POR QUÉ Y COMO UN SISTEMA MULTIMODAL LOGÍSTICO

Por : Mónica Araya

7 de marzo, 2012

CONTENIDO

- QUE BUSCAMOS
- DONDE ESTAMOS HOY (ALGUNOS DATOS)
- FACTORES CRTÍCOS
- COMO

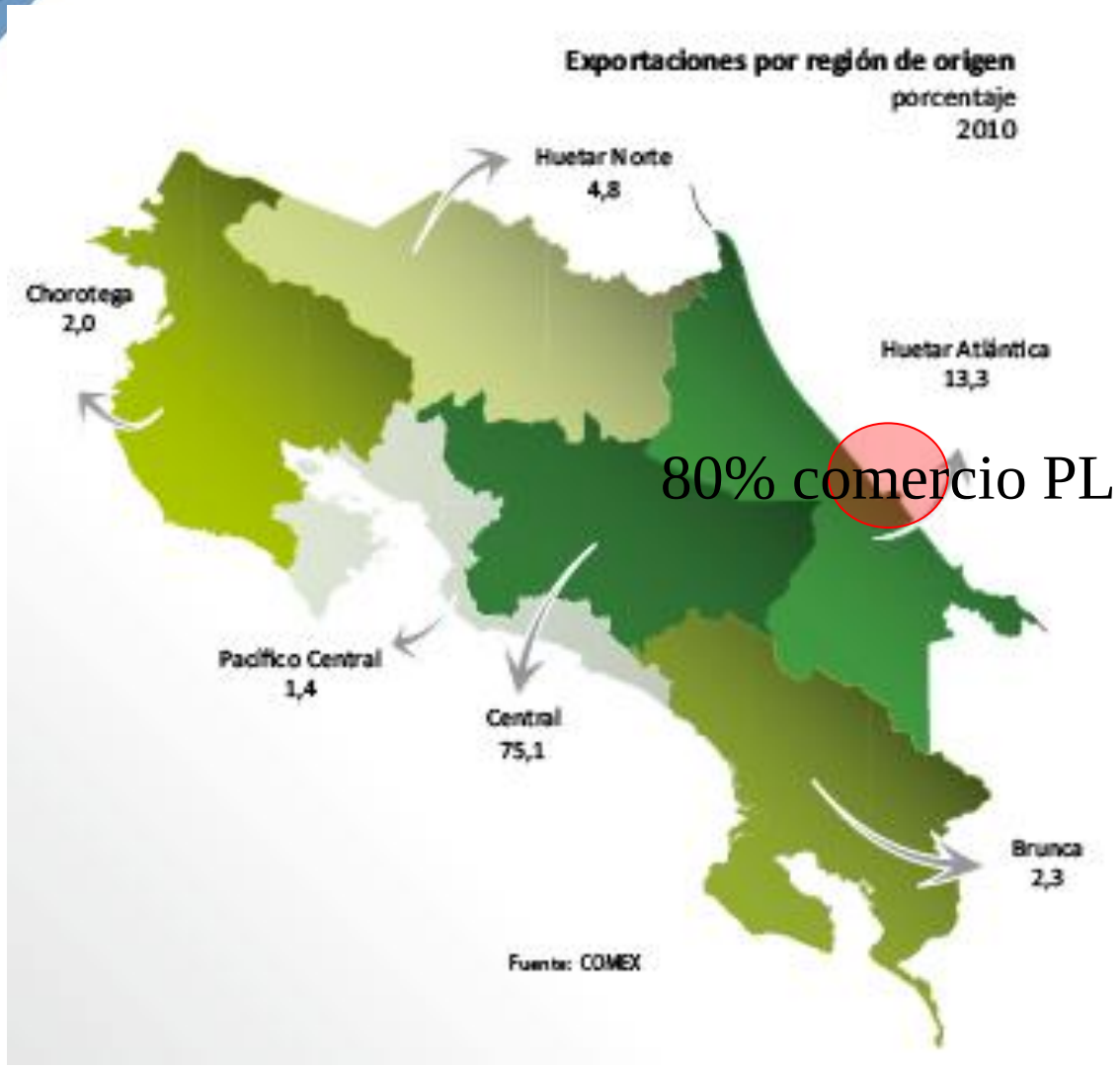
¿QUE BUSCAMOS?

- ¿Culpables o soluciones?
- ¡Todos estamos de acuerdo que tenemos un problema!
- El objetivo no es el tipo de contrato, no es la ley, no es la infraestructura, no es la logística, no es la ingeniería, ni los análisis técnicos.
- Todos los anteriores son instrumentos y herramientas
- ¿Cual es el objetivo? ¿Que buscamos?
- ¿Por qué la infraestructura es tan importante?

- La Misión es el Desarrollo Económico y Social

  Con la Globalización (la integración de los mercados de productos y servicios) dependemos cada vez más de un sistema integral logístico

  - » Costa Rica depende del comercio internacional, turismo e inversión nacional y extranjera
  - » Sí hemos sido exitosos en incremento de exportaciones, sí somos exitosos en mayores ingresos, sí somos exitosos en IED
  - » Sí somos exitosos en diversificación de mercados
  - » Sí somos exitosos en calidad de productos y servicios.
  - » Dinamismo sector privado
  - » No en el dinamismo de zonas rurales
  - » No en sistemas logísticos competitivos
  - » No en infraestructura
  - » No en reducción de pobreza



80% comercio PL

- Si queremos fomentar el empleo en Zonas Rurales y la inversión, debe ser prioritario la mejora del sistema logístico nacional y regional. No sólo la infraestructura.

