



INFORME ESPECIAL

Por: **Carlos José González España**

CONVERSACIONES CON CARLOS JOSÉ

En esta ocasión tenemos el placer y el orgullo de poder conversar con Gordon Wilmsmeier, quien en la actualidad es Kühne Professorial Chair en logística en la Universidad de los Andes y cuenta, en sus logros académicos y profesionales con un PhD en Geografía de Transporte en la Universidad de Osnabrück, Alemania, y Maestría en Geografía, Planificación de Transporte e Informática de la Universidad Técnica de Dresden, Alemania.

Recientemente se desempeñó como Oficial de Asuntos Económicos en la Comisión Económica para América Latina y el Caribe- CEPAL, Naciones Unidas, y en el Instituto de Investigación de Transporte en Edinburgh Napier University. Gordon es reconocido internacionalmente por sus aportes a la geografía de transporte marítimo, desarrollo portuario y temas de navegación interior, con un interés particular en redes de transporte marítimo, competencia, costos de transporte y eficiencia energética. Además, el Dr. Wilmsmeier trabajó como consultor para CEPAL-UN, UNCTAD, ORHLLS-UN, el Banco Mundial, la Agencia de Cooperación Internacional del Japón, JICA, BID, CAF, OEA, y ha colaborado en varios proyectos de la Unión Europea para la Dirección General de Comercio, la Dirección General de Movilidad y Transportes y en Interreg.

Gordon es un profesor honorífico en Geografía Marítima en la Universidad de Ciencias Aplicadas en Bremen y profesor visitante en Göteborg University, Suecia y en la Universidad Nacional de San Martín, Argentina. Ha publicado más de 100 capítulos en libros, artículos en revistas académicas y de la industria, y publicaciones institucionales.

Es el líder de la Red Global de Desempeño Portuario (PPRN) www.pprn.network, miembro de la Asociación Internacional de Economistas Marítimos (IAME), del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad en el Foro de Líderes Europeos de Mercancía y Logística (F&L), del Grupo de Trabajo de Transporte en la Asociación Alemana de Geógrafos y miembro asociado de PortEconomics.

Gordon, recibimos el excelente “chisme” que vienes a trabajar en la Universidad de los Andes, ¿Nos puedes comentar acerca del proyecto?

R/ G. Wilmsmeier: Con gusto, la Universidad de los Andes tiene el proyecto de desarrollar y diversificar la investigación y los programas de estudios en las temáticas de logística portuaria y marítima. Así se ha establecido una colaboración directa e intensiva con la Fundación Kühne para fomentar las actividades en estas áreas.

Que buena noticia, ¿Por qué Colombia?, me explico, como bien sabes en el entorno marítimo portuario los países como Panamá o Chile, históricamente han liderado en la región estos temas, si bien Colombia, con su reestructuración portuaria fue pionera y la apuesta de Cartagena en el entorno del Caribe ha sido relevante y referente global, nuestro país no tiene muchos espacios académicos ni políticos para estos importantes temas para la competitividad.

R/ G. W: La situación del sector marítimo y portuario en este momento es muy complejo. Como usted dice, la reforma portuaria en el país fue pionera y referente en el proceso de reestructuración y evolución en la región, con resultados y avances muy importantes en gestión de infraestructura, productividad. Estos cambios respondieron oportunamente a la creciente demanda del tráfico de contenedores en la primera década del milenio. Sin embargo, el ciclo de vida de las concesiones en muchos países está por terminar, es coincidente con un nuevo entorno v.g. actual reducción o estancamiento de actividad, cambios importantes en la geografía de comercio (shift hacia Asia), un aumento de competencia entre los puertos, particularmente entre los puertos de transbordo, etc. También estamos observando procesos de concentración en la industria marítima, que son una parcial respuesta a la situación del sector por la sobreoferta de capacidad. Este proceso genera tendencias regionales hacia estructuras “quasioligopolísticas” y Colombia está en el centro geográfico de todos estos fenómenos y Kühne y la Universidad de



Imagen: Puerto de barranquilla. Tomado de: <http://www.puertodeparanquilla.com>

los Andes, han identificado la potencialidad de su capital humano y reconocido la oportunidad.

