

Informe final



Relaciones Intrarregionales

*III Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias
Lima, Perú
16 y 17 de agosto de 2018
SP/IIIELCCLP/IF-18*

Copyright © SELA, agosto de 2018. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.

C O N T E N I D O

I.	RELATORÍA	1
II.	CONCLUSIONES	3

I. RELATORIA

El "III Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias" se llevó a cabo en el Hotel Meliá Lima, Perú, los días 16 y 17 de agosto de 2018 y fue organizado por la Secretaría Permanente del SELA, la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN), CAF-banco de desarrollo de América Latina y la Universidad del Pacífico del Perú. Este evento se realizó como parte del *Programa para la creación de la RED de Puertos Digitales y Colaborativos*, aprobado por el Consejo Latinoamericano (XLII Reunión Ordinaria, Caracas, 26-28 de octubre de 2016) y reflejado en el "Proyecto I.5. Programa Red Latinoamericana y Caribeña de puertos digitales y colaborativos: Hacia el fortalecimiento de comunidades logístico-portuarias, estándares de servicio e innovación tecnológica "del *Programa de Trabajo para el año 2016*, de la Secretaría Permanente del SELA, con el auspicio de CAF-banco de desarrollo de América Latina.

Previamente, el día 15 de Agosto, se realizó el [II Coloquio de Investigación Científica en Cadena Logística Portuaria](#) en el cual se debatió sobre la "Importancia de las redes en la colaboración científica en logística portuaria regional" y se difundieron proyectos de investigación aplicada en la cadena logística portuaria. En ambos eventos participaron ejecutivos de la industria, funcionarios ministeriales y de agencias públicas, consultores e investigadores de 13 países y 27 sistemas portuarios.

En la jornada de trabajo participaron especialistas, gerentes y funcionarios gubernamentales provenientes de los siguientes Estados Miembros del SELA: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Jamaica, México, Panamá, Perú, Trinidad & Tobago, Uruguay y Venezuela. También hubo representación de Alemania, Australia, Holanda y Estados Unidos.

Muy relevante fue la participación de representantes y autoridades de los siguientes entes portuarios y ministeriales: Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN); Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú (MINCETUR); Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), México; Instituto Mexicano de Transporte (IMT), México; Autoridad Portuaria de Jamaica; Empresa Portuaria en Valparaíso, Chile; Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Chile; Administración Nacional Portuaria de Uruguay; Empresa Portuaria de Quetzal, Guatemala; Comunidad Logística del Puerto de Buenaventura, Colombia; Autoridad Portuaria de Puerto España, Trinidad y Tobago (PATT); SCPar Porto de São Francisco do Sul S.A., Estado de Santa Catarina, Brasil; Empresa Portuaria Talcahuano, Chile; Autoridad Marítima de Panamá; Autoridad Portuaria de Limón Moin-JAPDEVA, Costa Rica; Autoridad Portuaria del Puerto de Point Lisas, Trinidad y Tobago; Comunidad Logística San Antonio, Chile; Complejo Portuario Mejillones de Antofagasta, Chile; Cámara de Comercio de Buenaventura, Colombia; Asociación Nacional de Industriales (ANDI), Colombia; y FITAC Colombia.

El sector académico estuvo representado a través de la Universidad de Colima, México; Universidad de Trinidad y Tobago (UTT), Trinidad y Tobago; ESPOL de Guayaquil, Ecuador; Universidad del Pacífico (UP), Perú; Universidad Tecnológica del Perú (UTP), Perú; Universidad del Sur de Santa Catarina (UNISUL), Brasil; Universidad Federal de Santa Catarina (UFSC), Brasil; Universidad de los Andes (UAndes), Chile; Universidad de la Santísima Concepción (USC), Chile; y Universidad de Cartagena, Colombia.

