



VIII Reunión Anual del Grupo de Trabajo de Comercio y Competencia UNCTAD-SELA

Desafíos a los que se enfrentan los países de América Latina y el Caribe en la Competencia y la Regulación del Transporte Marítimo

Juan Luis Crucelegui

UNCTAD

Brasilia, 11 de octubre de 2018

Importancia del transporte marítimo en el comercio mundial

- El comercio marítimo supone el 80% del comercio mundial en términos de volumen y el 70% en términos de valor.
- La carga en contenedores representa el 52% (valor) del comercio marítimo mundial (datos de 2007); 10% del comercio marítimo mundial (volumen) en 2000 y 16% en 2017 (secretaría de la UNCTAD basada en datos de Clarksons Research).
- Previsión de crecimiento anual del 3,2% durante los próximos 4 años
- Los volúmenes mundiales de comercio en contenedores aumentaron un 6,4 por ciento en 2017, la tasa de crecimiento más alta desde 2011.
- Costos de transporte (2016): el 15% del valor de las importaciones se destina al transporte internacional en promedio a nivel mundial; 22% en los pequeños Estados insulares en desarrollo, 19% en los países en desarrollo sin litoral, 21% en los PMA (Examen del transporte marítimo de 2017).



Conectividad

- El índice de conectividad del transporte marítimo de línea mide el grado de integración de un país en las redes mundiales
- La conectividad marítima mejoró significativamente entre 2004-2017 a nivel mundial.
- En América Latina y el Caribe el índice de conectividad ha aumentado el 41% entre 2007-2014.
- No obstante sigue habiendo un margen importante con respecto a otros mercados mas maduros como China, US o Alemania.
- La crisis económica y financiera debilito la demanda y provoco un exceso de capacidad que se tradujo en perdida de rentabilidad. Esto fue la causa de un nuevo proceso de concentraciones y alianzas para hacer frente a la nueva situación