Ya en el tema ¿Cómo ves la crisis del sector? ¿Hay luz al final del túnel?

R/ G. W: Los síntomas de la crisis del sector son tan preocupantes como las causas de la misma. Mientras la principal causa de la situación actual es definitivamente la crisis financiera de 2008 y sus repercusiones en el comercio global, con la resultante sobreoferta, la extensión temporal de esta situación generada por la, aparentemente irracional, continuada expansión de la flota por la industria, en contra de la lógica cíclica que ha gobernado estos mercados, ha modificado el comportamiento histórico del ciclo marítimo. Adicionalmente, en razón a que las expectativas de crecimiento económico en la región no son tan alentadoras la situación de sobrecapacidad se extenderá por más tiempo. Por otro lado, desde la perspectiva de los dueños de carga la actual crisis tiene beneficios por el nivel de fletes tan bajo que para exportadores e importadores aumenta la competitividad. No obstante, en la lucha de la supervivencia las fusiones, adquisiciones y acuerdos operativos han conllevado la concentración en la oferta y ahí es donde veo riesgos más en el mediano y largo plazo cuando la oferta y la demanda se van a reajustar y la industria de líneas navieras va estar mucho más concentrado. Porque en mercados oligopólicos también aumentan los riesgos de barreras de entradas y poder de mercado.

En estos días se desarrolla el experimento del MOL Triumph con 20.150 TEUs nominales y CMA CGM y Maersk ordenaron mega barcos de 20.600 TEUs, y eso me trae a

la memoria, el interesante escrito de Martin Sponfort de principios de los 2000, en que muy rigurosamente argumento que a partir de los 8.000 TEUs los barcos no iban ser económicamente viables ni operativamente factibles. Hace dos años opera el MSC Oscar, en un escenario de sobre oferta, como nos acabas de comentar, en donde cada botadura de estos mega barcos, pese a la chatarrización, sigue incrementando la capacidad instalada, ¿Para dónde vamos? ¿Llegaremos pronto a los 26.000 TEUs?

R/ G. W: La discusión sobre barcos de contenedores cada vez más grande nos ha acompañado durante las últimas décadas. Y la aceleración del aumento en tamaño por el efecto de cascada después de 2008 generó presiones importantes para el desarrollo de infraestructura portuaria. Sin embargo, la discusión solo sobre economías de escala no es suficiente por los cambios estructurales del mercado de contenedores. Porque con la emergencia y el crecimiento de mercado de contenedores refrigerados, los servicios de líneas regulares se han convertido de la producción mono-producto a una producción multi-producto. De tal forma, las economías de alcance que se generan en la producción multi-producto hoy en día juegan un rol importante.

Volviendo a su pregunta, si es probable que las líneas navieras van a tratar de seguir empujando por aumentos de tamaño de barcos. ¿Pero por qué no vemos una posición más firme de los puertos en la cual las definen un tamaño máximo de las embarcaciones que van a aceptar?

¿Podría haber una posición firme de los terminales? ¿No son ellos simples reactivos, prestadores del servicio de clientes que “siempre tienen la razón”?

R/ G. W: La posición de los puertos (las autoridades portuarias) y de los operadores de los terminales es compleja. No hay una clara respuesta si una terminal podría haber una posición firme frente las navieras en relación al tamaño máximo aceptado. Sin embargo, parece válida la pregunta: “How big is beautiful?” Creo que una mejor cooperación entre los puertos y los actores relacionados es necesario para justo formar una posición clara, cual podría ser el tamaño máximo aceptado. Para formularlo como pregunta: ¿Cuál sería la reacción de las navieras, si por ejemplo todos los puertos de la Costa Oeste de América del Sur decidirían no recibir barcos más grandes de 13.000 TEU?

¿Hemos pasado del concepto de economías de escala, al concepto de economías de alcance ?

R/ G. W: Definitivamente el transporte de contenedores se ha convertido en un servicio multi-producto y de tal forma el concepto de economías de alcance debería tener un rol preponderante en la discusión y análisis del sector.