Asistieron también representantes de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y CAF-banco de desarrollo de América Latina. Por el sector privado participaron las siguientes empresas: SAP Tecnologías, Advent Intermodal Solutions Inc., Crimson Logic, RANSA, 1-Stop Connections, BASC Panamá y BASC Perú.

2

En la sesión inaugural hicieron uso de la palabra el [Sr. Edgar Patiño](#) Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN); el Sr. Fausto Arroyo, Ejecutivo Principal de la Dirección de Análisis y Programación Sectorial de CAF-banco de Desarrollo de América Latina, el [Embajador Javier Paulinich](#), Secretario Permanente del SELA y el [Sr. Luis Ascencio](#), Consultor SELA y Coordinador Técnico de la Red de Puertos D&C.

En sentido general, en este encuentro se propuso elaborar una agenda regional de facilitación de comercio y transporte, con énfasis en el rol de los nodos portuarios como articuladores de competitividad de los corredores logísticos de integración económica y promover soluciones a problemas y demandas sociales con el objetivo de impulsar el bienestar y el crecimiento sostenible de América Latina y el Caribe. Específicamente, el propósito del encuentro fue suministrar información a los participantes sobre soluciones y servicios TIC ejecutados en sistemas portuarios de referencia mundial, mostrar los resultados de los estudios cualitativos y cuantitativos para medir el nivel de competitividad de la cadena logística portuaria en los principales sistemas portuarios y derivar lecciones y recomendaciones para América Latina.

La agenda de trabajo del evento incluyó los siguientes bloques temáticos: i) políticas públicas de institucionalidad y digitalización portuaria en la región, ii) la transformación digital y disruptiva en puertos europeos, norteamericanos y del Asia Pacífico, iii) el valor de las métricas, benchmark y el mejoramiento continuo de los sistemas portuarios, iv) avances recientes en competitividad y gestión de cadenas logísticas portuarias, v) perspectivas de desarrollo en áreas portuarias regionales; y, vi) ámbitos de trabajo colaborativo en comunidades logísticas portuarias. A través de estos bloques los principales sistemas portuarios regionales expusieron su visión sobre puertos del futuro en materia de gobernanza, de tecnologías comunitarias, sustentabilidad y corredores logísticos de integración.

También tuvo lugar la Asamblea General de los Miembros de la Red en la que se consideró el "Estado de la gobernanza de la Red y desafíos para los próximos años". Asimismo, se presentó a la audiencia el norte estratégico (misión, visión y objetivos estratégicos) de la Red Puertos DyC. De igual manera, se anunció la Declaración de Lima en la cual, con los insumos derivados de las discusiones y conclusiones de este III Encuentro, se hará un exhorto a los gobiernos de la región para que apoyen, a través de políticas públicas adecuadas, los esfuerzos vinculados al desarrollo, modernización y optimización digital de los sistemas portuarios como factores claves para impulsar la facilitación del comercio internacional en la región

Los representantes de Guatemala, Trinidad y Tobago y Chile ofrecieron su ciudad puerto como sede para el IV Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias.

Como había sido previsto, los participantes visitaron las principales instalaciones portuarias y logísticas del Puerto de Callao, donde pudieron apreciar sus avances y desafíos de cara al nuevo escenario de tráfico de carga en Latinoamérica y el Caribe, y el comercio exterior del Perú.

La [agenda](#) del evento, la lista de participantes, [las fotos](#) y los [videos](#), así como el presente informe, están disponibles en el [III Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias](#). Asimismo, se puede acceder desde la sección [Eventos realizados](#), en el portal del SELA (www.sela.org). Para una apreciación de los antecedentes del trabajo realizado en el marco del Programa para la creación de la RED de Puertos Digitales y Colaborativos, se recomienda visitar el [II Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuaria](#) (Cartagena de Indias, 27 al 29 de julio de 2017) y el [I Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuaria](#) (Ciudad de Panamá, 14 al 16 de julio de 2016).

