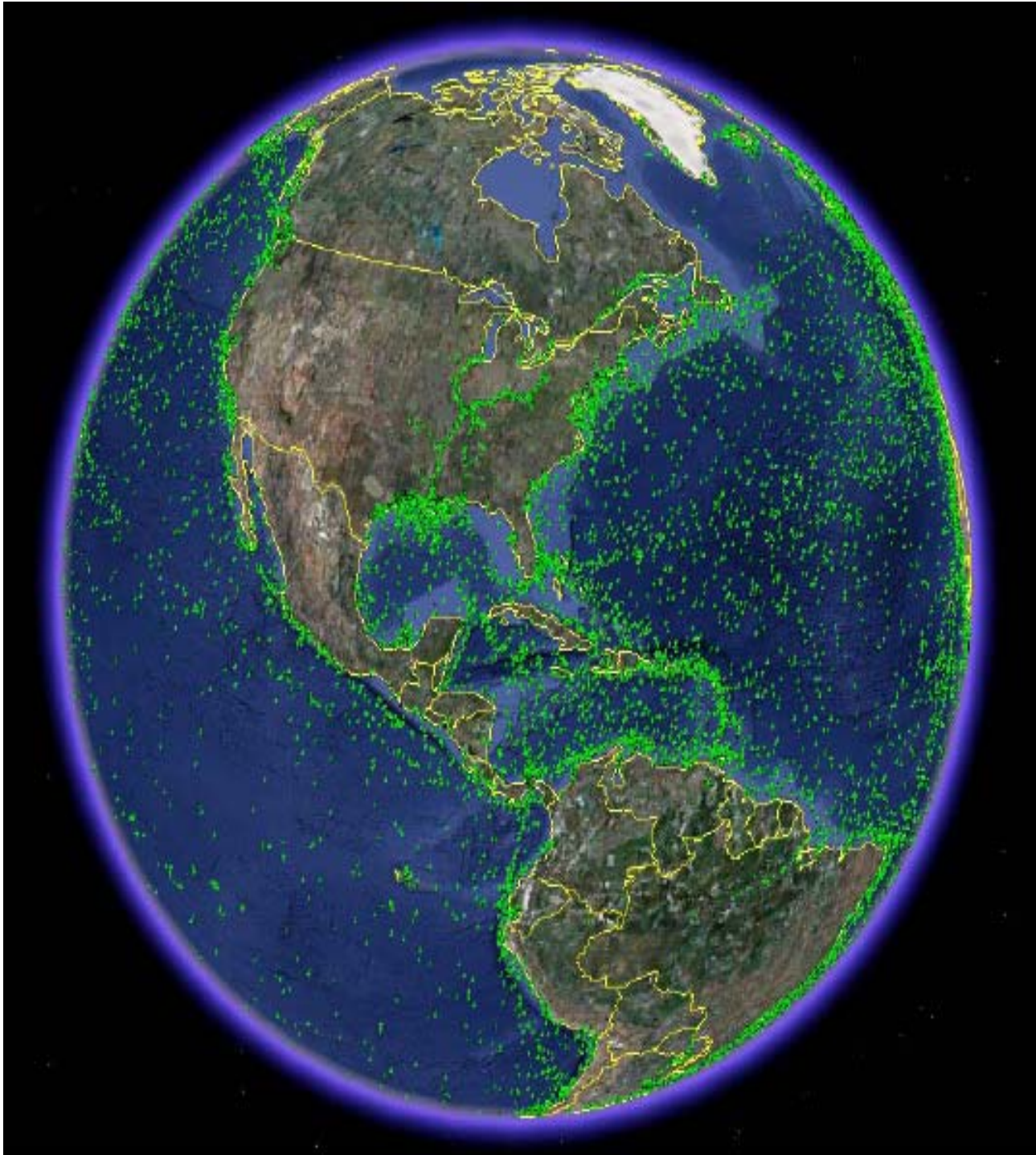


¿Es el Transporte de Corta Distancia una solución para América Latina?

Carlos Ernesto Gonzalez De La Lastra

PROINTEC PMÁ





Movimiento de Naves en la Región Latinoamericana

Servicios de buques portacontenedores que atracan en puertos del Caribe



Fuente: Compair Data, Enero 2009

Principales líneas navieras atendiendo el mercado de
Centroamérica con los Estados Unidos para el año 2008



RANKING	Código	Naviera	2,008 TEUS	Participación de Mercado %
1	DLFF	DOLE FRESH FRUIT INTERNATIONAL LIMITED	129,141	24.43
2	CAMN	CROWLEY LINER SERVICES INC	85,459	16.17
3	SMLU	SEABOARD MARINE LTD	72,546	13.73
4	MAEU	MAERSK SEALAND	63,376	11.99
5	APLU	APL CO PTE LTD-NOL GROUP	38,437	7.27
6	NOSH	NETWORK SHIPPING LTD (A LIBERIAN COMPANY)	37,321	7.06
7	DOLO	DOLE OCEAN CARGO EXPRESS	13,970	2.64
8	GWFT	GREAT WHITE FLEET (US) LTD	10,811	2.05
9	NYKS	NYK LINE (NIPPON YUSEN KAISHA)	9,625	1.82
10	AIEI	AGRICULTURE INVESTMENT EXPORT INC	9,385	1.78
11	MSCU	MSC-MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S A	8,626	1.63
12	GWFL	GREAT WHITE FLEET LTD	6,314	1.19
13	ISCB	ISABELLA SHIPPING COMPANY LTD BERMUDA	5,926	1.12
14	EGLV	EVERGREEN LINE	5,539	1.05
15	HLCU	HAPAG LLOYD A G	5,166	0.98
16	KOSL	KING OCEAN SERVICES LIMITED INC	3,863	0.73
17	CMDU	COMPAGNIE MARITIME D'AFFRETEMENT	2,737	0.52
18	BACK	BANACOL MARKETING CORPORATION	2,432	0.46
19	MRUB	MARUBA S C A	2,152	0.41
20	MOLU	MITSUMI O S K LINES LTD	1,739	0.33
21	UPOF	UPS OCEAN FREIGHT SERVICES INC	1,483	0.28
22	EXDO	EXPEDITORS INTERNATIONAL OF WASHINGTON INC	1,331	0.25
23	DMAL	DANMAR LINES LTD	1,146	0.22
24	LAVR	LCL	1,001	0.19
25	BNUH	BERNUTH AGENCIES INC	852	0.16
		Las demas	8,172	1.55
	TOTAL		528,549	100

Fuente: Preparado por Maritime & Logistics Consulting Group, S. A. con información de The Datamyne

Tráfico portuario por país en Latino América (Miles de toneladas)

	Region	2004	2005	2006	2007	Change 2004-2007
Brazil	South America	618 796	645 560	629 177	714 817	15.5%
Mexico	Central America	264 530	282 720	286 724	271 638	2.7%
Argentina	South America	100 843	101 495	134 758	141 258	40.1%
Colombia	South America	99 000	100 500	102 610	112 973	14.1%
Chile	South America	91 453	104 922	103 123	112 650	23.2%
Ecuador	South America	70 642	69 685	75 250	40 716	^a
Panama	Central America	26 246	34 198	36 685	32 386	23.4%
Jamaica	Caribbean	16 998	18 624	20 177	19 998	17.6%
Peru	South America	16 998	17 946	19 005	18 561	9.2%
Guatemala	Central America	14 717	15 755	16 081	15 968	8.5%
Dominican Republic	Caribbean	15 208	14 987	15 055	15 586	2.5%
Costa Rica	Central America	10 794	11 051	12 706	13 615	26.1%
Venezuela (Bolivarian Republic of)	South America	11 205	9843	10 544	11 426	2.0%
Uruguay	South America	7670	8416	10 528	10 215	33.2%
Honduras	Central America	8 765	9 273	9 464	9 902	13.0%
El Salvador	Central America	4 686	5 098	5 965	4 372	-6.7%
Guadeloupe	Caribbean	2 741	2 973	3 137	3 436	25.3%
Nicaragua	Central America	2 328	2 505	2 707	2 919	25.4%
Barbados	Caribbean	1 189	1 202	1 308	1 313	10.4%
Netherlands Antilles	Caribbean	809	895	915	985	21.8%
Belize	Central America	251	247	256	723	187.9%
Saint Lucia	Caribbean	418	498	535	548	31.2%
Bolivia	South America	625	n.a.	n.a.	n.a.	
Trinidad and Tobago	Caribbean	6 254	6 520	13 239	n.a.	

2007 - 1.5 Billones de toneladas métricas

Fuente: UNCTAD basado en UNELACLAC-Perfil Marítimo, Containerisation International e información individual de puertos de 2006 y 2007

BALANCE DE COMERCIO CONTENERIZADO EN LATINOAMERICA 2007
TEUs

	Exportaciones	Importaciones
Argentina	120,708	86,934
Brazil	379,121	91,497
Centro America	74,397	201,720
Chile	215,248	89,369
Colombia	129,862	134,129
Caribe	85,428	223,572
Mexico	219,619	256,463
Otros paises de la costa este de América del Sur	31,553	43,895
Otros paises de la costa oeste de America del Sur	28,424	49,016
Peru	65,028	95,298
Venezuela	63,130	140,625

