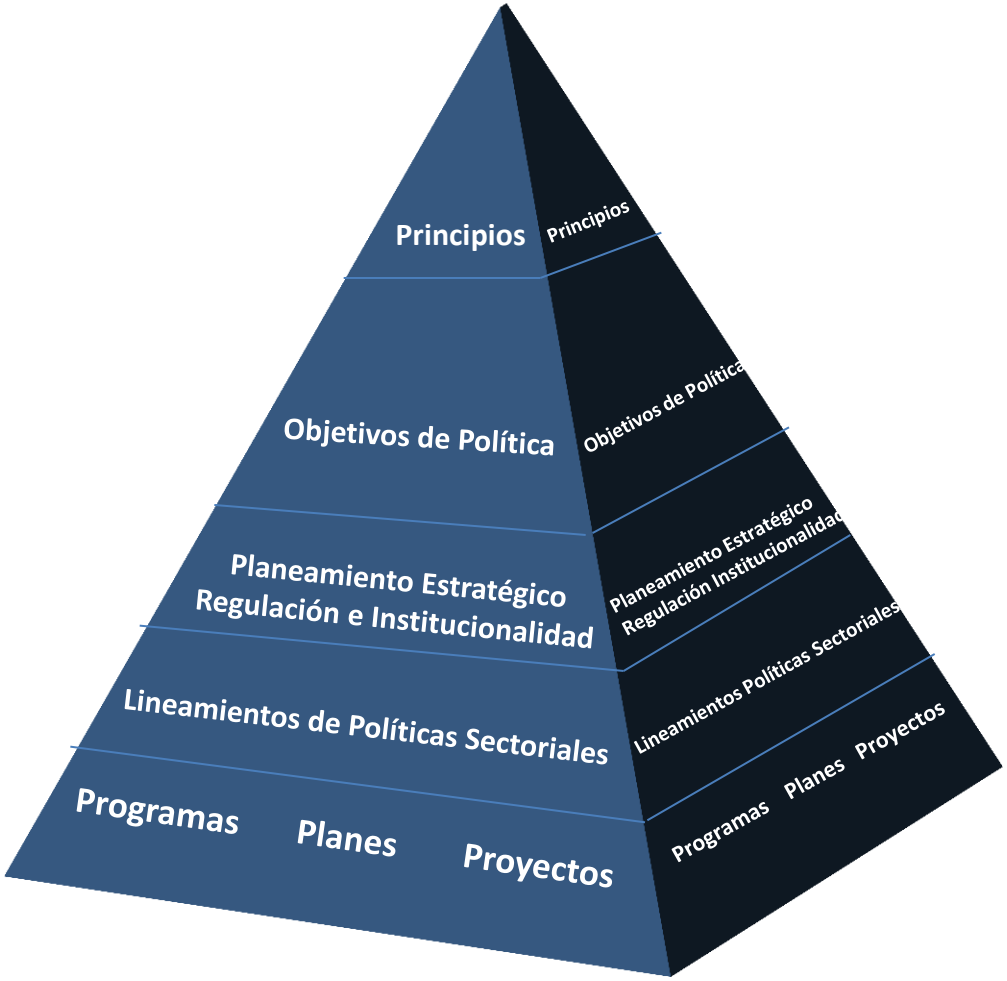
Una estrategia regional permitirá aprovechar sinergias, mejorando el desempeño logístico general

La conectividad interna y externa de las economías puede facilitarse mediante acciones de alcance regional