En estos escenarios de desaceleración económica, algunos dicen que, de transiciones históricas, es más los comparan como el salto del feudalismo al capitalismo en el S. XV y XVI; se consolidan los oligopolios globales, especialmente de nuestro interés el de transporte marítimo y operación de puertos; se incrementa la desigualdad; el calentamiento global y el terrorismo son temas del diario vivir; reacciones populistas de derecha e izquierda nos asombran todos los días ¿Cuáles son los retos de los gestores portuarios, tanto públicos como privados?

R/ G. W: Los retos de los gestores en primer lugar son de desarrollar estrategias que les permiten ser exitosos en un escenario con bajo o nulo crecimiento de actividad, en segundo lugar, el sector va a tener que implementar medidas para mejorar su desempeño sostenible. Esto incluye mejorar las huellas de emisiones y de agua, como también mejorar su eficiencia energética. Tercero, y no de menor importancia, es la preparación (especialmente del sector público) en la revisión y adecuación (si no reforma) de los marcos institucionales y regulatorios a los desafíos actuales y las nuevas realidades de la industria marítima y portuaria.

En los últimos años tus trabajos sobre las hidrovías latinoamericanas te han llevado recorrer personalmente nuestros ríos amazónicos ¿Qué nos puedes contar de esto?

GW: En los últimos años he trabajado intensamente con el Gobierno de Ecuador para desarrollar la política de transporte y movilidad fluvial del país. Directamente trabajé en establecer un diálogo ente los países en temas fluviales. Un resultado concreto es la creación del Working Group CEPAL-PIANC y los países para trabajar en el desarrollo de una clasificación regional de las vías navegables de América Sur ¿Recuerdas que allá nos encontramos en Río de Janeiro, el año pasado? A nivel más micro hemos

organizados pruebas de motores eléctricos fuera bordo, entre otros ríos en el Putumayo, Para mostrar el potencial de electro-movilidad en el transporte fluvial para embarcaciones e menor escala y de turismo.

En lo particular al río Magdalena, en los últimos días las esperanzas en su reactivación como elemento de infraestructura de transporte, al declarar la caducidad del contrato de la APP, se viene al piso, porque ello conllevará terminar lo avanzado abruptamente y reiniciar el proceso hasta encontrar un interesado. ¿Qué opinión te merece?

R/ G. W: El desarrollo y el financiamiento de es un tema muy complejo, especialmente cuando se trata de iniciar el desarrollo de la actividad de transporte fluvial. El rol proactivo del sector público en esta fase es muy relevante. Desde mi punto de vista una pregunta clave es: ¿Cuáles son las medidas a tomar para hacer el transporte fluvial una opción atractiva para el sector logístico? Como hemos también descrito en las últimas publicaciones, la implementación de una clasificación económica diversificada permite definir metas claras de intervención e inversión para diferentes tramos de un río.

Por último, en lo personal, ¿Cómo te ha recibido Colombia? Te lo pregunto porque en nuestro país la discusión política ha polarizado las opiniones y ha extendido un manto de pesimismo y de sentimientos apocalípticos, que a mi criterio no nos deja apreciar la real situación nacional, y tu, un alemán, habiendo vivido en diferentes partes del mundo con tu familia globalizada, pero conociendo mucho a Latinoamérica, puedes tener una visión interesante de nuestra Nación.

R/ G. W: Creo que Colombia es un país muy atractivo para vivir. Los avances en el país en los últimos años son muy notables, aunque sé que muchos colombianos podrían tener la opinión que el país podría haber avanzado más. De tal forma la posibilidad de trabajar en este país y hacer una contribución al crecimiento del sector académico y la generación de conocimiento en el país y la región es un proyecto muy atractivo.

Nuevamente mil gracias, por compartir con nosotros estos importantes pensamientos y conceptos y con sincero aprecio te deseamos lo mejor en esta nueva etapa de tu vida profesional y personal en nuestro país y sobra decir que la Liga Marítima Colombiana estará atenta a colaborar y ser partícipe de los proyectos comentados.

R/ G. W: No a ustedes muchas gracias, y espero verles muy activos en los diferentes programas que estará liderando la Universidad de los Andes en conjunto con la Fundación Kühne, allá a sus órdenes.