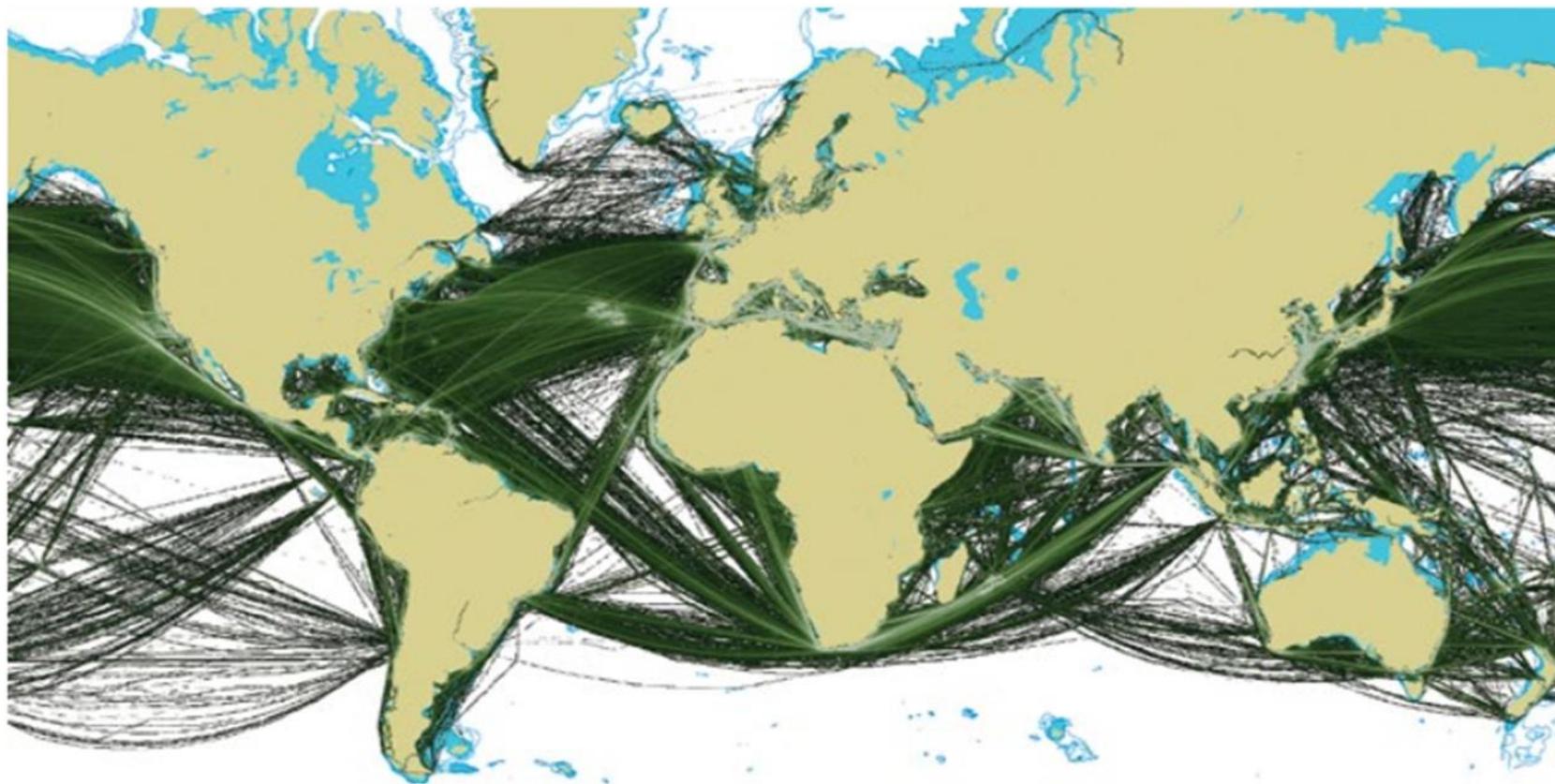


Conectividad

- En la region de America Latina y el Caribe estos efectos fueron mas notables a causa de
 - La mala conectividad y el mal desempeno logistico
 - Carencias en infraestructura
 - Elevados costos portuarios
 - Falta de integracion de plataformas logisticas
- Por otra parte la ampliacion del Canal de Panama tendra consecuencias en terminos de
 - reduccion de frecuencias maritimas
 - Reordenamiento de buques mas pequenos hacia regiones que requieren menores volumenes de carga
 - Uso de unos pocos y grandes puertos mayores volumenes de transbordo
- Los puertos pequenos actuaran como hubs secundarios de los principals actuaran de forma subordinada



DENSIDAD DE MOVIMIENTOS DE TRANSPORTE MARITIMO DE CONTENEDORES EN 2016



Source: Prepared for UNCTAD by Marine Traffic.

Note: Data depict container ship movements in 2016.