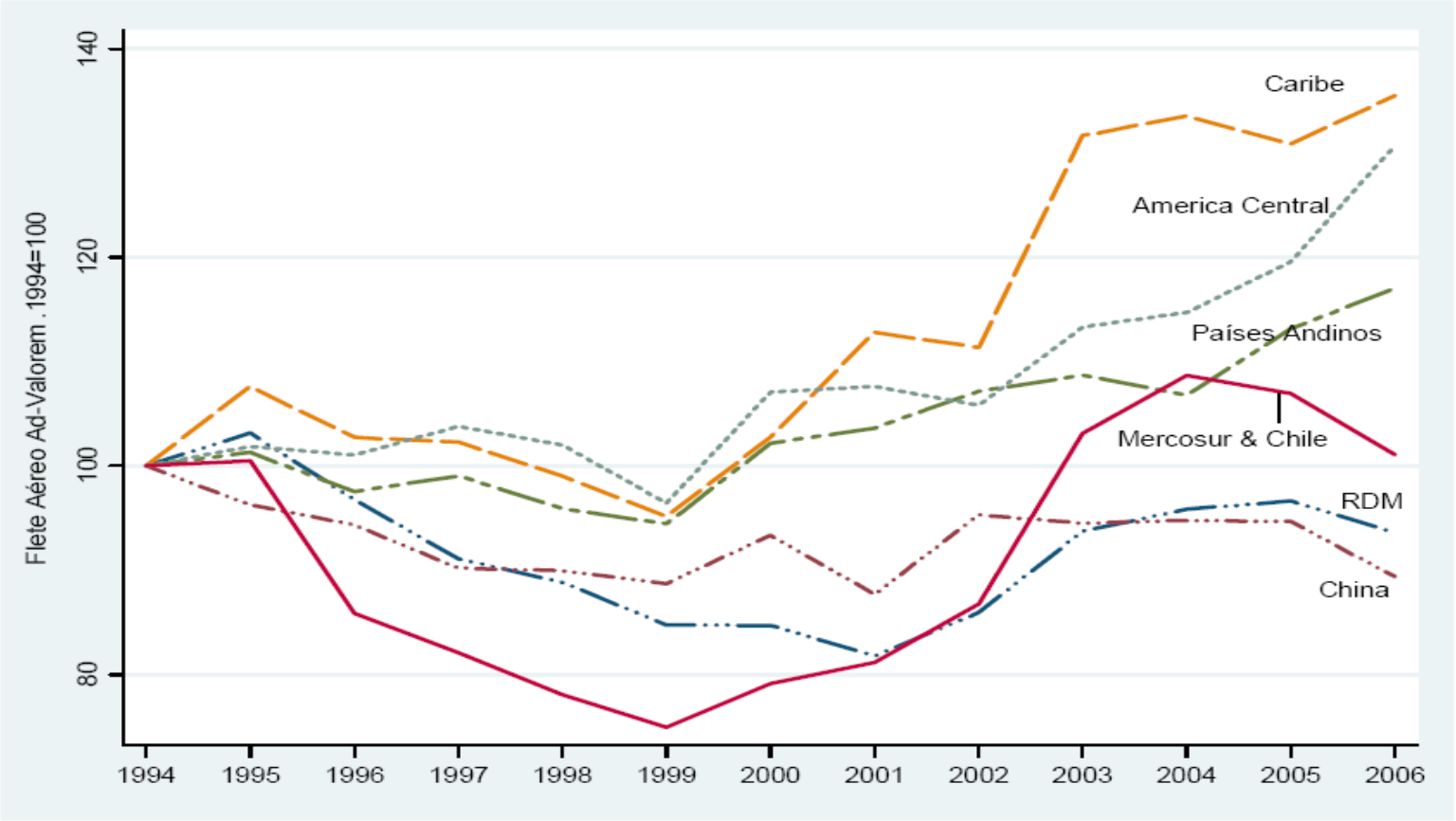
¿Donde estamos hoy?

- Todos los sectores están de acuerdo en la necesidad de invertir en infraestructura
- Todos los sectores estamos de acuerdo en la necesidad de una nueva ley marco (¿ley APP y no solo concesiones?)
- ¡Todos estamos de acuerdo en una visión de largo plazo!
- Todos sabemos y estamos de acuerdo que se requiere de inversión Publico-Privada
- ¿Por qué un sistema multimodal logístico y no solo infraestructura?

Algunos Datos

NO ESTAMOS SÓLOS!
COMPAREMOS!

Tendencia en flete aéreo de exportaciones hacia Estados Unidos controlado por composición del comercio.