II. CONCLUSIONES

Las impresiones, ideas y propuestas de los ponentes y participantes en general, suscitadas a partir de las palabras introductorias, las ponencias y, especialmente, de los debates realizados durante el encuentro, se reflejan en las principales conclusiones, expuestas a continuación:

- 1) Los participantes expresaron su preocupación con respecto a los altos costos logísticos que se registran en la región, los cuales, destacaron, han afectado la competitividad de las exportaciones y frenado el crecimiento exportador. A tal efecto, identificaron como principales generadores de altos costos logísticos factores asociados a la infraestructura, los servicios, los procesos y la institucionalidad.
- 2) En diversos estudios para Chile, Perú y Argentina, el sobre-costo derivado de los problemas de coordinación de la actividad logística portuaria, puede llegar a representar el 30% del costo logístico total de una operación de comercio exterior.
- 3) Desde la perspectiva cualitativa, la medición del *Logistics Performance Index (LPI-Banco Mundial)* en los países de la Red Puertos D&C, durante el período 2014-2018, mostró que los países presentaron una caída en los índices de desempeño logístico. Sin embargo, el volumen TEUS (*Twenty-foot Equivalent Unit*, por sus siglas en inglés)¹, movilizadas por los puertos de la Red PDyC, creció un 7% en el año 2017, llegando a la cifra de los 50 MM TEUS.
- 4) Como avance a las respuestas de la versión 2.0 del Benchmark Cualitativo 2018, se consideraron los siguientes atributos: i) integración operacional; ii) gobernanza e institucionalidad; iii) Tecnologías de Información y Comunicación (TIC); iv) calidad, seguridad y eficiencia; v) sustentabilidad, y vi) políticas públicas. Se constató que el promedio más bajo fue el mismo que se registró en 2016 en el atributo "**calidad, seguridad y eficiencia**". Todavía los puertos no generan confianza a la industria para avanzar en términos de competitividad.
- 5) Los resultados de la primera versión del Modelo de *Benchmark* Cualitativo, del año 2016, indicaron que la confiabilidad, la calidad y estandarización de los servicios; aún muestran, en estos ámbitos, signos de ineficiencia.
- 6) La región requiere el diseño de políticas públicas dirigidas a mejorar el marco regulatorio, optimizar los procesos y ampliar los servicios, todo ello apoyado en la Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) teniendo como objetivo la conformación de *Port Community Systems* (PCS) eficientes.
- 7) Se hace necesaria la existencia de un articulador de las ideas, inicialmente a nivel país y luego sub nacional, a través de un ente articulador del sector privado que señale al sector público las necesidades que deben ser satisfechas para establecer negocios. A través de la figura de este ente articulador, el sector privado notificaría a las instancias públicas los adelantos de los aspectos que ha venido trabajando, las mejoras que deben hacerse, generando certeza, fortaleciendo el diálogo, reconociendo las lecciones aprendidas, promoviendo la adaptación de las mejores prácticas para el desarrollo a nivel país y regional y contribuyendo con visiones relevantes y útiles para el diseño de políticas públicas eficientemente articuladas.
- 8) Adicionalmente a la participación en la toma de decisiones, se debe asegurar que estas se ejecuten en el momento adecuado, teniendo en cuenta que los lineamientos y estrategias deben ser concretas y formar parte de un plan de alcance nacional.
- 9) Hay que promover la coparticipación del sector privado en la supervisión y seguimiento de las acciones, valorando la logística de la fiabilidad. En tal sentido, debe haber compromisos por parte del sector privado y el reconocimiento de que los financiamientos públicos son

¹ Unidad equivalente a veinte pies, usada como medida de capacidad del transporte marítimo.

4

escasos y lentos y que, por lo mismo, para ser efectivos, requieren acompañamiento de las inversiones privadas.