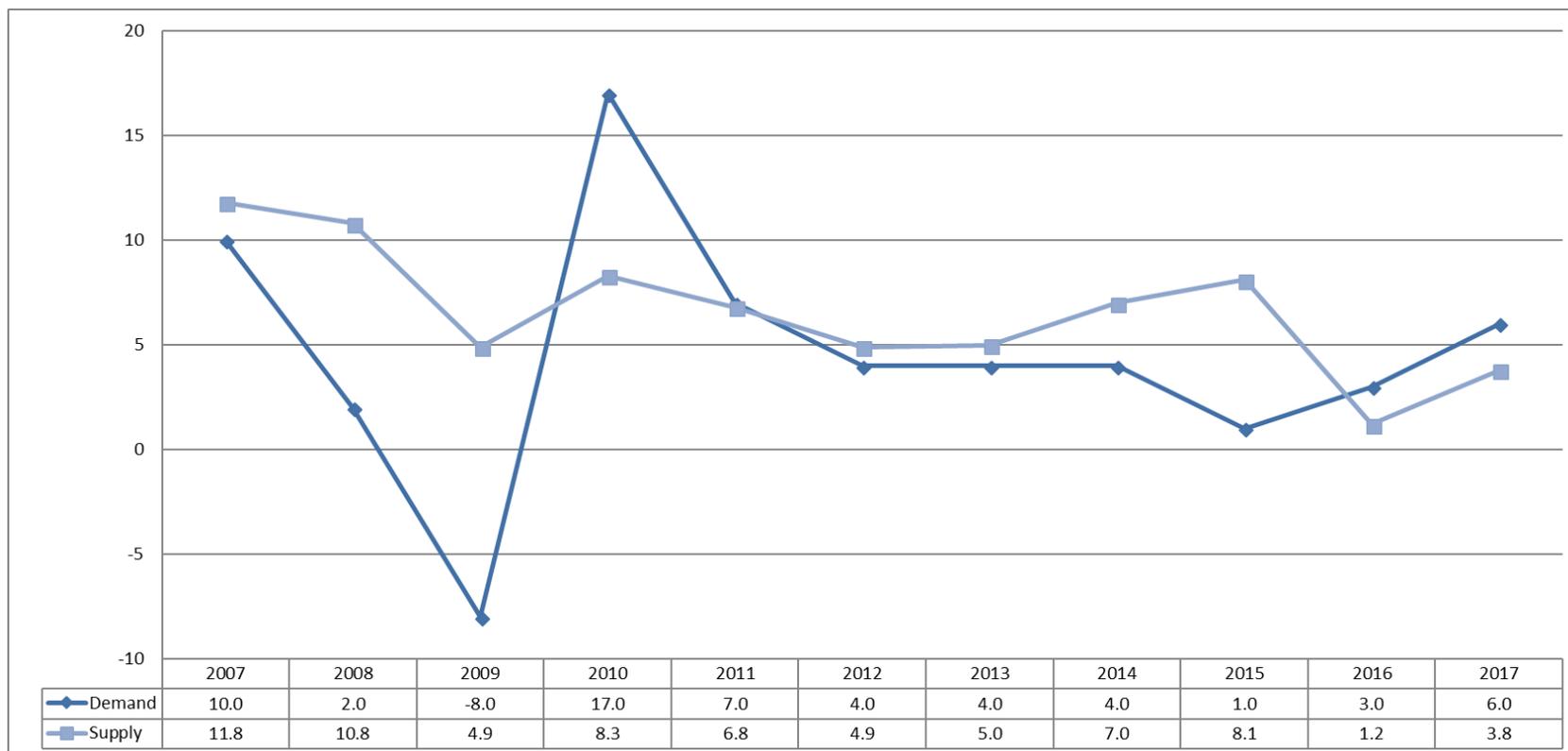


CARACTERÍSTICAS Y TENDENCIAS DEL SECTOR

- **Busqueda de economías de escala** aumento del tamaño de los buques (mega barcos) y su capacidad en la última década, lo que provocó una mayor consolidación.
- **Concentración de mercado:**
En 2014, los 10 principales operadores representaron el 68% de la capacidad desplegada; Para 2018, su participación aumentó a 83%.
Los cinco transportistas más grandes representan el 61% de la capacidad global de los buques (julio de 2018).
- **Servicios de transporte marítimo de línea regular:** el número promedio de operadores que prestan servicios desde y hacia los países disminuyó un 7,3% en el primer trimestre de 2018 en comparación con el segundo trimestre de 2016. Por ejemplo, en el mismo período, el número de operadores disminuyó un 19% en Brasil, 17 % en Egipto, 13% en Sudáfrica, 8% en Malasia y 5% en China (MDS Transmodal).
- El número de **servicios prestados** por todos los operadores disminuyó un 7,5% entre 2014 y 2018 (MDS Transmodal).
- **Impacto de la creciente consolidación** en los operadores más pequeños, que no forman parte de las alianzas globales: su participación en la capacidad desplegada es del 11% en la ruta Transpacífica, el 7% en la ruta Transatlántica y el 1% en la ruta Asia-Europa (MDS Transmodal).



Crecimiento de la demanda y de la oferta de contenedores 2006–2017



Arreglos de cooperacion en el transporte maritimo de linea

- Conferencias marítimas: “grupo de dos o más empresas navieras que prestan servicios internacionales regulares de navegación de transporte de carga en una o más rutas dentro de determinados límites geográficos y que tiene un acuerdo o arreglo, de cualquier naturaleza, en el marco del cual operan con fletes comunes o uniformes y cualesquiera otras condiciones convenidas con respecto a la prestación de servicios de transporte marítimo de línea” (UNCTAD)
- Consorcios: acuerdo destinado principalmente a prestar servicios conjuntos mediante diversos arreglos técnicos, operacionales o comerciales (por ejemplo, la utilización conjunta de buques, instalaciones portuarias, organizaciones de comercialización, etc.
- Alianzas globales: compartir activos y cooperar en las operaciones, al tiempo que mantienen sus propias identidades comerciales y de comercialización



Arreglos de cooperación en el transporte marítimo de línea

- Acuerdos de reparto de buques: facilitan los arreglos operacionales para la prestación de servicios de transporte marítimo de línea y posiblemente incluyan coordinar u operar en conjunto los servicios de los buques y compartir la capacidad de los buques. Pueden ayudar a promover la competencia facilitando la entrada en el mercado de los transportistas que no tienen un volumen suficiente para operar un buque de carga independiente
- Acuerdos de examen voluntario: las partes pueden intercambiar información de mercado, como previsiones sobre la oferta y la demanda y las tendencias del sector, y suscribir directrices voluntarias. Pueden facilitar la fijación de precios y de capacidad, y no se justifican por su repercusión en la creación de eficiencia.. En 2013 había alrededor de 65 conferencias marítimas y acuerdos de examen voluntario en las rutas transpacífica y transatlántica, que representaban aproximadamente el 50% del comercio mundial



Marcos regulatorios de la Competencia en el transporte maritime: China

- El **Ministerio de Transporte** es la Autoridad responsable de hacer cumplir las normas de transporte marítimo desde 2002, que regula el transporte marítimo, protege la competencia leal y se aplica a los acuerdos marítimos y a los puertos en China.
- **No hay exención para las conferencias marítimas:** todos los acuerdos deben presentarse ante el Shanghai Shipping Exchange, según la autoridad designada por el Ministerio.
- En 2014, el Ministerio de Comercio revisó la iniciativa de la alianza P3 basada en los poderes otorgados por la Ley Antimonopolio (2008) para revisar y aprobar / rechazar fusiones y concentraciones basadas en sus efectos de competencia.
- El MOFCOM decidió que la alianza aumentaría significativamente la participación de mercado en la concentración de rutas y mercados de Asia y Europa. La capacidad combinada de las principales compañías marítimas en esta ruta había alcanzado el 46,7% en enero de 2014.
- El MOFCOM también revisó el impacto de los transportistas de líneas regulares y los puertos, y dijo que tendría un impacto negativo en estos jugadores al fortalecer su poder de negociación frente a los cargadores y las autoridades portuarias