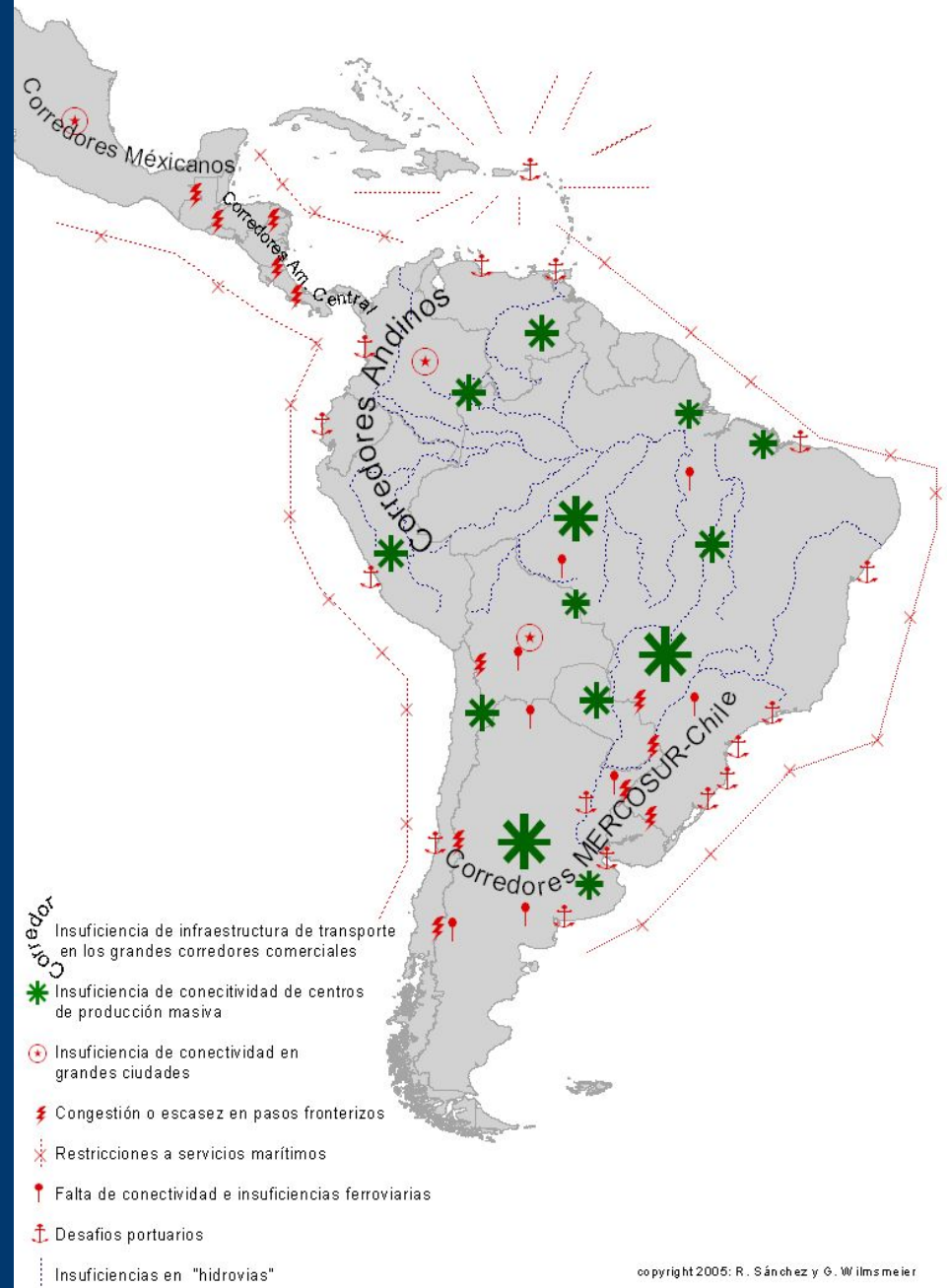
Fuente: Review of Maritime Transport 2008

EXPORTACIONES INTRAREGIONAL CONTENERIZADO EN TEUs 1,412,518 (16%)
COMERCIO INTERNACIONAL EN LATINOAMERICA 17,582,878

Mapa de las insuficiencias de infraestructura de transporte y logística en América Latina y el Caribe

- Dispersión de la demanda
- Insuficiencia en los requerimientos de carga en cuanto a densidad y frecuencia
- Infraestructura de transporte deficiente
- Difícil justificación de inversiones
- Problemas topográficos
- Congestión o escasez en pasos fronterizos
- Dispersión de la población
- Restricciones a servicios marítimos
- Insuficiencias en hidrovías
- Deficiencias de conectividad entre centros de producción y consumo masivos

El mapa es una aproximación gráfica, y no pretende describir con precisión todas y cada una de las insuficiencias específicas



Las reformas en la provisión de infraestructura, en general, raramente han sido concebidas en el marco de una planificación general del transporte y la logística, observándose además:

- **Falta coherencia en políticas públicas de los países de la región**
- **Falta de objetivos comunes entre las políticas públicas**
- **Falta de integralidad de la visión**

Necesidad de crear una visión estratégica, compartida, complementaria e integrada de la infraestructura hacia el desarrollo, articulando objetivos y proyectos entre los distintos países de la región

Desafíos para el Transporte Marítimo en Latino America

- Desarrollo de las terminales debe adaptarse a las nuevas necesidades de los buques o tener opciones como el Transporte Marítimo de Corta Distancia, los canales secos, etc.
- Respuesta exacta a la Planificación de atraques de las líneas navieras.
- Alta Productividad Portuaria.
- Eficiencia en los servicios a los camiones.
- Inversiones en Tecnología.
- Seguridad de instalaciones portuarias.
- Promoción de las industrias marítimas auxiliares.

EL POR QUÉ DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN AMERICA LATINA


El sistema de transporte dentro del territorio de América Latina depende casi totalmente del transporte automotor por carretera.

En los vehículos de transporte de carga se ha estimado hasta un 40% de pérdida del tiempo total del flete en trámites fronterizos.

El comercio exterior (extra regional) depende en alrededor del 90% del transporte marítimo.

El cabotaje regional es prácticamente inexistente, salvo pequeños servicios en algunos países.

BENEFICIOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN AMERICA LATINA

- Promueve la integración de la región
 - Fomenta las actividades marítimas en los puertos de la región.
 - Unifica los criterios para la facilitación marítima portuaria.
 - Disminuye los costos del transporte de mercaderías.
 - Facilita el comercio de mercaderías en la región.
- 

TMCD: elementos indispensables

■ Marco Reglamentario:

- ◆ Desarrollar marco reglamentario simple
- ◆ Ratificación e implementación de convenios internacionales
- ◆ Modernización de la legislación marítima
- ◆ Agilizar los procedimientos administrativos
- ◆ Armonización de las normas aduaneras
- ◆ Reducir impacto procedimientos de seguridad
- ◆ Mantener imagen ecológica del TMCD

■ Desarrollo y Promoción:

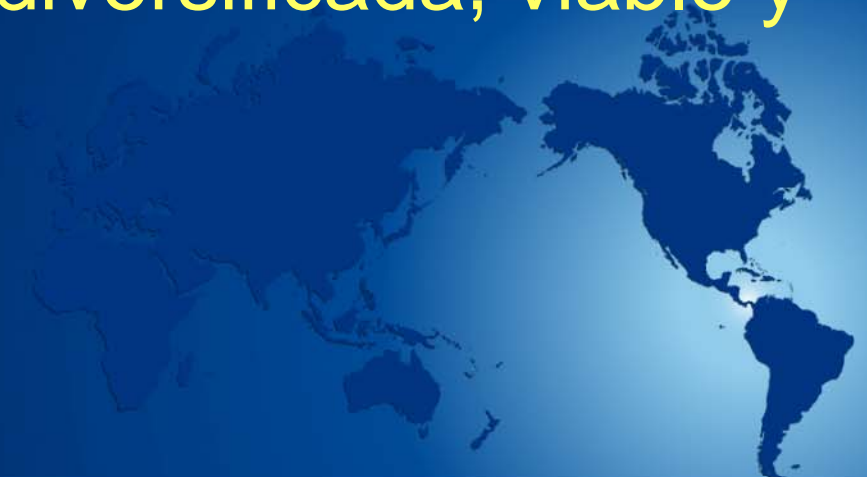
- ◆ Iniciar promoción del TMCD
- ◆ Desarrollar e implementar incentivos

■ Adaptación del sistema portuario al servicio del TMCD

- **Soluciones** integrales para el TMCD: coordinación y cooperación de todos los agentes, privados y públicos, de la cadena logística puerta a puerta.

TMCD : Premisas básicas

- Intermodalidad: cooperación entre modos.
- Búsqueda conjunta de alternativas viables.
- Competencia entre cadenas logísticas.
- Diversificación de riesgos logísticos.
- *Objetivo*: una logística diversificada, viable y sostenible.



Promoción TMCD

- Concienciar a los operadores logísticos y de transporte de las posibilidades del TMCD.
- Identificar y analizar problemas y obstáculos a la competitividad del TMCD.
- Impulsar alianzas estratégicas entre operadores de la cadena de transporte intermodal con participación de TMCD.
- Colaborar con los operadores de transporte para promover soluciones logísticas intermodales viables a medio-largo plazo, para mantener el crecimiento sostenible del transporte en Latinoamérica.

TMCD : elementos a reflexionar

Elementos innegociables en otros contextos podrían explorarse en el contexto de TMCD, contribuyendo a la reducción del coste portuario, como:

- ◆ Autoasistencia.
- ◆ Exenciones de practicaaje.
- ◆ Tamaño y composición de las manos de estiba.
- ◆ Coordinación de horarios, incluyendo comienzo y duración de los turnos de estiba.
- ◆ Descuentos en tarifas de servicios por uso frecuente.
- ◆ Forfaits por escala, incluyendo servicios.

TMCD EN LA PRACTICA

PAPEL AUTORIDADES PORTUARIAS:

Fomentar la aplicación en el ámbito local de :

- Identificación del TMCD como objetivo prioritario de la comunidad portuaria local.
- Tarifas portuarias bonificadas para TMCD.
- Simplificación y personalización despacho.
- Mejora de accesos del puerto a la red de carretera y ferrocarril y prioridad para TMCD.