- 10) Es perentorio garantizar la sostenibilidad desde el punto de vista económico. Así, por ejemplo, para que una plataforma digital sea un órgano de coordinación, necesita ser dotada de una estructura de recursos económicos sostenibles en el tiempo. En la región, hay poco compromiso en este aspecto. El sector privado debería colaborar y comprometerse en el sostenimiento económico con recursos para estas organizaciones.
- 11) Un aspecto de suma relevancia tiene que ver con la ciberseguridad o protección de la información, para determinar los medios tecnológicos que optimicen el tratamiento de los datos de los clientes y garanticen su protección.
- 12) El impacto de la sensorización masiva, el *blockchain* y el internet de las cosas, va a cambiar el mundo logístico. Dentro de cinco a diez años, el 60% de las empresas logísticas del sector desaparecerán como resultado de los avances tecnológicos y las nuevas tendencias del mercado.
- 13) América Latina debe mejorar la productividad a partir del acompañamiento de recursos, la planificación y la inversión para posicionarse.
- 14) La comunidad portuaria es una herramienta estratégica para propiciar la confianza y el diálogo necesarios entre los actores gubernamentales y no gubernamentales. De esta manera se podrán atender, más efectivamente, algunas cuestiones de políticas pendientes y lograr una mejor gobernanza.
- 15) El tamaño de los puertos latinoamericanos hace necesario compatibilizar el modelo logístico, el transporte marítimo y la logística al interior de los puertos. Los puertos de la región se vuelven más complejos; una muestra de ello lo constituye el Puerto del Callao, cuya cifra se estima sobre los 2,5 millones de TEUS, igualando puertos como el de Sydney, en Australia. Asimismo, hoy en la región existen seis puertos que movilizan más de 2 MM de TEUS y se espera que en 2040 serán 19 puertos en esta categoría; por ejemplo, para el 2040 se estima que puertos como Colón, Balboa y Manzanillo en México, superen los 5 Millones de TEUS.
- 16) Antes de la digitalización de los puertos cada comunidad portuaria debe, inicialmente, definir el modelo logístico que se requiere para operar y evaluar cómo el funcionamiento del puerto afecta a la sociedad.
- 17) Entre los retos destacados por los participantes, estuvieron los siguientes: i) establecer mecanismos de gestión y administración de los corredores logísticos; ii) apoyar la generación y el flujo de información; mejorar los niveles de servicio de los corredores logísticos; iii) revisar y flexibilizar algunas restricciones; iv) acelerar el proceso de formalización y el desarrollo de las comunidades logísticas portuarias (actualmente, nueve de los 27 sistemas portuarios tienen formalizadas su comunidad); apoyar el desarrollo de una gestión ágil que apunte hacia la modernización de los medios de transporte; v) reducir los tiempos y costos de transporte y logística a un dígito, mediante la ejecución de obras de infraestructura; vi) promover la mayor certidumbre jurídica posible; vii) impulsar la adopción tecnológica; viii) fortalecer la gobernanza; ix) garantizar la continuidad operacional, y x) estimular la prospectiva de los mercados.

Para dar continuidad al *Programa para la creación de la RED de Puertos Digitales y Colaborativos*, la Red Puertos DyC tiene previsto, a nivel local: acelerar el proceso de implementación y formalización de las ComLogPorts y Redes de Apoyo universitario, implementar los Benchmarks como herramientas de seguimiento a la competitividad y gestión; avanzar con apoyos técnicos y financieros desde Hojas de Ruta Logísticas (HdRLog); a nivel nacional: promover las estrategias nacionales de logística y puertos con eje en las gobernanzas logísticas, promover el fortalecimiento de áreas especializadas de política pública portuaria y fomento a proyectos de

innovación y difundir los principios de la Declaración de Lima a presidentes y autoridades sectoriales; a nivel regional: vincularse con los esquemas de integración regional, fomentar una Agenda Regional al 2030 y materializar la interoperabilidad de las Ventanillas Únicas Portuarias (VUP).