Subregiones de ALC, China y resto del mundo (RDM), 1994-2006. 1994=100

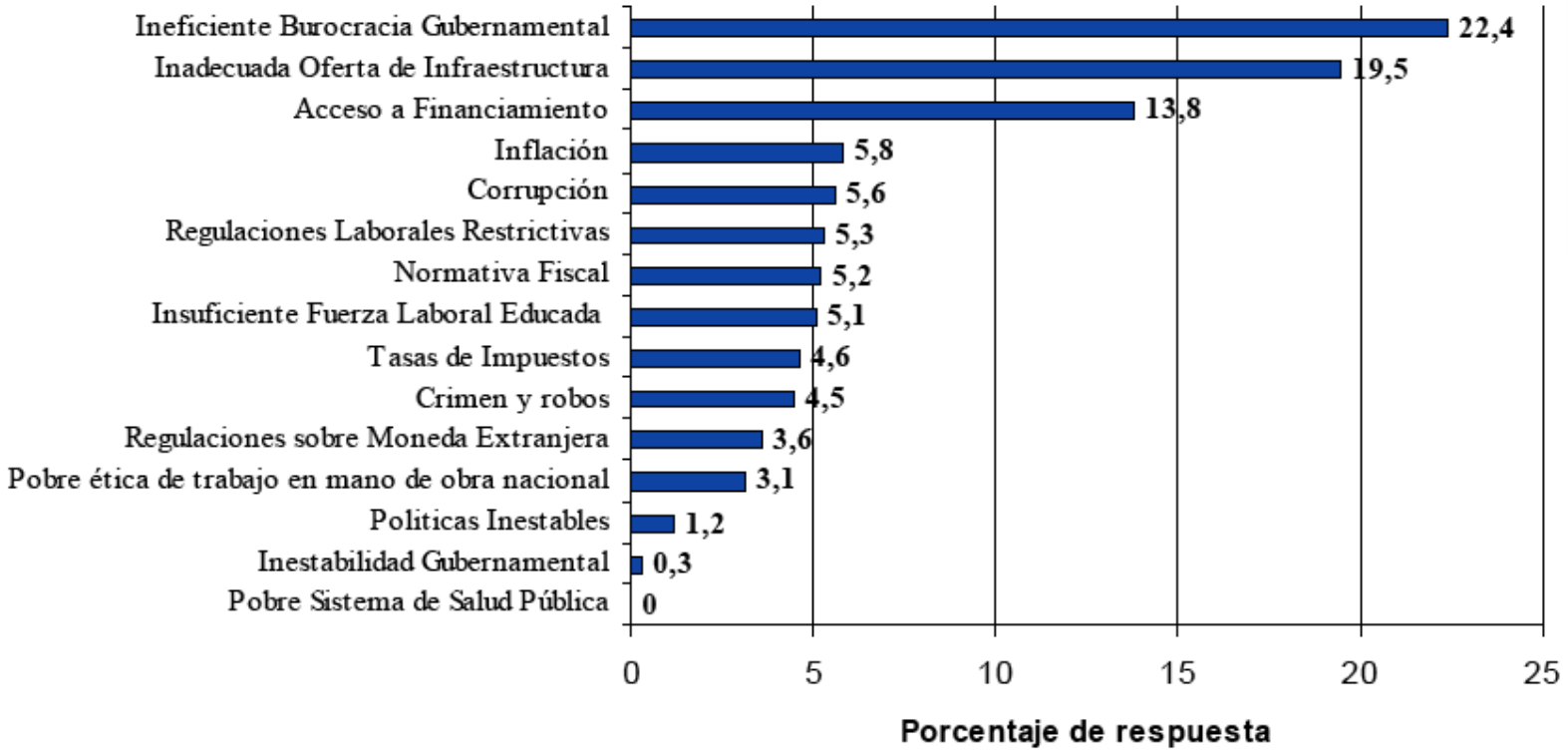
Fuente: Reporte de Competitividad Global 2010-2011 del Foro Económico Mundial.

Costa Rica Vs. Centroamérica según el Índice de Competitividad del Foro Económico Mundial

	GUA	PAN	CRC	ESV	HON	DOM	NIC
Índice de Competitividad Global	78	53	56	82	91	101	112
Requerimientos básicos	85	49	62	71	91	107	109
Instituciones	124	73	51	101	108	117	127
Infraestructura	66	44	78	59	85	107	111
Estabilidad macroeconómica	63	29	108	64	100	88	110
Salud y educación primaria	96	76	22	81	82	107	95
Potenciadores de Eficiencia	81	62	58	87	104	92	122
Educación superior y capacitación	104	82	43	101	106	99	113
Eficiencia del mercado de bienes	61	50	48	53	83	109	116
Eficiencia del mercado laboral	101	106	45	88	134	89	110
Desarrollo del mercado financiero	44	21	85	78	67	99	109
Preparación tecnológica	67	41	57	81	94	66	125
Tamaño del mercado	75	85	82	87	90	71	109
Factores de innovación y sofisticación	62	54	33	96	98	99	126
Sofisticación de los negocios	54	46	32	68	85	82	118
Innovación	89	64	35	126	106	118	124

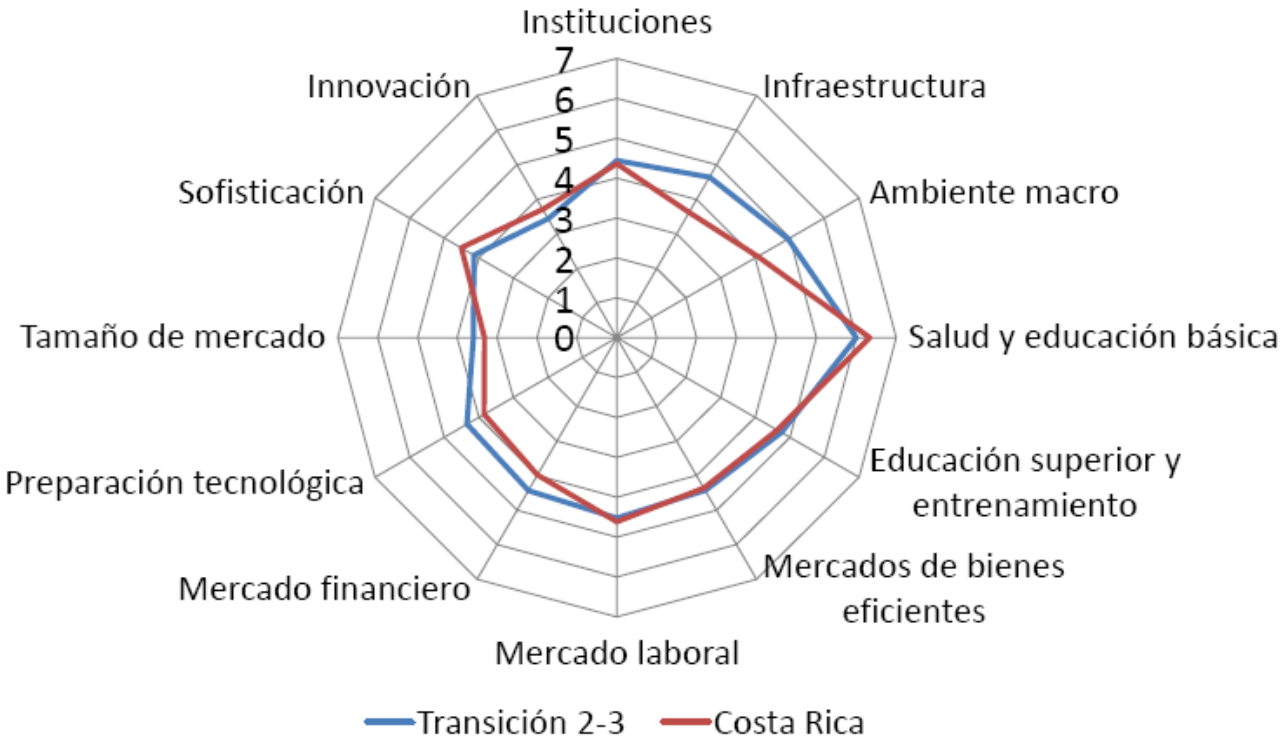
Fuente: Reporte de Competitividad Global 2010-2011 del Foro Económico Mundial.