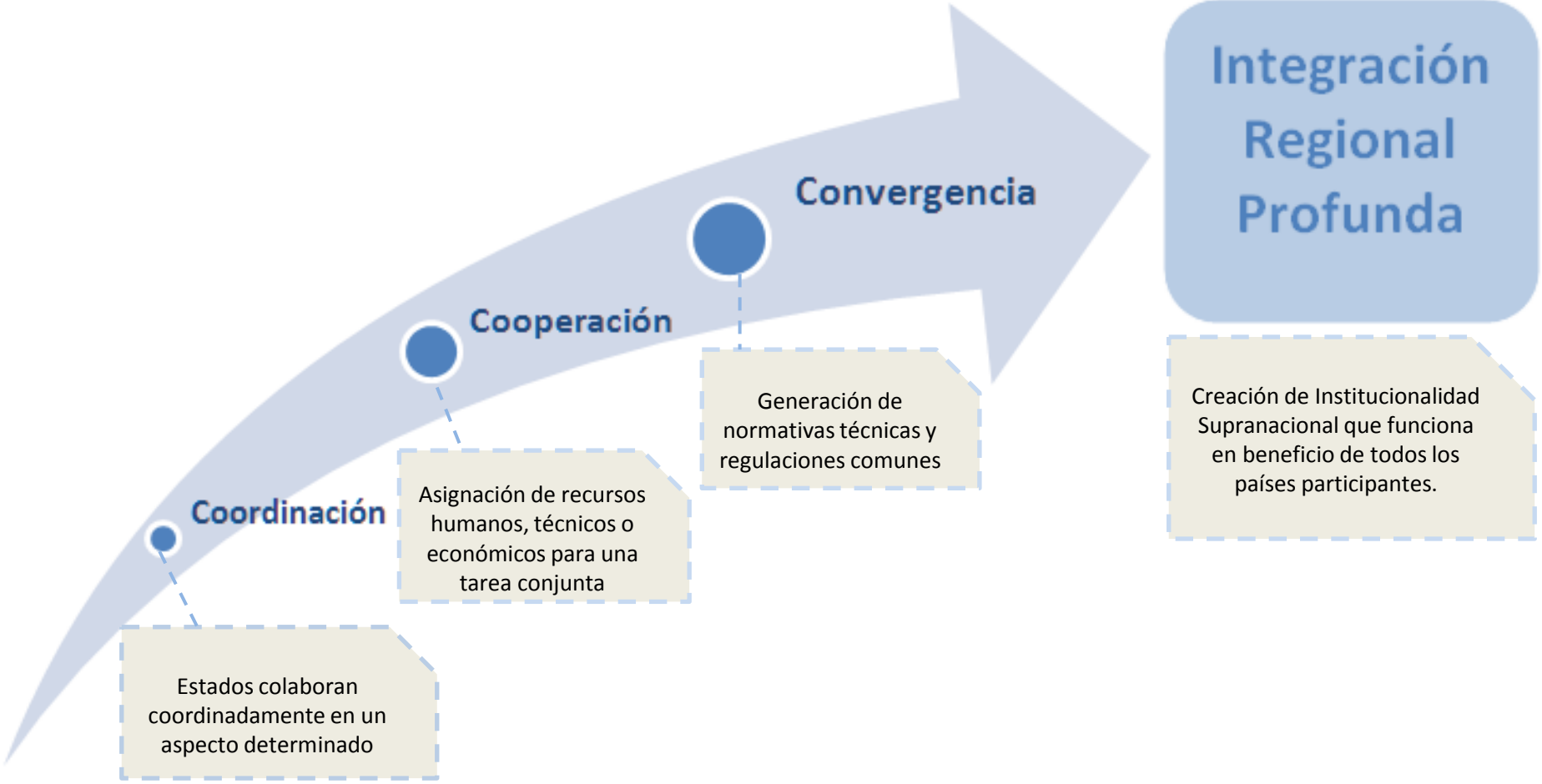
- En las carreteras y vías férreas, integrando los programas de desarrollo en corredores
- En el transporte carretero de cargas, facilitando la circulación internacional
- En los puertos, combinando su uso y vinculándolos con otros modos
- En aeropuertos, combinando su uso y funciones
- En la movilidad y logística urbana combinando inversiones y facilitando el tránsito de personas y mercancías

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

Bases para una coordinación regional



La Integración Regional como un proceso



Principales recomendaciones

Se requiere establecer mecanismos que permitan **priorizar algunas infraestructuras para dar servicios regionales**, asegurando un desarrollo económico y territorial equitativo para todas las naciones y su población, se debe resolver los instrumentos a través de los cuales estas obras serán financiadas y como serán regulados los servicios que se prestan a nivel subregional, entre otros aspectos:

1. Establecer **metodologías y procedimientos comunes para el diseño, financiamiento y operación de las infraestructuras**, que sean capaces de articular las distintas iniciativas nacionales en torno a un ideal de convergencia regional.

2. Definir mecanismos para **priorizar y financiar el costo de las infraestructuras subregionales**, distribuyendo equitativamente sus costos y beneficios entre las naciones participantes

3. La creación de un **fondo de cohesión contra asimetrías y/o de fondos de inversión regionales** que permitan la construcción, mantenimiento o mejoramiento de infraestructura económica.
4. Se requiere un **fortalecimiento institucional del tema logístico y de políticas públicas en general**, a nivel nacional antes de pasar un esfuerzo subregional.