TMCD EN LA PRACTICA

PAPEL ACTORES DE LA COMUNIDAD LOGÍSTICA

- ◆ Colaboración y cooperación.
- ◆ Compartir información para poder gestionar los procesos físicos (operaciones).
- ◆ Servicios de calidad a un cliente final común. Integridad, transparencia.
- ◆ Simplificación documental y de trámites. Agilidad.
- ◆ Coordinación de horarios entre sí y con los servicios de transporte marítimos y terrestres

RECOMENDACIONES para que el TMCD tenga alcance masa crítica

Los principales proyectos deberían considerar incorporar:

- Varios (incluso más de dos) puertos,
- Varias compañías navieras,
- Varios operadores logísticos

... Cooperación para alcanzar una masa crítica y obtener economías de escala



Ejemplo de instrumentos de promoción

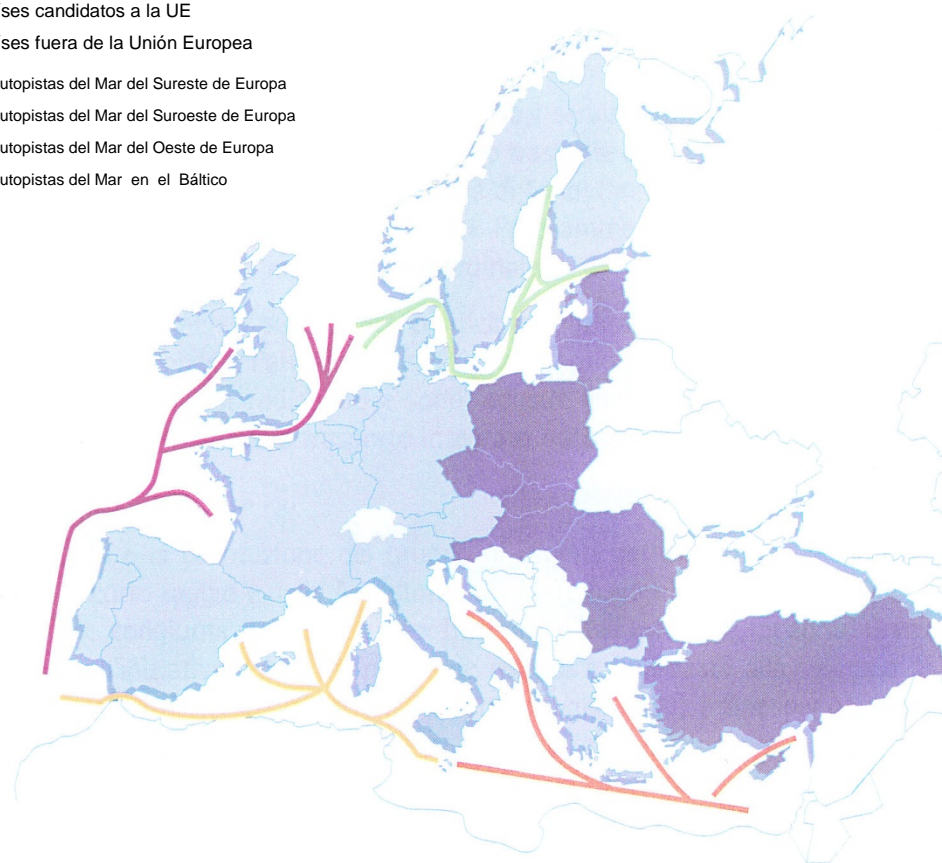
ECOBONO: ayuda italiana a la intermodalidad terrestre-marítima para transportistas por carretera:

- ◆ Retorno del 20% del flete
- ◆ Compromiso de utilización del SSS, al menos en 3 años
- ◆ Agrupación de empresas.
- ◆ Evita conflictos de distorsión de la competencia
- ◆ Aprobada por Bruselas se puso en marcha en el 2007.

PLAN MAESTRO DE LAS AUTOPISTAS DEL MAR

Cuadrante del Corredor Marítimo Europeo

- Países de la Unión Europea
- Países candidatos a la UE
- Países fuera de la Unión Europea
- Autopistas del Mar del Sureste de Europa
- Autopistas del Mar del Suroeste de Europa
- Autopistas del Mar del Oeste de Europa
- Autopistas del Mar en el Báltico



Las Autopistas del Mar en la Red Trans-europea de Transporte (TEN T)

OBJETIVOS:

- Concentrar flujos de cargas en cadenas logísticas marítimas para mejorar la viabilidad y prestaciones de enlaces existentes.
- Establecer nuevos enlaces regulares, frecuentes y viables.
- Reducir la congestión de las principales carreteras europeas.
- Mejorar el acceso a las regiones periféricas e insulares.

•Las Autopistas del Mar en la Red Trans-europea de Transporte (TEN T)

- Propuesta de modificación de la TEN-T, incluyendo las Autopistas del mar del 2003.
- El Consejo adoptó estas modificaciones en diciembre de 2003, con 29 proyectos prioritarios.
- Uno de ellos (el proyecto no. 21) consiste en 4 "autopistas del mar".
- El Parlamento Europeo adoptó (21/04/2004) las directrices para la TEN-T, incluyendo Autopistas del Mar.
- El Consejo de Transporte de la UE ha dado un paso definitivo en la Conferencia de Ljubljana (2006).
- La Comisión Europea ha fijado el período 2007-2010 para el establecimiento de las AdM.

Las Autopistas del Mar, en la Red TEN T

Elementos de una Autopista del Mar

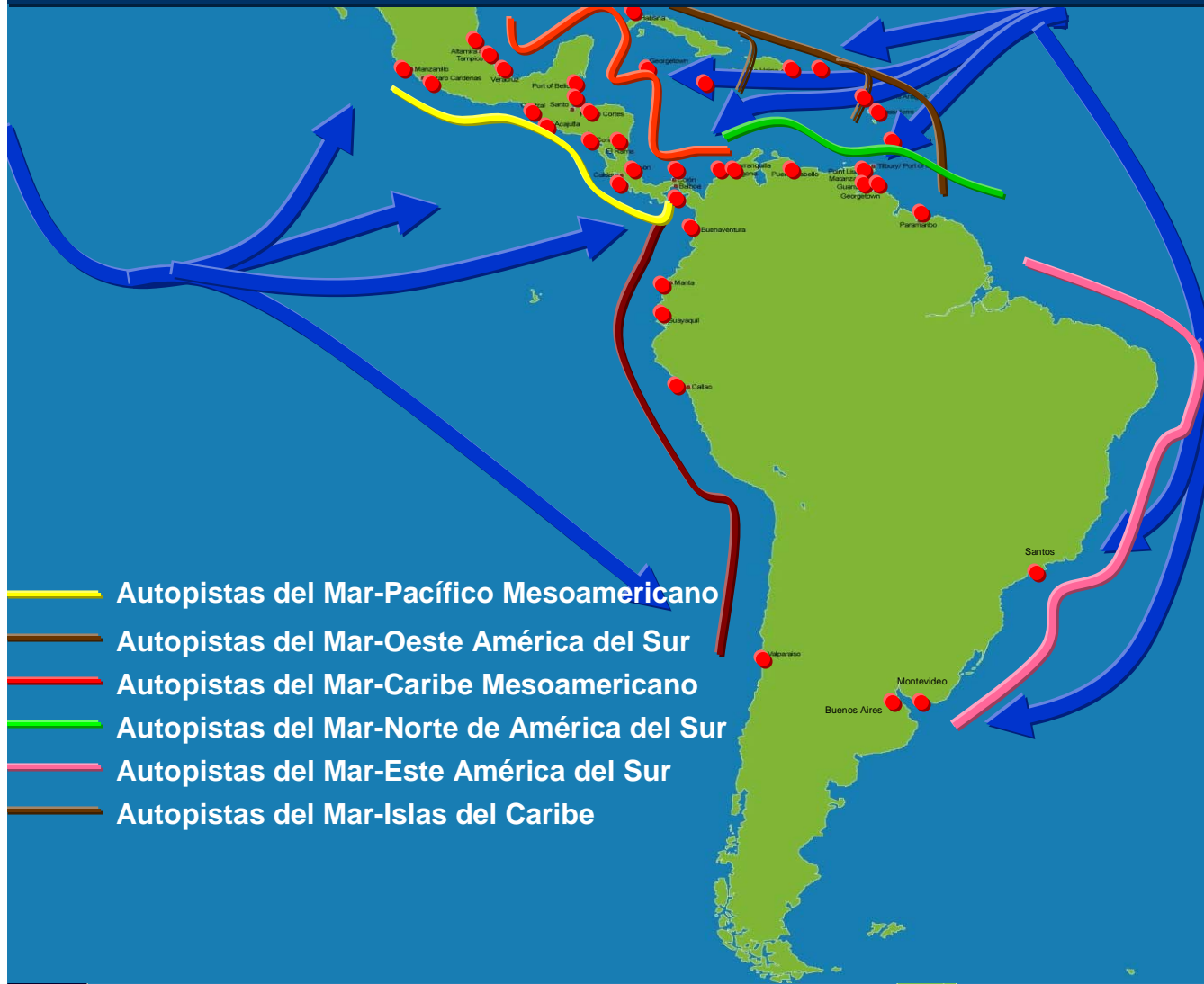
Instalaciones e Infraestructuras, de al menos dos puertos de diferentes Estados Miembros, incluyendo:

- ✘ Instalaciones portuarias.
- ✘ Accesos terrestres y marítimos a los puertos.
- ✘ Elementos que aseguren la navegabilidad (dragas y rompehielos).
- ✘ Sistemas digitales de gestión logística.
- ✘ Procedimientos de aduanas, seguridad y protección.
- ✘ Servicios de Transporte.

•Autopistas del Mar: criterios de calidad

- ☀️ Fiabilidad en la frecuencia, regularidad y continuidad de los servicios puerta a puerta.
- ☀️ Imagen de calidad, con prioridad a la manipulación y demás operaciones de tránsito en puerto (además del tramo marítimo).
- ☀️ Infraestructura y equipamiento eficaz en puerto y en las conexiones puerto-hinterland.
- ☀️ Terminales intermodales bien dimensionadas y seguras.

CORREDOR MARITIMO LATINOAMERICANO



- Autopistas del Mar-Pacífico Mesoamericano
- Autopistas del Mar-Oeste América del Sur
- Autopistas del Mar-Caribe Mesoamericano
- Autopistas del Mar-Norte de América del Sur
- Autopistas del Mar-Este América del Sur
- Autopistas del Mar-Islas del Caribe

Fuente: COCATRAM

A stylized map of Mesoamerica is shown in light gray. Overlaid on the map are several large, colorful, wavy ribbons in shades of green, blue, yellow, red, and purple, which appear to be flowing from the center of the region towards the right side of the frame.

PROYECTO

Integración y Desarrollo

MESOAMÉRICA



INICIATIVAS CENTROAMERICANAS DEL TMCD

1998: RESOLUCION 4-98 (XIX COMITRAN)

2002: RESOLUCIÓN 04-2002 (XXIV COMITRAN)

2006: Resolución No. 03-2006

RESOLUCION 05-2006 (COMITRAN)

2006: Cumbre Extraordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los Países del Sistema de Integración Centroamericano (SICA) Panamá 9 de marzo de 2006

2007: Países del Sistema de Integración Centroamericano (SICA) XXXI Reunión Ordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los países del SICA Guatemala 12 de diciembre de 2007

2009: COMITRAN RESOLUCION 06-20



X CUMBRE DE JEFES DE ESTADO Y DE GOBIERNO DEL MECANISMO DE DIALOGO Y CONCERTACION DE TUXTLA

Declaración de Villahermosa

Resuelve:

“Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, bajo la coordinación de Panamá”

Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana

"Artículo XV.- Las naves marítimas o aéreas, comerciales o particulares, de cualquiera de Estados contratantes, serán tratadas en los puertos y aeropuertos abiertos al tráfico internacional de los otros Estados, en iguales términos que las naves y aeronaves nacionales correspondientes.