Los factores más problemáticos par hacer negocios

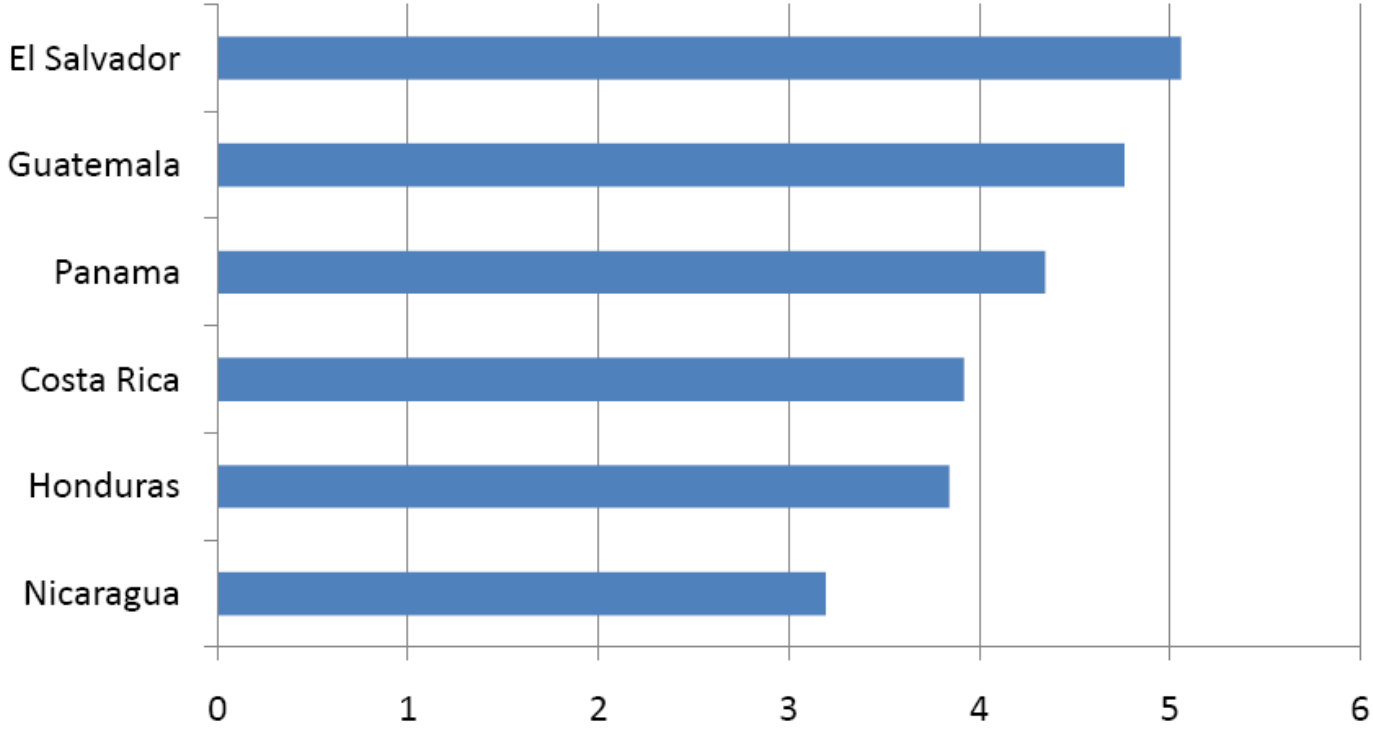


Fuente: The Global Competitiveness Report 2010-2011

Comparación con países en una etapa más avanzada de desarrollo (transición de 2 a 3)



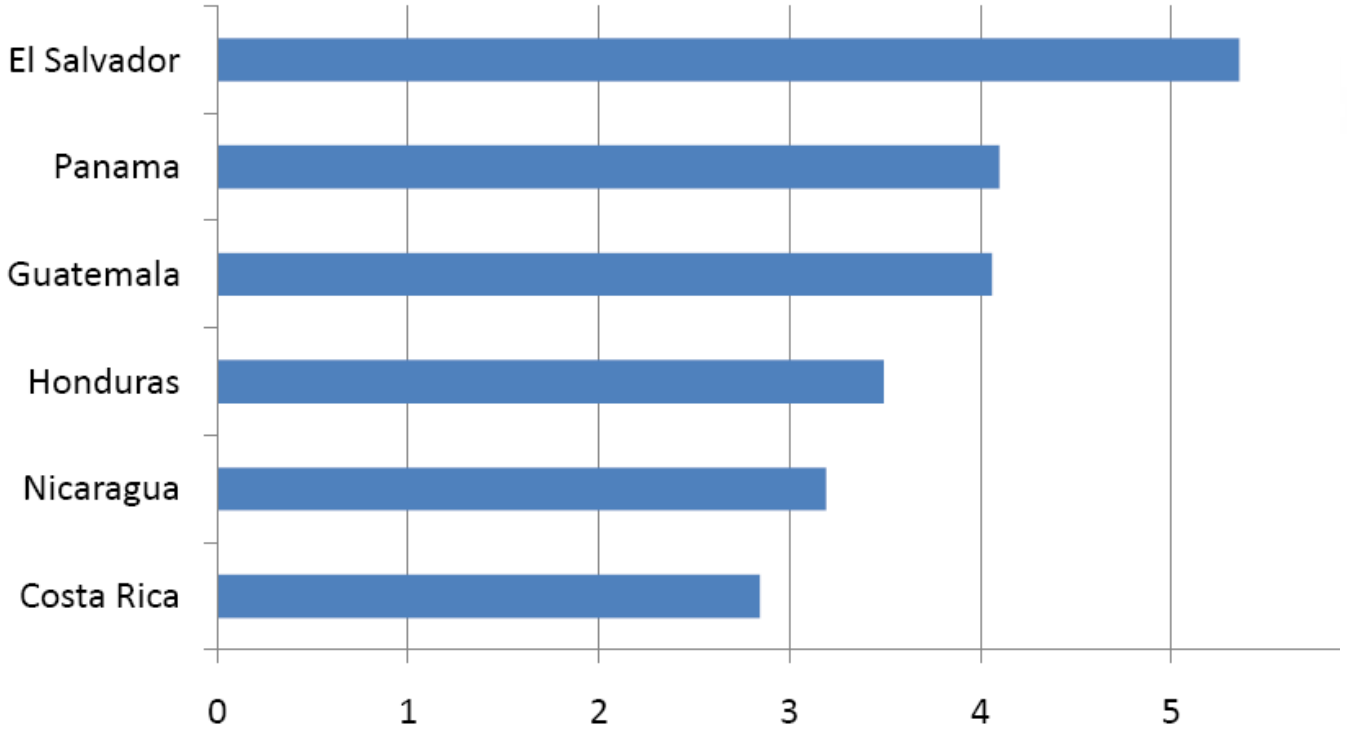
Evaluación General de la Calidad de Infraestructura