Marcos regulatorios de la Competencia en el transporte maritime: US

- La Comisión Federal Marítima es la agencia reguladora independiente responsable de la regulación del transporte marítimo en el comercio exterior.
- EE. UU. Tiene una exención antimonopolio legal para conferencias marítimas. La Ley de Reforma del Transporte Marítimo (1998), incluye una inmunidad antimonopolio limitada para la competencia entre transportistas de línea.
- No hay acuerdos de conferencia de transportista archivados con FMC desde 2000.
- No debe cumplirse si se trata de prácticas similares a los de un cartel: fijación de precios, manipulación de ofertas y asignación de mercado.
- Las partes deben notificar a la Comisión de portadores y estados. FMC realiza una evaluación de impacto de la competencia y desarrolla los requisitos del informe de monitoreo antes de aprobar un acuerdo.



Marcos regulatorios de la Competencia en el transporte maritime: EU

- El Reglamento 4056/86 estableció un sistema de exención para las conferencias marítimas. En 2003 se hizo un estudio sobre los beneficios aportados y el Rto 1419/2006 deroga la exención a partir de 2008.
- Exención por categorías en consorcios desde 1995 y revisada cada cinco años desde entonces. El Reglamento N° 906/2009 extendió la exención por categorías para consorcios hasta abril de 2020.
- Razonamiento del enfoque de la UE para los consorcios y acuerdos de intercambio de embarcaciones: Beneficios para no solo los destinatarios y los cargadores al transmitir ganancias en eficiencia.
- Los consorcios y alianzas que superen el 30% de participación de mercado no pueden estar exentos de la exención y deben realizar autoevaluaciones de cumplimiento con el artículo 101 (1) del TFUE. Si no pueden demostrar el cumplimiento, deben demostrar que el consorcio o la alianza crea eficiencias y las aprueba según el Artículo 101 (3).



Estructura de mercado

- Estructura oligopolica
- Mayor concentración tiene un impacto mas importante en los costos del comercio sobre todo en los países en desarrollo: aumento de los fletes y disminución de las frecuencias En América Latina y Caribe este efecto es mas probable con la ampliación del canal.
- Disminucion de operadores: (2016-2018) 7,3%. Por países: 19% en Brasil, 13% en Sudafrica y 5% en China.
- Desciende el índice de fiabilidad: 82,9% (2016) 74% (2017)
- La tendencia a la consolidación continuara para mejorar las economías de escala, reducir gastos y aumentar los ingresos.
- Esta tendencia afecta a otros actores de la cadena fundamentalmente a los cargadores y a los puertos



Desafíos para la Competencia en el sector

- La utilización de megabuques y las alianzas mundiales provocan mayores barreras de entrada para los operadores globales independientes y de tamaño mediano.
- Falta de presión competitiva hacia las grandes alianzas
- Mayor concentración del mercado: menos competencia, disminución de la calidad del servicio (Global Shippers 'Forum).
- Uso abusivo del poder de negociación de las grandes alianzas
- Integración vertical de transportistas a través de la inversión en puertos y terminales por la necesidad de adaptarlos a la talla de los megabuques
- Puertos que no llegan a acuerdos con las alianzas pueden sufrir importantes pérdidas
- Dificultad de investigar las prácticas anticompetitivas (sedes, lugar en que se realizan los acuerdos, etc.)



Conclusiones

Cambios en la estructura del mercado: (concentración, uso de megabuques): necesidad de revisar los sistemas de exención

Las alianzas mundiales deberían ser analizados bajo criterios similares a los regímenes de control de fusiones e imponer requisitos de información permanente (como lo ha hecho la CFM de US con la Alianza P3).

Al analizar las fusiones, se deben examinar los impactos en los precios y la calidad de los servicios

Seguir de cerca y monitorear los desarrollos en el sector del transporte marítimo de línea para asegurar la competencia.

La cooperación entre autoridades de competencia y comercio puede generar mas competencia y mayor competitividad de los puertos.

La cooperación regional es fundamental para mejorar la gestión logística y reducir el impuesto de la pobreza. En las investigaciones la cooperación internacional es esencial



UNCTAD

PROSPERITY FOR ALL

www.unctad.org



UNITED NATIONS
UNCTAD