Igual tratamiento se extenderá a los pasajeros y tripulantes de los otros Estados contratantes

Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana

Analizada la estructura legal sobre cabotaje en los cinco países firmantes del Tratado Multilateral, se concluye que en general:

- Son leyes proteccionistas de sus propias marinas mercantes.*
- Delimitan la prestación del servicio a su propio país y jurisdicción.*

ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA EL DESARROLLO DEL
CABOTAJE REGIONAL EN CENTROAMÉRICA

Informe Final Volumen I



Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
Apartado Postal 2423, Managua, Nicaragua

Presentado por:

Port Operations Consultants

Alan Harding
3 Heathway
Londres SE3 7AN
Reino Unido
+44 (208) 858-6572
Fax+44 (208) 858-8747



DRI•WEFA, INC.
**Robert W. West /Senior Vice
President**
1110 Vermont Ave. NW,
Suite 1100
Washington, D.C. 20005
(781)685-5449, (781)280-
5052 Fax

Estudio de Prefactibilidad para El Desarrollo del Cabotaje Regional en Centroamerica

MESOAMERICA

SUPERFICIE Y POBLACION ESTIMADA

Mexico Mesoamericano
502,149 Kms²
29,110,000 habitantes

Guatemala
108,889 Kms²
13,598,904 habitantes

El Salvador
20,749.44 Kms²
7,095,867 habitantes

Costa Rica
51,100 Kms²
4,610,583 habitantes

Meso América
2,162,561.4 Km2
115,916,477 habitantes

Belize
22,965 Kms²
281,084 habitantes

Honduras
112,492 Kms²
7,677,711 habitantes

Nicaragua
130,700 Kms²
6,051,009 habitantes

Panamá
75,517 Kms²
3,191,319 habitantes

Colombia
1,138,000 Kms²
44,300,000 habitantes

En el contexto de la RED PORTUARIA REGIONAL de PRINCIPALES PUERTOS MARITIMOS se incluyen:

GRUPO CENTROAMERICA

- | | | |
|-----------------------|---------------------|--------------------|
| 6. San José - Quetzal | 7. Barrios | |
| 8. Santo Tomas | 9. Belice | 10. Puertos Cortes |
| 11. Tela | 12. La Ceiba | 13. Castilla |
| 14. Roatán | 15. San Lorenzo | 16. Acajutla |
| 17. La Unión | 18. Corinto | 19. Sandino |
| 20. San Juan | 21. Puerto Cabezas | 22. El Bluff |
| 23. Arlen Siu | 24. Puntarenas | 25. Caldera |
| 26. Limón / Moín | 27. Chiriquí grande | |
| 28. Armuelles | 29. Colon | 30. Manzanillo |
| 31. Panamá | 32. Balboa | |

GRUPO SURESTE

- | | |
|-------------------|----------------|
| 1. Coatzacoalcos | 2. Dos Bocas |
| 3. Progreso | 4. Salina Cruz |
| 5. Puerto Chiapas | |

GRUPO COLOMBIA

- | | | |
|------------------|-----------------|---------------|
| 33. Buenaventura | 34. Tumaco | 35. Cartagena |
| 36. Barranquilla | 37. Santa Marta | |

49 Puertos

ntec

Distancias a Panamá



ASPECTOS NEGATIVOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

- **Costos ambientales**
- **Exposición a robos**
- **Deterioro de carreteras**
- **Deterioro de vehículos**
- **Tiempo de llegada**
- **Atraso en fronteras**
- **Congestión vehicular en ciudades y aduanas**
- **Constantes revisiones policiales en carreteras**
- **Incremento de costos de seguro de transporte por vandalismo**

CENTROAMERICA

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO INTRARREGIONAL, 1960-2007



FUENTE: Dirección General de Tecnologías de Información. SIECA

Principales Mercancías Objeto de Intercambio Intraregional


- Medicamentos
- Alimentos preparados
- Productos a base de cereales
- Envases
- Botellas y frascos plásticos
- Papel higiénico
- Jabones y productos
- Cigarrillos
- Láminas onduladas
- Barras de hierro o acero
- Refrigeradoras
- Galletas dulces
- Mostaza y salsas
- Harinas
- Carne deshuesada
- Cajas de papel o carton
- Herbicidas
- Inhibidores de germinación
- Animales vivos bovinos
- Compresas
- Tampones Higienicos
- Pañales Desechables

MESOAMERICA

DEFINICION TMCD

Movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en países de Mesoamérica o entre esos puertos y los situados en países no mesoamericanos en la línea de costa con los océanos ribereños que rodean Mesoamérica.

FACTORES CRITICOS PARA EL DESARROLLO DEL TMCD EN MESOAMERICA (resultados de taller en Panamá)

- **Marco jurídico unificado a través de convenios y códigos internacionales**
 - **Procedimientos aduaneros simplificados**
 - **Tarifas portuarias apropiadas**
 - **Infraestructura**
 - **Falta de información básica actualizada para el análisis de flujo de carga.**
- 

Se recomienda la implementación de medidas tendientes a preservar los siguientes aspectos:

- Beneficios al dador de cargas
- Seguridad
- Protección
- Medio ambiente




Acciones recomendadas

Tratamiento de las Cargas:

- Dar un valor agregado a las cargas (no solo contenedores, sino también a granel, etc.)
- Plataformas
- Revisiones no intrusivas (equipos de rayos gamma, x)

Situación de los Puertos:

- No existen problemas en la señalización
 - Es preciso actualizar cartas náuticas (más allá del TMCD)
 - Creación de una ventana única (ídem)
 - Tarifas diferenciadas para el cabotaje
 - Mejorar acceso a puertos y disponibilizar equipo suficiente
- 
- A faint, light blue world map is visible in the background of the slide, centered behind the text.

Acciones recomendadas

Infraestructura

- Adaptada al servicio de cabotaje
- Se requiere mínima inversión para modernizar.
- Realizar análisis de costos operativos para este tipo de tráfico.
- Incentivos al operador de la carga: tarifas portuarias, prioridades de atraque.
- Sistema automático de transmisión de datos para aduanas (más allá del TMCD)
- Equipo básico
- Grúas portacontenedores (más allá del TMCD)



Acciones recomendadas

Marco Regulatorio:

- **Modernización y armonización de la legislación regional**
 - **La región debe hacer un esfuerzo porque los países ratifiquen los 6 convenios obligatorios que tiene OMI: protección del medio marino (MARPOL, SOLAS, LINEAS DE CARGA, ARQUEO, STCW, COLREG, FAL y SAR)**
 - **Hacer un esfuerzo por adherirse al Convenio de Viña del Mar; el FAL 65; Convenio SAR que propone el Centro Regional para la seguridad en la navegación.**
 - **Sistema de incentivos tarifarios desde el punto de vista portuario.**
 - **Regulación especial para operadores de transporte multimodal (más allá del SSS)**
 - **Contrato para transporte multimodal (más allá del SSS)**
 - **Documento multimodal o de cabotaje único (tránsito simplificado).**
- 

Acciones recomendadas

Aduanas:

- Preparar y desarrollar un diagnóstico en un término de noventa (90) días para determinar los procedimientos y obstáculos para el desarrollo del TMCD, en materia de los regímenes aduaneros, controles sanitarios y seguridad en los puertos.
- Posterior al diagnóstico, realizar un taller con las Autoridades de Aduanas de los nueve países de la región para analizar el tema de regulación aduanera aplicable para los propósitos de esta iniciativa.
- Realizar análisis de unificación informática aduanera



Plan de Acción

- a. Procedimientos Aduaneros
 - a. Documento multimodal o de cabotaje unico (transito simplificado).
 - b. Sistema de incentivos tarifarios desde el punto de vista portuario.
- b. Estudio de la carga en los principales puertos de la región y definición de rutas marítimas.
- c. Facilidades portuarias:
 - a. Diagnostico de la infraestructuras portuarias y su adecuación al TMCD.
 - b. Adecuación de tarifas al TMCD.
 - c. Tratamiento preferenciales: Prioridad en la asignación de atraques.





Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica

1. Banco Interamericano de Desarrollo.
2. Prestamo No reenbolsable de US\$1,250,000.00
 - A. **Componente 1:** Estudio de Comercio en el Area de Influencia.
 - B. **Componente 2:** Potenciales Lineas de TMCD en Mesoamerica.
 - C. **Componente 3:** Diseño Institucional y Modelo de Gestión.
 - D. **Componente 4:** Analisis de las Facilidades Portuarias.



Convenio para la Facilitación del Comercio

FAL 65

A faint, light blue world map is visible in the background, centered behind the text 'FAL 65'. The map shows the outlines of continents and major landmasses.



Objetivos Específicos del Convenio

- Simplificar los tramites respecto a las tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga y correo que se transporta en buques de línea internacional.
- Reducir al mínimo formalidades exigidas por las autoridades marítimas, de aduana, migración, sanidad entre otras que intervienen en la entrada, permanencia y salida del puerto de este tipo de embarcaciones.

Ventajas de Carácter General

- Sistema uniforme de despachar los buques que arriban o parten al enviar fácilmente los documentos de despacho antes de la llegada del buque.
- Reducción de la congestión en los muelles.
- Permite el uso mas efectivo de las distintas instalaciones.
- Automatización de Datos – Carta de Atraque – EDI.
- Rápido retorno de las inversiones en el comercio marítimo.

Ventajas de Carácter Gubernamental

- Agilización del trabajo administrativo.
- Mejor utilización del recurso humano institucional.
- Utilización de formularios estandarizados por la OMI, que contribuyen a una administración más eficaz y menos costosa.
- Mejor coordinación interinstitucional.

CASO DE ÉXITO TMCD:



METODOLOGÍA: contenidos

1. Formulación del Servicio
2. Escenarios / Rutas Alternativas
3. Análisis Financiero
4. Recomendaciones



Selección Países

El primer paso consistió en identificar los países a considerar para el establecimiento de rutas mediante el análisis del volumen de intercambios comerciales entre ellos.

Comercio Exterior en Centro-América (%)

País	Peso de Centroamérica dentro del comercio exterior total del país ^{a/}	Peso del país dentro de las exportaciones intracentroamericanas ^{b/}
El Salvador	30.8	19
Nicaragua	26.1	6
Guatemala	24.8	29
Costa Rica	10.7	23
Honduras	22.4	6
Panamá	9.6	17

Comercio intra-Países (1)

- Análisis del **volumen de mercancías** por destino, modo de transporte y equipamiento.
- Análisis de las **tendencias** de los principales puertos de los países seleccionados.