Costa Rica se encuentra en la posición 77

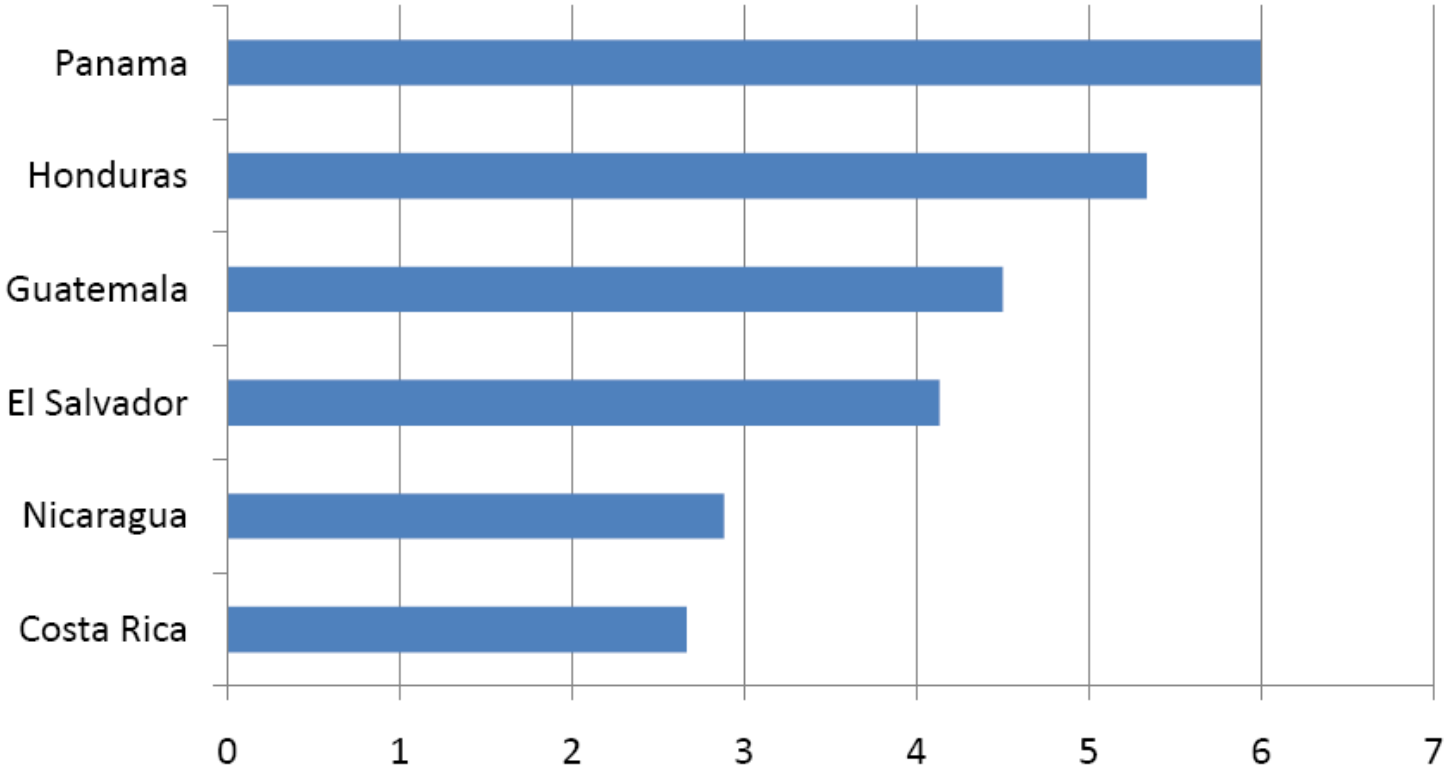
Fuente: Informe de Competitividad Global 2010-2011, Foro Económico Mundial