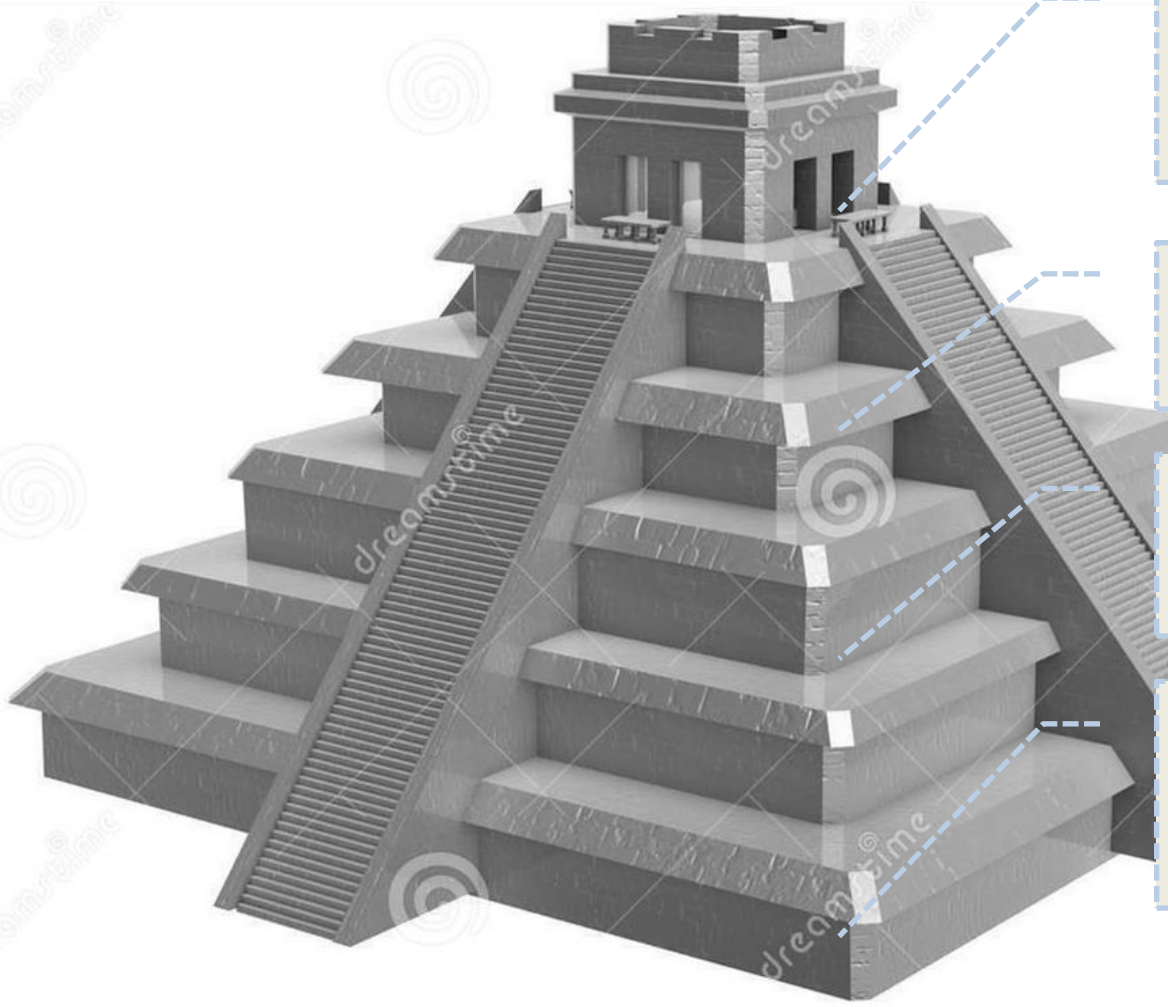
Principales recomendaciones

5. Una política nacional de logística, así como una subnacional, debe ser visto como un **proceso de mejora continua**, en el cual progresivamente se va avanzando hacia niveles de mayor consenso e integrando nuevas preocupaciones que surgen productos de cambios geopolíticos, de infraestructura, tecnológicos o exógenos a la región pero que afectan su estrategia de desarrollo e integración regional.

6. Para facilitar estas discusiones, el **establecimiento de un sistema de indicadores cuantitativo**s, que muestre los progresos alcanzados y desafíos aún pendientes en el proceso, poniendo el foco en los beneficios para la población en un contexto de desarrollo sostenible.

7. Finalmente, tanto el **diálogo compartido e igualitario entre las naciones** así como los progresos cuantificables señalados por los indicadores, refuerzan la promoción de la participación y apropiación del proceso por parte de los países y todos los segmentos de la sociedad generando un ciclo virtuoso para las naciones y para el proceso mismo.

Principales etapas de la Integración Regional



Integración plena en América Latina y el Caribe

Integración Política
Armonización de acciones en el ámbito gubernamental e institucional entre sus Estados miembros

Económica y comercial
Acuerdos preferenciales de comercio; área de libre comercio; unión aduanera; mercado común, unión económica y monetaria;

Física
Inversión y regulación de servicios de infraestructura económica para una movilidad y logística eficiente y segura de personas y mercancías dentro del territorio ampliado

NACIONES UNIDAS

CEPAL

Información de contacto

Gabriel Pérez-Salas
Oficial de Asuntos Económicos
Unidad de Servicios de Infraestructura
DRNI | CEPAL | Naciones Unidas

gabriel.perez@cepal.org

gabperezsalas

gabriel-pérez-salas

http://www.cepal.org/transporte