País	TOTAL MERCANCÍAS *			CONTENERIZADA **		
	Export	Import	Total	Export	Import	Total
Perú	7.713.077	5.252.109	12.965.186	1.920.556	1.307.775	3.228.331
Ecuador	6.720.019	4.395.459	11.115.478	1.673.285	1.094.469	2.767.754
Colombia	4.181.169	3.771.819	7.952.988	1.041.111	939.183	1.980.294
Guatemala	732.750	3.523.338	4.256.088	182.453	877.317	1.059.769
El Salvador	506.979	3.232.844	3.739.823	126.238	804.978	931.216
Costa Rica	318.554	1.782.258	2.100.812	79.320	443.782	523.102
Honduras	116.533	119.342	235.875	29.017	29.716	58.733
Nicaragua	271.669	1.258.166	1.529.835	67.646	313.283	380.929

•Volumen de Comercio Exterior por Vía Marítima (TM)

Comercio intra-Países (2)

Movimiento de Mercancía Contenerizada en los Puertos *

País	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	Tasa Crec. Medio Anual
Perú	728.288	627.011	578.633	537.906	460.671	421.583	417.110	369.044	8,87%
Ecuador	564.093	515.550	500.471	484.019	439.707	404.380	423.154	375.878	5,50%
Colombia	875.415	866.155	484.134	658.485	724.867	518.407	501.315	473.595	9,01%
Guatemala	750.343	725.976	364.929	526.634	540.028	507.776	388.854	327.923	12,02%
El Salvador	93.647	66.216	43.135	17.674	14.815	11.132	14.117	12.508	26,88%
Costa Rica	734.088	669.259	602.568	577.621	585.427	640.890	484.196	467.636	5,25%
Honduras	555.597	470.340	413.842	406.359	220.565	280.197	419.687	423.926	8,91%

•Volumen de Comercio Exterior Containerizado (Teu's)

Movimiento de Mercancía Contenerizada a través de los Puertos *

País	Puerto	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	Tasa Crec. Medio Anual
Colombia	Buenaventura	347.938	277.662	336.435	293.507	236.168	250.299	247.653	209.519	4,10%
Costa Rica	Caldera	66.744	57.275	38.211	N/A	N/A	32.793	0	18.242	17,76%
Ecuador	Guayaquil	516.557	468.599	462.609	453.646	414.088	380.470	407.434	375.878	3,20%
	Manta	25.033	21.600	18.930	9.481	4.585	6.651	13.230	0	8,51%
	Puerto Bolívar	22.503	23.827	17.489	18.576	18.923	15.616	0	0	8,82%
	Esmeraldas	N/A	1.524	1.443	2.316	2.111	1.643	2.490	0	-7,86%
El Salvador	Acajutla	93.647	66.216	43.135	17.674	14.815	11.132	14.117	12.508	26,88%
Guatemala	Puerto Quetzal	195.056	171.710	135.413	137.500	109.310	101.887	87.316	57.142	17,02%
Honduras	San Lorenzo	N/A	1.277	2.513	3.003	N/A	3.091	3.081	1.952	-5,88%
Nicaragua	Corinto	15.675	N/A	8.575	N/A	10.493	8.034	7.017	6.840	10,92%
Perú	Callao	727.840	553.138	521.382	480.706	413.646	378.045	378.013	321.567	10,75%

* Cifras expresadas en TEU's.

•Volumen de Comercio Containerizado por Puerto (Teu's)

Comercio intra-Países (3)

➤ Análisis del volumen de mercancías por vía marítima vs otras vías

MILES TM. MANEJADAS EN PUERTOS

PAÍS	2001	2002	2003	2004
Guatemala	11.246	12.217	14.640	14.725
Salvador	4.592	4.546	4.698	4.686
Honduras	6.882	7.090	7.658	8.732
Nicaragua	2.363	2.094	2.146	2.328
Costa Rica	9.078	9.624	10.439	10.915
TOTAL	34.162	35.573	39.582	41.387

COM. EXT. VÍA NO MARÍTIMA (MILES TM)

PAÍS	2001	2002	2003	2004
Guatemala	3.010	2.932	1.982	934
Salvador	3.135	3.378	3.344	3.423
Honduras	N/A	N/A	N/A	N/A
Nicaragua	969	1.432	1.594	1.673
Costa Rica	1.542	1.438	1.433	1.402
TOTAL	8.656	9.179	8.353	7.431

MILES TM. PTOS. PACÍFICO

PAÍS	2001	2002	2003	2004
Guatemala	5.064	5.236	8.144	8.333
Salvador	4.592	4.546	4.698	4.686
Honduras	763	718	659	811
Nicaragua	2.309	2.040	2.088	2.274
Costa Rica	2.347	2.542	2.775	2.835
TOTAL	15.075	15.082	18.364	18.938

MILES TM. PTOS. ATLÁNTICO

PAÍS	2001	2002	2003	2004
Guatemala	6.182	6.981	6.496	6.392
Salvador	0	0	0	0
Honduras	6.119	6.372	6.999	7.921
Nicaragua	54	54	58	54
Costa Rica	6.731	7.083	7.664	8.080
TOTAL	19.086	20.490	21.217	22.448

% NO MARÍTIMO SB. COMERCIO EXTERIOR

PAÍS	2001	2002	2003	2004
Guatemala	21,11%	19,35%	11,92%	5,96%
Salvador	40,57%	42,63%	41,58%	42,21%
Honduras	N/A	N/A	N/A	N/A
Nicaragua	29,08%	40,61%	42,62%	41,81%
Costa Rica	14,52%	13,00%	12,07%	11,38%
TOTAL	20,66%	21,26%	17,96%	18,54%

Servicios en la Zona (1)

Análisis de los servicios actuales entre los países/puertos seleccionados:

- Navieras y Rutas
- Fletes
- Transit-Time



Servicios en la Zona (2)

Análisis de los servicios actuales entre los países/puertos seleccionados:

PRINCIPALES NAVIERAS	Maersk Line	A.P.L.	Crowley Liner	Seaboard Marine	MOL Panamá	China Shipping	Evergreen	Cosco	CMA-CGM	Hapag Lloyd
PRINCIPALES PUERTOS										
Costa Oeste Centroamérica										
Caldera - Costa Rica									X	
Corinto - Nicaragua	X								X	
San Lorenzo - Honduras										
Quetzal - Guatemala	X	X							X	
Acajutla - El Salvador	X	X							X	
Costa Este Centroamérica										
Limón - Costa Rica	X	X	X	X	X		X		X	
Cortés - Honduras	X	X	X	X						X
Sto. Tomás - Guatemala	X		X	X						X
Panama Canal										
Balboa - Pmá	X	X			X					
Cristobal - Pmá				X						
Manzanillo - Pmá	X	X	X		X	X			X	X
Colon Container - Pmá							X	X		
Costa Oeste Sudamérica										
Buenaventura - Colombia	X	X			X		X		X	X
Guayaquil - Ecuador	X	X			X		X		X	X
Manta - Ecuador	X									
Esmeraldas - Ecuador	X									
Callao - Perú	X	X		X	X		X		X	X
Paíta - Perú	X								X	X

Nota: CMA-CGM: Ruta desde Asia arriba a ptos. en el pacífico de CA y SudAm sin arribar a Balboa.

A.P.L.: Ruta Central America Express sólo arriba a puertos en CA por el Atlántico. Además de los mencionados arriba, Puerto Barrios, Guatemala.

Seaboard Panamá: El servicio hacia Callao, Perú actualmente está suspendido.

Servicios en la Zona (3)

Análisis de los fletes de los servicios actuales entre los países/puertos seleccionados:

ORIGEN Panamá- Balboa (USD)	Marítimo				Terrestre	
	20'	40'	40' HC	Otros	1/2 Furgón	Furgón
Quetzal - Guatemala	1200	1700	1700	450-500	2200	3350
Acajutla – El Salvador	1200	1760	1760	300-400	1800	2850
Caldera – Costa Rica	1600	1890	1890	750-900	925	1400
Buenaventura - Colombia	900	1300-1600	1300-1600	200-400		
Guayaquil - Ecuador	1050-1700	1250-2800	1300-2800			
Callao - Perú	800-1700	900-2800	900-2800	250-300		



Servicios en la Zona (4)

Análisis de los transit-time de los servicios actuales entre países/puertos seleccionados:

TRANSIT-TIME Panamá- Balboa

Terrestre

	Marítimo	Compl.	Consol.
Quetzal – Guatemala	1 día 16 hr.	7 días	10 - 12 días
Acajutla – El Salvador	1 día 13 hr.	5 días	8 – 9 días
Caldera – Costa Rica	19 hr.	2 días	2 días
Buenaventura - Colombia	16 hr	N/A	N/A
Guayaquil - Ecuador	1 día 14 hr	N/A	N/A
Callao - Perú	2 días 13 hr	N/A	N/A

1. Formulación del Servicio
2. Escenarios / Rutas Alternativas
3. Análisis Financiero
4. Recomendaciones




Definición del Servicio (1)

- Las ventajas tanto en Transit-Time como en precio de la vía marítima frente a la terrestre se amplía sustancialmente cuanto mayor es la distancia.
- Las claves del nuevo servicio deben basarse en:
 - ◆ Mejora del Precio, tanto del servicio terrestre como marítimo actuales.
 - ◆ Mejora del Transit-Time, o como mínimo mantenerlo.
 - ◆ Mejora de la Frecuencia, o como mínimo mantenerla.
- La captación de carga para el servicio debe provenir de:
 - ◆ Carga con origen/destino Costa Pacífico que actualmente operan en la Costa Atlántica por falta de servicio.
 - ◆ Carga operada actualmente por vía terrestre.
 - ◆ Carga operada actualmente por los servicios existentes.