Evaluación de la Infraestructura Vial



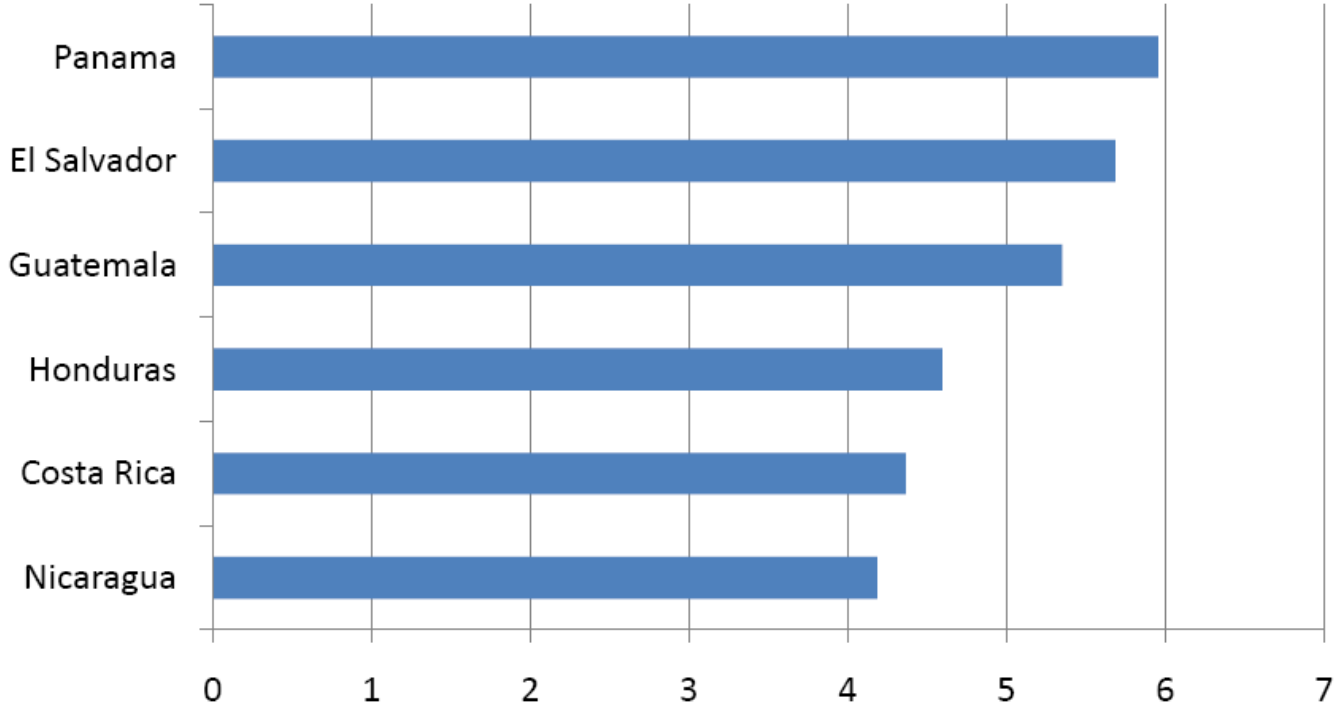
Costa Rica se encuentra en la posición 111

Evaluación de la Infraestructura Portuaria



Costa Rica se encuentra en la posición 132

Evaluación de la Infraestructura de Transportes Aéreo



Costa Rica se encuentra en la posición 80

Un país de contrastes!

EN RESUMEN: ¿POR QUÉ ESTAMOS EN LA POSICIÓN 56/139?

- ✓ Buen desempeño en salud y educación primaria
- ✓ Transparencia de las instituciones
- ✓ Tenemos empresas sofisticadas e innovadoras

- ✗ Burocracia, acceso al financiamiento y corrupción
- ✗ Atraso significativo en infraestructura (transporte)
- ✗ El creciente problema de la inseguridad

¡Otros índices también detectan los mismos problemas!

Porcentajes de opiniones negativas (mala o muy mala) sobre calidad de la infraestructura relacionada con el transporte

	Costa Rica	Países de Ingreso Medio Alto
Puertos	100%	24.81%
Aeropuertos	100%	22.89%
Carreteras	100%	17.79%

Pese a las obvias mejoras de los últimos años, la percepción sigue siendo negativa

Fuente: Logistics Perfomance Index, World Bank 2010

Los componentes del sistema logístico

	Actividades	Funciones	Componentes típicos
Infraestructura y servicios de transporte	FLUJOS INTERNOS	*Movimiento de cargas dentro del territorio nacional*	*Carreteras, autotransporte* *Ferrocarriles* *Navegación fluvial* *Logística urbana*
	NODOS DE TRANSFERENCIA	*Nodos de transbordo del comercio exterior*	*Puertos* *Aeropuertos* *Pasos de frontera*
	FLUJOS EXTERNOS	*Movimiento de cargas fuera del territorio nacional*	*Transporte marítimo, aéreo* *Transporte carretero internacional*
	INTERFASES Y COORDINACIÓN	*Coordinación comercial y operativa entre modos*	*Coordinación de recepción y entrega* *Transporte multimodal*
Logística Empresaria	ORGANIZACIÓN DE CADENAS DE ABASTECIMIENTO	*Diseño y gestión de la cadena de abastecimiento*	*Gestión de materiales e inventarios* *Distribución*
	OPERADORES LOGÍSTICOS E INTERMEDIARIOS	*Provisión de servicios logísticos integrados*	*Operadores logísticos, 3PL, forwarders, agentes* *OTM, ZAL*
Facilitación del comercio	INFRAESTRUCTURA "SOFT " & ADUANAS	*Rastreo e inspección de cargas en el territorio nacional y el movimiento internacional*	*TIC* *Aduanas,reglamentación marítima*
	RÉGIMEN DE POLÍTICA COMERCIAL	*Diseño e implementación de la estrategia del gobierno*	*TLC, EPA, OMC* *Armonización de estándares* *Medidas med. amb./laborales*
	CLIMA DE NEGOCIOS	*Ambiente regulatorio y su impacto en las operaciones de las empresas*	*ISO, SPS, seguridad* *Promoción de las exportaciones*

Los grandes bloques de actividades que condicionan la logística son: (i) la infraestructura y los servicios de transporte; (ii) la logística empresaria y (iii) la facilitación comercial.

Resumen del análisis por componente crítico de la logística regional

	Carreteras	Transporte carretero de cargas	Puertos
Situación actual	Baja cobertura y estado mediocre.	Baja eficiencia, poca profesionalidad.	Intermedia, fuerte impacto de las reformas y la APP.
Principales necesidades	Múltiples: más cobertura, mantenimiento, ampliación de capacidad, modernización de estándares, caminos rurales.	Modernización de la gestión operativa.	Ampliación de la capacidad y mejora del desempeño. Reformas donde no se hicieron; ajustes donde hubo reformas.
Diferenciación por tipo de país	Países más pobres: alta inversión. Países grandes, con vacíos territoriales: necesidad de expansión de la red.	Problemas más acentuados en los países de menores ingresos; dualidad en los países de ingresos medios.	Las diferencias pasan más por el modelo de gestión que por el nivel de ingresos del país.
Inversión, roles público y privado	Alta necesidad de inversión; pública en gran parte. ¿Fuente de financiamiento?	Inversión privada. El sector público puede facilitar una renovación de flota más limpia y eficiente.	Amplio espacio para las APP. Necesidad de buenos diseños y capacidad regulatoria.
Nivel de conocimiento del sector	Generalmente bueno.	Muy bajo.	Generalmente bueno.
Impacto en la logística	Alto, pero difícil de medir, afecta la movilidad en su conjunto. Presión por la fuerte motorización.	Muy alto, no sólo en los fletes, sino aguas abajo en la cadena de valor. En la logística doméstica e internacional.	Muy alto en el comercio exterior, con capacidad de incidir en toda la cadena terrestre y marítima.

	Ferrocarriles	Facilitación comercial	PyME y desarrollo logístico regional
Situación actual	Intermedia a buena en cargas, donde hubo reformas; gran potencial de expansión.	Intermedia, mejoras en proceso. Heterogeneidad, casos de gran atraso.	PyME con costos logísticos muy altos.
Principales necesidades	Mejoras en la infraestructura, accesos a puertos, cinturones en áreas urbanas.	Procedimientos ágiles y transparentes, sistemas sin papeles, ventanilla única, facilitación del tránsito.	Capacitación, integración, plataformas (ZAL), fortalecimiento de operadores, desarrollo institucional.
Diferenciación por tipo de país	Más potencial en países grandes, con cargas masivas.	Más vinculada a la calidad institucional que al ingreso.	Más apropiado en países de ingreso medio.
Inversión, roles público y privado	Espacio para APP. Requiere buena regulación.	Responsabilidad básicamente del sector público.	Estado promotor del desarrollo del sector privado.
Nivel de conocimiento del sector	Generalmente bueno.	Generalmente bueno.	Notablemente reducido.
Impacto en la logística	Alto en la de graneles. Potencial en cargas generales si se acopla al transporte multimodal doméstico e internacional.	Muy alto en el comercio internacional.	Probablemente alto; impacto en PyME orientadas al comercio regional.

Sector	Costo Log.
Comercio	13,8%
Construcción	40,0 %
Consumo masivo	7,8%
Farmacia	5,3%
Manufactura	12,5%
Petroquímica	6,5%
Servicios	31,0%
Servicios logísticos	27,9%
Tecnología	6,5%
PROMEDIO	**17,8%**

Sobre la base de los resultados resumidos en el Cuadro 5 y la experiencia de trabajo en la Región, se ha reconocido un conjunto de seis factores críticos, cuyo desempeño estaría afectando el de la logística en general, particularmente al del comercio exterior:

- Cobertura y estado de las carreteras.
- Desempeño del transporte carretero de cargas.
- Puertos.
- Ferrocarriles.
- Facilitación comercial y control de fronteras.
- Desempeño de pequeñas y medianas empresas en la gestión de la cadena de abastecimiento y el desarrollo logístico regional.

Toda Logística de Carga en C.A. es Terrestre

Síntesis:

- *La red de carreteras en la Región tiene un atraso estructural, que se expresa en su relativamente reducido nivel de cobertura y en el estado de los activos; al mismo tiempo debe afrontar los efectos de un intenso crecimiento del tráfico (debido a mayor actividad, más comercio y creciente motorización).*
- *Ambos desafíos (expandir la cobertura, rehabilitar, modernizar y mantener, por una parte, y ampliar la capacidad, por la otra) obligan a un esfuerzo financiero y de gestión institucional considerable, al punto que constituye el sector de infraestructura que más recursos demanda.*
- *El impacto de las mejoras en la red de carreteras incide definitivamente en los costos de la logística de cargas, pero simultáneamente satisface muchas otras necesidades de movilidad de la población, más allá de la logística.*

Puertos en CA

Síntesis:

- *Muchos puertos de la Región han logrado un desempeño aceptable en sus funciones de carga y descarga de buques; la articulación público-privada ha demostrado ser particularmente eficaz en este sector.*
- *Aun en los casos exitosos persisten problemas de organización de la comunidad portuaria, la articulación entre actores y la relación con la ciudad.*
- *En algunos casos los puertos continúan operando bajo modelos de gestión inadecuados, y se van quedando relegados.*
- *El impacto de las mejoras en los puertos sobre la logística del comercio exterior es formidable: probablemente sea el área en la que mayores avances pueden realizarse para mejorar la competitividad.*

Ferrocarril

- Mas del 60% de importación de combustible fósil es por el transporte de carga
- Ya están los derechos de vía
- Hay energía eléctrica y fibra óptica a lo largo de todo el trayecto del ferrocarril
- Invertir en un ferrocarril de carga reduciría la inflación, la contaminación, menor inversión en carreteras por mantenimiento, menores tiempos, menos muertos entre otros
- Este proyecto sólo se podría hacer bajo un mecanismo de APP

Apoyo a Pymes en Logística

Síntesis:

- *Las Pymes son grandes generadoras de empleo, por lo que su competitividad es del mayor interés de países y entidades subnacionales.*
- *El desempeño logístico de las Pymes es claramente inferior al de las empresas grandes; en la Región se estima que el costo logístico es entre dos y tres veces mayor que el de las empresas grandes.*
- *Las Pymes exportadoras se orientan al comercio intrarregional.*
- *Los análisis y las propuestas en este tema son muy escasos, sobre todo si se considera la magnitud del impacto que podrían tener.*
- *Algunas experiencias internacionales sugieren que pueden impulsarse varias políticas de apoyo al desarrollo del sector privado que ayuden a los clusters de Pymes a aumentar su competitividad.*

Costa Rica

- Ineficiencia portuaria, fragmentación de las operaciones de playa, restricciones de calado; impacta sensiblemente sobre la accesibilidad marítima.
- Demoras excesivas en pasos de frontera.
- Proceso de modernización de aduanas aún incipiente, que cubre algunos puntos de entrada-salida, pero no todos.
- Debilidad en las carreteras: necesidades de rehabilitación y mantenimiento; requerimiento de ampliaciones de capacidad y mejora de estándares en tramos troncales.
- Crecientes problemas de congestión en áreas urbanas.
- Robos en las carreteras.