Definición del Servicio (2)

Se considera necesario señalar ciertos hechos relativos al transporte marítimo que vienen a reforzar la puesta en marcha de un nuevo servicio marítimo en la zona de Centro-América:

- Aumento sostenido, a nivel mundial, de la demanda de servicios de transporte marítimo.
 - Reordenación del transporte marítimo internacional, provocado por el incremento de la demanda y por la existencia de una capacidad de transporte fija a corto plazo. Los grandes operadores están dando prioridad a las rutas transversales frente a las feeders.
 - Retracción de la oferta debido al incremento sustancial de costes críticos: Combustibles, Seguros, Fletes por Tiempo y Precios de Buques.
- 

Selección de Enclaves (1)

Puertos seleccionados inicialmente son:

- Guatemala: Puerto Quetzal
- El Salvador: Acajutla
- Costa Rica: Puerto Caldera
- Colombia : Buenaventura
- Ecuador : Guayaquil
- Perú : Callao



Selección de Enclaves (2)

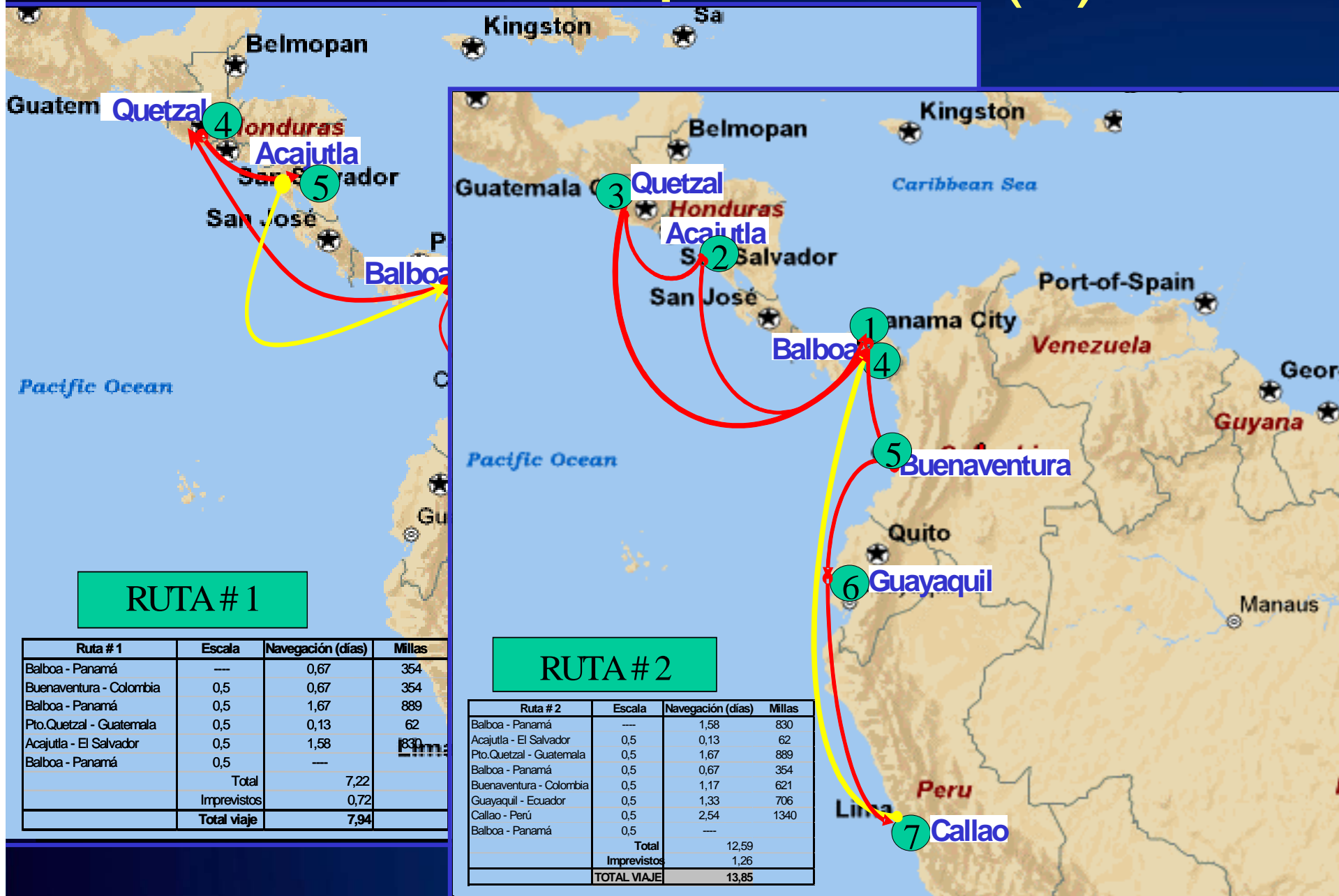
La selección de enclaves también consideró datos macro-económicos:

País	Población	Crec. Dem.	Desempleo	Inflación	Crec. PIB
Guatemala	Aprox. 15 mill.	2.57%	7.5%	7.2%	2.6%
El Salvador	Aprox. 7 mill.	1.75%	6.3%	5.4%	1.8%
Honduras	Aprox. 7 mill.	2.16%	28.5%	7%	7%
Nicaragua	Aprox. 5 mill.	1.92%	7.8%	9.3%	4%
Costa Rica	Aprox. 4 mill.	1.48%	6.7%	11.5%	3.9%
Colombia	Aprox. 42 mill.	1.49%	13.6%	5.9%	3.6%
Ecuador	Aprox. 13 mill.	1.24%	11.1%	2%	5.8%
Perú	Aprox. 28 mill.	1.36%	9.6%	3.8%	4.5%

- ◆ Los países seleccionados presentan mayores tasas de crecimiento del PIB, menores tasas de inflación y como factor decisivo un hinterland mucho mayor.
- ◆ En la zona se están realizando importantes esfuerzos para la mejora de su competitividad por lo que alguno de los proyectos incipientes puede ser decisivo para que nuestras recomendaciones actuales varíen a medio plazo, implantando o sustituyendo escalas de las recomendadas en este documento.
- ◆ Puerto La Unión (El Salvador) persigue convertirse en un gran centro logístico de la región, captando cargas del propio país, Honduras y Nicaragua.



Rutas Propuestas (1)



RUTA # 1

Ruta # 1	Escala	Navegación (días)	Millas
Balboa - Panamá	---	0,67	354
Buenaventura - Colombia	0,5	0,67	354
Balboa - Panamá	0,5	1,67	889
Pto.Quetzal - Guatemala	0,5	0,13	62
Acajutla - El Salvador	0,5	1,58	830
Balboa - Panamá	0,5	---	---
	Total	7,22	
	Imprevistos	0,72	
	Total viaje	7,94	

RUTA # 2

Ruta # 2	Escala	Navegación (días)	Millas
Balboa - Panamá	---	1,58	830
Acajutla - El Salvador	0,5	0,13	62
Pto.Quetzal - Guatemala	0,5	1,67	889
Balboa - Panamá	0,5	0,67	354
Buenaventura - Colombia	0,5	1,17	621
Guayaquil - Ecuador	0,5	1,33	706
Callao - Perú	0,5	2,54	1340
Balboa - Panamá	0,5	---	---
	Total	12,59	
	Imprevistos	1,26	
	TOTAL VIAJE	13,85	

Rutas Propuestas (2)



Buque Propuesto

- ☀ Tipo Buque: Portacontenedores (20', 40' y 40' Frigoríficos)
- ☀ TBR: Aprox. 2500
- ☀ Eslora: 110 aprox.
- ☀ Calado (metros): Aprox. 6
- ☀ Velocidad (nudos): Mínimo 15
- ☀ Capacidad TEU's: Mínimo 200, Recomendado 250.
- ☀ Grúas Propias: recomendable



Flete Propuesto y Costes

■ Flete Medio:

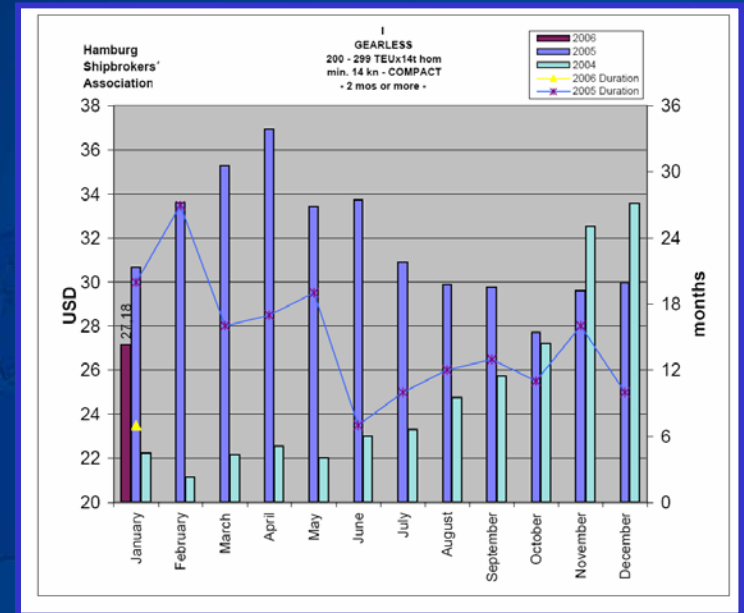
Flete Medio		
Equipamiento	Neto	Bruto
TEU's	300	300
FEU's	600	600
FEU's Frig.	700	700
Contr. Vacios	180	180

Fletes expresados en USD.

■ Costes :

? Gastos Generales del Buque:	18.000 USD/Mes
? Combustible:	Dependiente de los días de navegación.
? Alquiler Contenedores:	0.00
? Charter Buque:	6.000.- USD/Día

Los costes de charter el buque fueron estimados en base a precios de mercado (Hamburg Shipbrokers' Association).



ÍNDICE

1. Formulación del Servicio
2. Escenarios / Rutas Alternativas
3. Análisis Financiero
4. Recomendaciones



Hipótesis Financieras

- ◆ El Horizonte temporal utilizado para proyección de los flujos de caja ha sido de 5 años. No ha sido utilizado el horizonte temporal a 10 años ya que no existe una variación sustancial de los resultados.
- ◆ No se ha aplicado ninguna amortización, ya que no existe inversión.
- ◆ La tasa impositiva aplicada a los resultados positivos es de un 35%
- ◆ Las tasas de descuento aplicadas han sido de un 20% para el VAN del proyecto y del 25% para el VAN de los accionistas.
- ◆ La puesta en funcionamiento se financia con un capital social de 300.000 USD y un préstamo de los socios por el mismo valor. Éste préstamo se devuelve a partes iguales durante los años 2 a 4 y no se ha aplicado remuneración alguna sobre el mismo.
- ◆ Se ha aplicado un incremento anual de ventas equivalente al 3%, y un incremento anual de gastos equivalente al 1%.
- ◆ El reparto de dividendos aplicado asciende a un 30% el primer año, 50% el segundo y 70% el resto.
- ◆ Se ha establecido unas Necesidades Operativas (Fondo de Maniobra) equivalente a un número de meses de gastos fijos que va reduciéndose año a año.
- ◆ No se ha realizado ninguna valoración residual del proyecto una vez cumplidos los 5 años. El valor del proyecto en ese momento sería el Fondo de Comercio ya que el proyecto carece de activos.

Cuenta de Resultados

RUTA #3	Mes	Trimestre	Año
Viajes	3,54	10,61	42,45
VENTAS			
TEU's	186.770,43	560.311,28	2.241.245,14
FEU's	35.019,46	105.058,37	420.233,46
FEU's Frig.	13.618,68	40.856,03	163.424,12
Contr. Vacios	140.077,82	420.233,46	1.680.933,85
Total Ventas	375.486,38	1.126.459,14	4.505.836,58
Descuentos	0,00	0,00	0,00
Total Ventas Netas	375.486,38	1.126.459,14	4.505.836,58
GASTOS MANIPULACIÓN			
P & I	1.501,95	4.505,84	18.023,35
Reclamaciones	2.628,40	7.885,21	31.540,86
Comisión Escala	28.161,48	84.484,44	337.937,74
Gastos de Estiba/Desestiba	0,00	0,00	0,00
Gastos Transporte	0,00	0,00	0,00
Otros	0,00	0,00	0,00
Total Gastos Manipulación	32.291,83	96.875,49	387.501,95
GASTOS ESTRUCTURA			
	25.000,00	75.000,00	300.000,00
GASTOS OPERATIVOS			
Gastos Generales del Buque	18.000,00	54.000,00	216.000,00
Combustible	146.278,01	438.834,03	1.755.336,12
Alquiler Contenedores	0,00	0,00	0,00
Charter Buque	180.000,00	540.000,00	2.160.000,00
Total Gastos Operativos	344.278,01	1.032.834,03	4.131.336,12
RESULTADO	-26.083,46	-78.250,37	-313.001,49

CONCLUSIONES



El Reto de América Latina

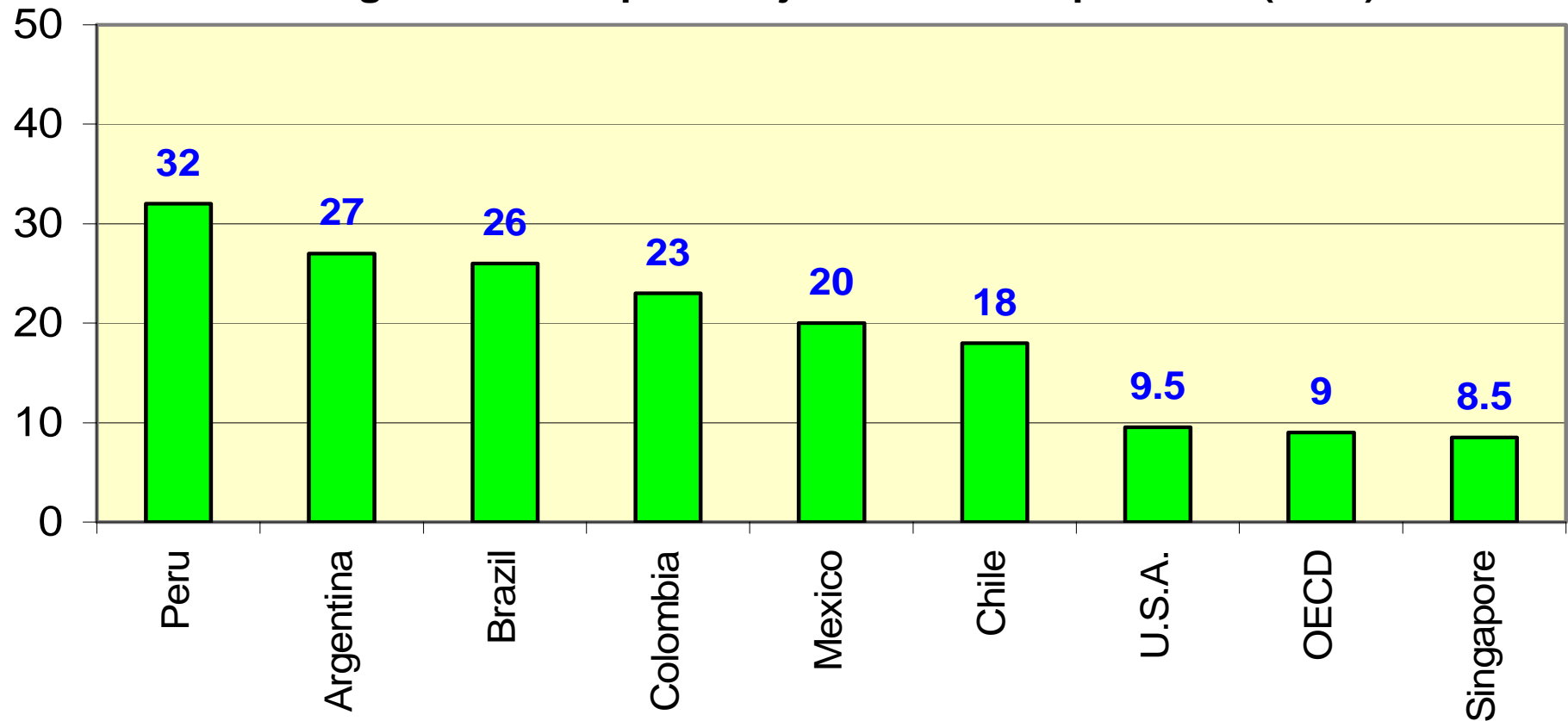


Las Exportaciones son un Elemento Clave en el Crecimiento y Desarrollo



El Desafío del Costo Logístico

Costo logístico como porcentaje del valor del producto (2004)



Fuente: Guasch y Kogan (2005)

Beneficios de una Plataforma Logística Regional

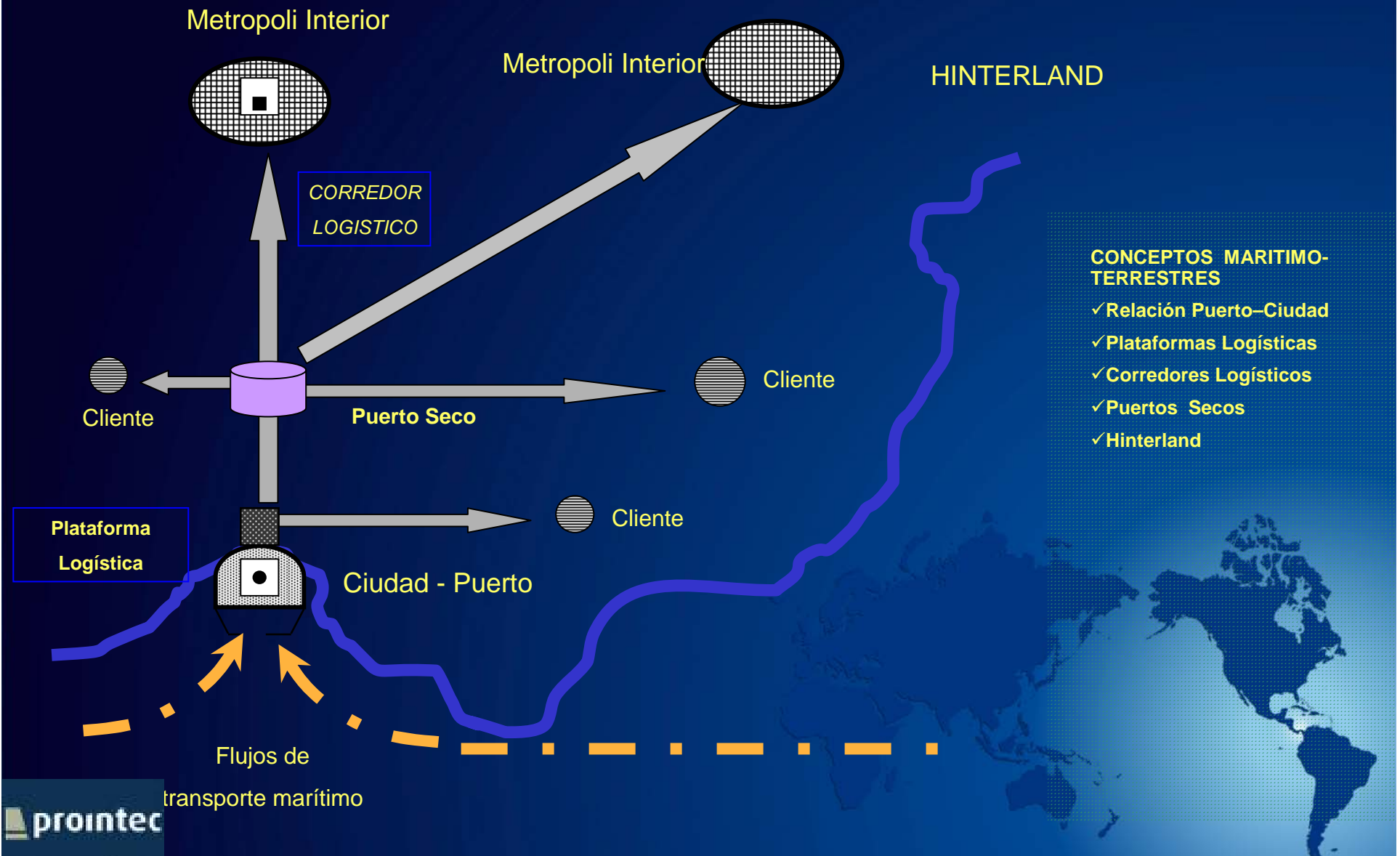
- Mejora de la competitividad
- Desarrollo de obras de infraestructura
- Mejora condiciones de los servicios
- Acceso dinámico a los mercados
- Economías de escala
- Reducción de costos
- Poder de negociación