Fuente: Informe conjunto Banco Mundial/BID, estudios en curso.

Las causas de un desempeño logístico débil

(i) ***Debilidad institucional.*** *En casi todos los países se observa una marcada debilidad del sector público en las instituciones que hacen al desempeño logístico, particularmente en la escasez de recursos humanos capacitados en las oficinas gubernamentales (nacionales y subnacionales) y la falta de sistemas de información para el monitoreo y la evaluación. Esta fragilidad se acentúa ante las necesidades de coordinación propias de la agenda logística: entre políticas sectoriales, entre distintas jurisdicciones de gobierno, y entre el accionar público y el privado.*

(ii) ***Regulaciones.*** *Uno de los aspectos institucionales más relevantes para la logística son las regulaciones, que norman, por ejemplo, los sistemas de transporte y la gestión de las fronteras. Algunos casos destacados son las reglamentaciones para la circulación en tránsito, las de la navegación de cabotaje (generalmente reservada a la bandera nacional), las que regulan el transporte aéreo, o las que fijan las pautas para la participación del sector privado en la provisión de servicios de infraestructura. Estas regulaciones suelen surgir de procesos en los que se enfrentan numerosos intereses (cargadores, transportistas, trabajadores, proveedores de equipos, constructores), en los que los resultados no siempre reflejan el bien común.*

(iii) ***Escasez de financiamiento.*** *La fuerte reducción de la inversión pública en infraestructura que tuvo lugar en la década de 1990 no fue compensada por el impulso dado a la inversión privada. Los niveles requeridos de inversión en infraestructura (para la infraestructura económica en su conjunto, no sólo la vinculada a la logística de cargas) deberían ser del 5% al 7% del PIB para mantener las redes existentes, mejorar su cobertura, satisfacer el crecimiento de la demanda, y lograr –en 20 años– un nivel similar a los países exitosos de Asia (Corea). Actualmente la inversión en la región es del orden del 4% (3% pública y 1% privada).*

(iv) ***Carencia de recursos humanos y capacidad empresarial.*** *El desempeño logístico depende no sólo de las competencias del sector público, sino, en gran medida, de las de los actores privados que actúan a lo largo de las cadenas de valor. Las principales debilidades suelen estar en las empresas pequeñas, tanto proveedoras de cargas como prestadoras de servicios logísticos.*

Estos aspectos deben también ser considerados al diseñarse medidas concretas para la mejora del desempeño logístico.

5 áreas de acción prioritarias en la agenda regional

(i) La primera de ellas es la provisión de infraestructura básica, de uso genérico y no dedicado a la logística de cargas, básicamente de la red de carreteras; no son sólo sus características distintivas, sino también la magnitud financiera del problema (incluido el mantenimiento de las redes) lo que amerita su consideración como un área de acción separada de las demás.

(ii) La segunda área de acción abarca un conjunto de servicios de infraestructura dirigidos en forma más directa a la logística de cargas, en los que predomina el rol privado en la operación, y en los que las asociaciones público-privadas y las regulaciones son de gran importancia. Incluye fundamentalmente los puertos y los ferrocarriles.

(iii) La tercera es la vinculada a los servicios que opera el Estado por sí mismo, o en los que sólo terceriza actividades marginales. Incluye la gestión aduanera y para-aduanera (controles migratorios, fitosanitarios, etc.) que hacen a la facilitación comercial, y el control de los robos de mercadería. Los principales problemas operativos se encuentran en los pasos de frontera y en los puertos (y los robos en las carreteras, con mayor prevalencia en las cercanías de las regiones urbanas).

(iv) La cuarta área de acción propuesta es el apoyo al mejor desempeño del sector privado. Ello incluye la asistencia técnica y la capacitación a las empresas de menores dimensiones en la organización de sus cadenas de abastecimiento, y también a quienes brindan servicios logísticos, como los transportistas, operadores logísticos o intermediarios, y las asociaciones que los nuclean.

(v) La quinta se refiere a la organización del sector público para impulsar políticas de calidad en el desempeño logístico, incluidas entidades de coordinación intersectoriales, interjurisdiccionales y público-privadas, el desarrollo de sistemas de monitoreo para el seguimiento del desempeño logístico, y la capacitación general de los recursos humanos.

Áreas de Acción

Áreas de acción prioritarias	Plazo del impacto	Requerimientos de inversión	Requerimientos institucionales
Desarrollo de infraestructura básica	Mediano a largo.	Alta. Elevada inversión pública.	Reducidos para ampliar la red, mayores para su mantenimiento.
Servicios de infraestructura y sus regulaciones	Corto y mediano.	Media a alta. Espacio para esquemas de APP.	Altos. Capacidad de gestionar APP, regular servicios, evitar captura.
Servicios a cargo del Estado	Corto y mediano.	Baja-media. Básicamente pública.	Altos. Necesidad de modernizar procedimientos y cultura.
Apoyo al desempeño del sector privado	Corto y mediano.	Baja. Capacitación, apoyo a la modernización.	Medios a bajos. Capacidad de diseñar e implementar programas
Organización y fortalecimiento institucional	Mediano y largo.	Mínima.	Altos. Coordinación dentro del estado y público-privada.

¿Como?

- Debe ser un proyecto con visión de largo plazo
- Proyecto integral
- Debe haber dialogo entre los sectores, negociación y acuerdos
- Se requiere de una nueva ley de APP
- La colaboración debe ser económica, técnica y política
- Costa Rica no debe copiar un sistema legal de APP- se debe elaborar un proyecto adecuado a las necesidades del país
- ¡Y NO OLVIDEMOS LA CONECTIVIDAD REGIONAL DEL PROYECTO!

GRACIAS!