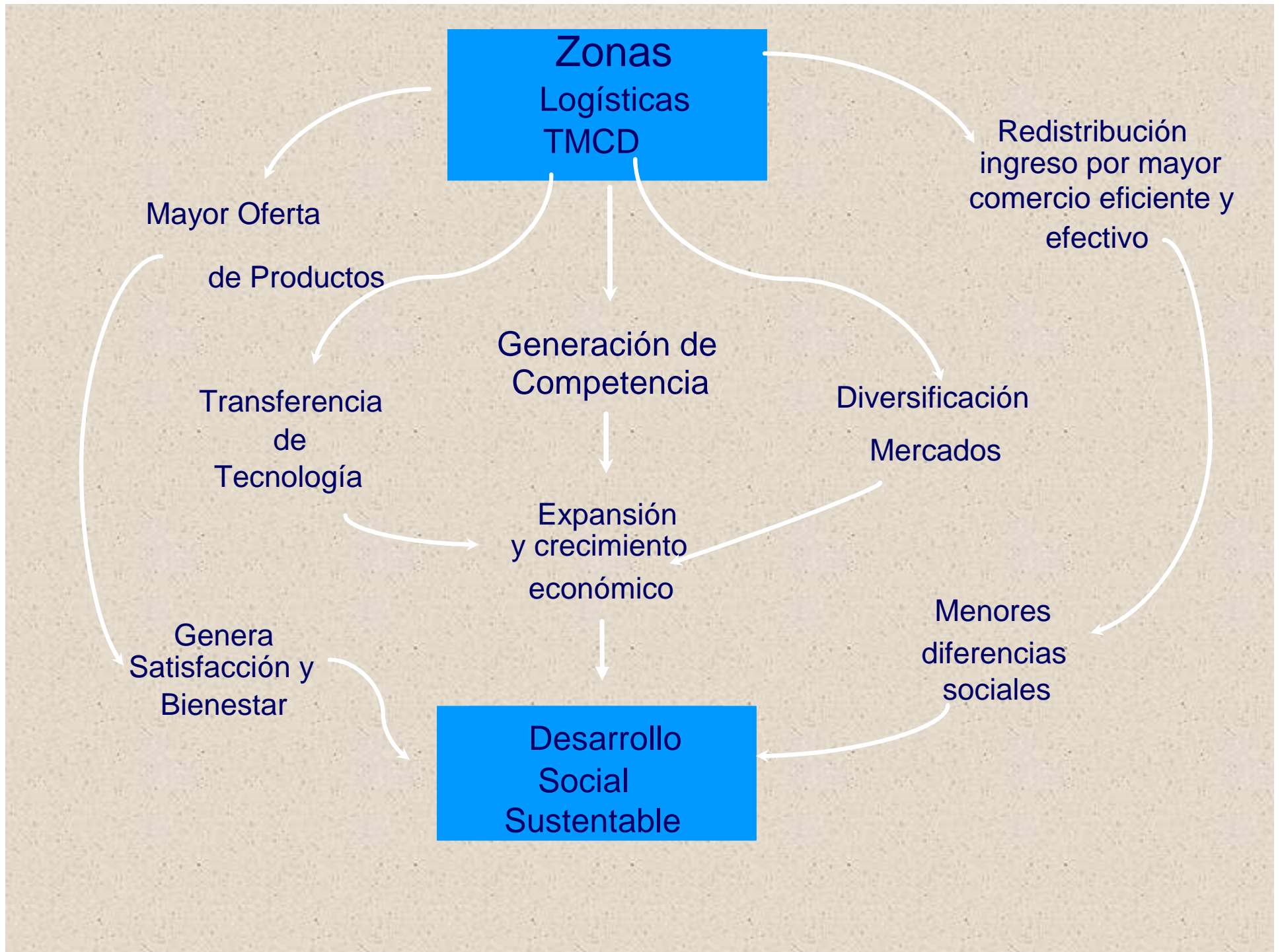
Costos Atribuibles a una Mala Infraestructura Logística

- Demoras
- Congestionamiento – activos improductivos
- Corrupción
- Acumulación de inventarios
- Costos adicionales por intereses bancarios
- Pérdida de ventas
- Pérdida de clientes
- Mal servicio
- Desincentiva la inversión extranjera

LA LOGÍSTICA NACE Y TERMINA EN EL MAR

Desarrollo Portuario-Logístico: conexiones terrestres





LOGISTICA DEL FUTURO



CREAR Y AGREGAR VALOR PARA LOS CLIENTES

REDUCIR COSTES TOTALES – FUENTE AHORRO

ACTUAR PLANIFICANDO SEGUN SEÑALES MERCADO

ADAPTARSE PARA OTORGAR SERVICIO EFICIENTE - RENTABLE

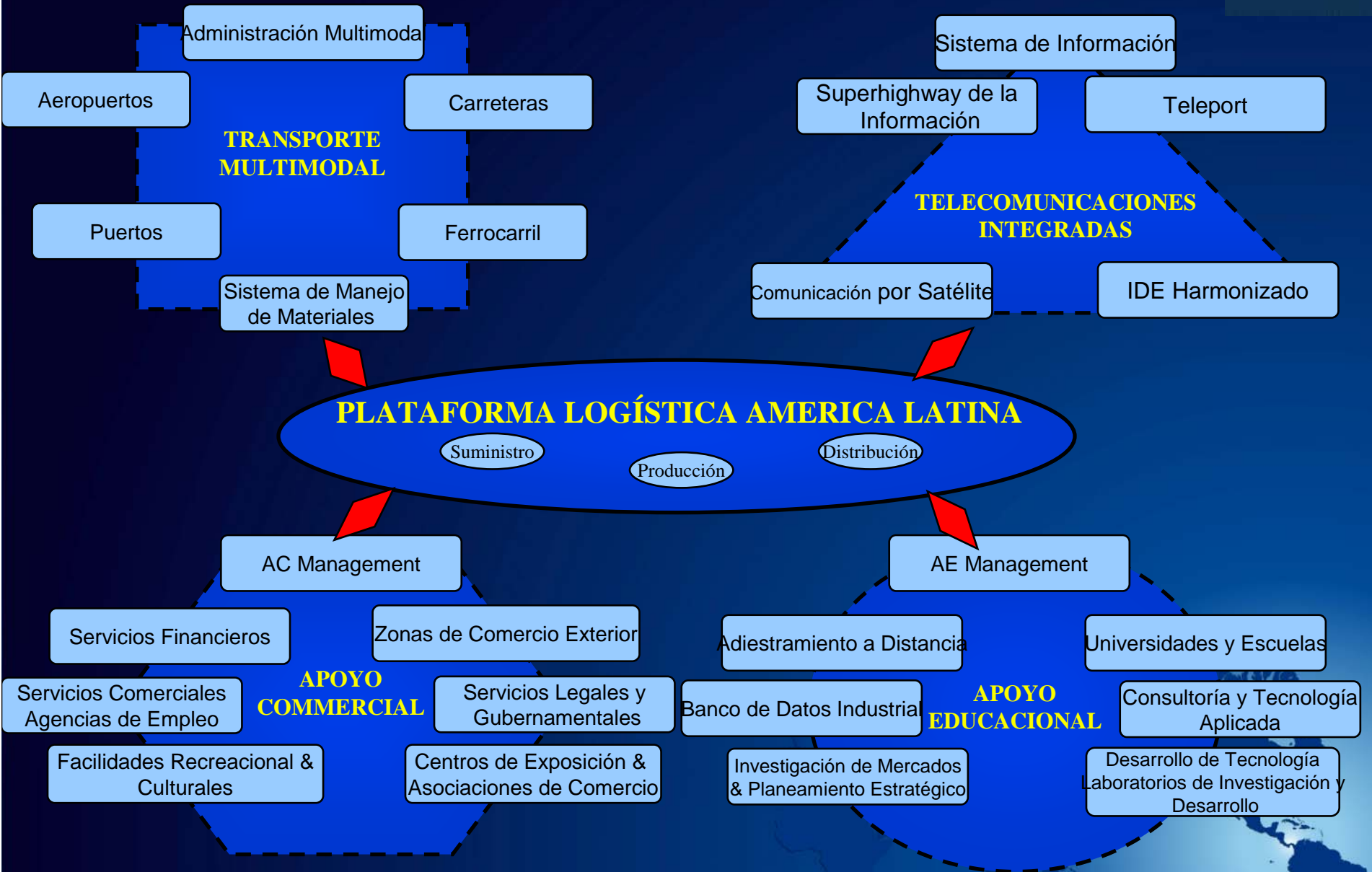
PROPORCIONAR ENVOLTURAS DE SERVICIOS QUE DAN VALOR AL PRODUCTO

BACK TO THE BASICS: OUTSOURCING

**SEGMENTACIÓN DE CLIENTES
RED LOGISTICA PERSONALIZADA**

DIFERENCIACION DE LA COMPETENCIA

**GESTION ESTRATEGICA
TECNOLOGIA - METRICAS**



LA NUEVA LEY SOBRE LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA Y MARÍTIMA DE PANAMÁ



Estrategia Marítima Nacional

Resolución de Gabinete No. 79 de 24 de Junio de 2009

Gaceta Oficial No. 26312

1. **Objetivo Estratégico 1**: Fomentar el crecimiento socio-económico de Panamá, a través del fortalecimiento y desarrollo sostenible del conglomerado marítimo, logístico y de las actividades económicas que lo integran.
2. **Objetivo Estratégico 2**: Consolidar a Panamá como la principal plataforma marítima y logística de las Americas al servicio del comercio internacional.

Estrategia Marítima Nacional

Resolución de Gabinete No. 79 de 24 de Junio de 2009

Gaceta Oficial No. 26312

- 3. Objetivo Estratégico 3:** Garantizar procesos fundamentados en la excelencia y en la comunicación efectiva entre los integrantes públicos y privados del conglomerado marítimo y logístico.
- 4. Objetivo Estratégico 4:** Desarrollar el capital humano que garantice el crecimiento sostenible del sector marítimo y logístico del país.

Estrategia Marítima Nacional

Resolución de Gabinete No. 79 de 24 de Junio de 2009

Gaceta Oficial No. 26312

5. **Objetivo Estratégico 5:** Fomentar el comercio seguro a través de sistemas de inteligencia y el cumplimiento de normas internacionales y acuerdos interinstitucionales de protección y seguridad.
6. **Objetivo Estratégico 6:** Garantizar la sostenibilidad ambiental en el desarrollo de las actividades marítimas, logísticas y de la cadena de suministro.



**"El que domina el mar
domina todas las cosas"**

Temístocles



50 - Panama (21%)
 187 – AL & Caribe
 237 - Total



50 - Panama (21%)
 187 – AL & Caribe
 237 - Total



Comercio intra-Países (4): conclusiones

- Existencia de fuerte comercio exterior intra-países.
- Utilización del modo marítimo para los intercambios comerciales.
- Alto volumen de TEU's en los principales puertos de los países analizados.
- Elevadas tasas de crecimiento, del volumen de mercancías mantenidas en tiempo.