

ALGUNOS DATOS Y CIFRAS SOBRE LA LOGISTICA EN VENEZUELA



Eduardo Praselj
Presidente
Asociación de Logística
de Venezuela (ALV)



LA ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)



ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)

- **Constituida en 1997 por 13 empresas y gremios interesados en la logística**
- **Actualmente tiene 27 miembros, que incluyen actores de los distintos eslabones de la cadena logística (productores, comercializadores, transportistas, navieras, agentes aduanales, operadores logísticos, gremios)**



ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)

VISION

Venezuela, líder latinoamericano del intercambio comercial

MISION

Impulsar el desarrollo logístico y de distribución de productos a nivel nacional e internacional, promoviendo las mejoras necesarias en la infraestructura vial y portuaria, así como una normativa legal que facilite el intercambio comercial



ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)

¿ QUE HACEMOS?

- **Promover una conciencia logística en el país**
- **Contribuir a reducir costos logísticos mediante la adopción de mejores prácticas**
- **Contribuir a reducir barreras y sobrecostos asociados a la logística**



ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)

¿ COMO LO HACEMOS?

- Foros y talleres para el público (transporte, vialidad, aduanas, financiamiento, seguros, verificadoras, benchmarking)
- Charlas y presentaciones para los miembros
- Recopilación y difusión de información
- Desarrollo de proyectos
- Página web (información, presentaciones, normativa, operadores logísticos, enlaces)
- Interacción con organismos públicos nacionales
- Parte de una red de instituciones internacionales especializadas (ALL, APLA)



PROYECTOS EN CURSO



PROYECTOS EN CURSO

- **En conjunto con la Asociación Latinoamericana de Logística (ALL)**
 - **Glosario Logístico**
 - **Mapa Logístico**
 - **Capacitación**
 - **Indicadores de desempeño**
- **En conjunto con la Asociación Petroquímica y Química Latinoamericana (APLA) y el Latin American Logistics Center (LALC)**
 - **Benchmarking**



PROYECTOS EN CURSO

- **La elevada proporción de viajes de retorno vacíos aumenta los costos de transporte y disminuye la disponibilidad de flota**
- **¿Cómo identificar cargas de retorno?
¿Cómo identificar vehículos confiables para mover cargas?**
- **..... La bolsa de carga y vehículos puede proveer respuestas adecuadas a estas interrogantes**



PROYECTOS EN CURSO

- **La Asociación de Logística de Venezuela (ALV) está desarrollando un proyecto para el establecimiento de una bolsa de carga y de vehículos en el país.**
- **El proyecto tiene como propósito determinar el tamaño del mercado, el interés de los participantes y la tecnología más adecuada**



BOLSAS DE CARGA Y DE VEHICULOS

- **Concepto en vigor desde hace unos 20 años en Europa**
- **Oferentes y demandantes de carga y vehículos de transporte suministran información a un sistema que realiza la gestión de cargas, consiguiendo cargas de retorno o vehículos para cargas que no tienen equipo disponible**



BOLSAS DE CARGA Y DE VEHICULOS

- Algunos servicios típicos ofrecidos:
 - **Garantía de cobro**
 - **Directorio y buscador de empresas**
 - **Control de incidencias**
 - **Servicio telefónico para ofertas de cargas y camiones**
 - **Seguimiento de ofertas**
 - **Formación y asistencia a los nuevos usuarios**
 - **Servicio técnico gratuito para resolver vía telefónica problemas de acceso a la bolsa de carga**



BOLSAS DE CARGA Y DE VEHICULOS

- **Algunas características del servicio ofrecido:**
 - **La bolsa filtra o depura los datos en función de las necesidades del usuario (solicitante de carga o de camiones)**
 - **Los participantes pagan una cuota fija, que les permite una utilización ilimitada del sistema sin cargos adicionales. La bolsa no intermedia en las cargas ni cobra comisiones**
 - **Varias ventanillas en función de las necesidades de los usuarios: gandolas completas (gran tonelaje); medias cargas y restos (espacio libre en camiones); camiones livianos completos (cargas urgentes, servicio puerta a puerta)**
 - **Plataforma tecnológica a cargo de la bolsa. El usuario sólo debe disponer de un computador con acceso a internet y no requiere instalación ni desarrollo de software**



BOLSAS DE CARGA Y DE VEHICULOS

- Algunos ejemplos interesantes en Europa, con soluciones B2B:
 - Teleroute (sede en Bélgica)
 - La mayor bolsa de carga de Europa
 - (25 países; 45.000 usuarios; 70.000 ofertas diarias)
 - Wtransnet (sede en España)
 - (5 países, 9.000 usuarios; 10.000 ofertas diarias)
 - Fret Alliance (alianza de 4 bolsas de carga)
 - Wtransnet (España), Nolis (Francia), Transpobank (Italia) y Haulage Exchange (Reino Unido)
 - Impacto: aumento en 7.000 ofertas diarias respecto a operación por separado



SEGUIMIENTO DE TENDENCIAS E IDENTIFICACION DE ALGUNOS PROBLEMAS



SEGUIMIENTO DE TENDENCIAS E IDENTIFICACION DE ALGUNOS PROBLEMAS

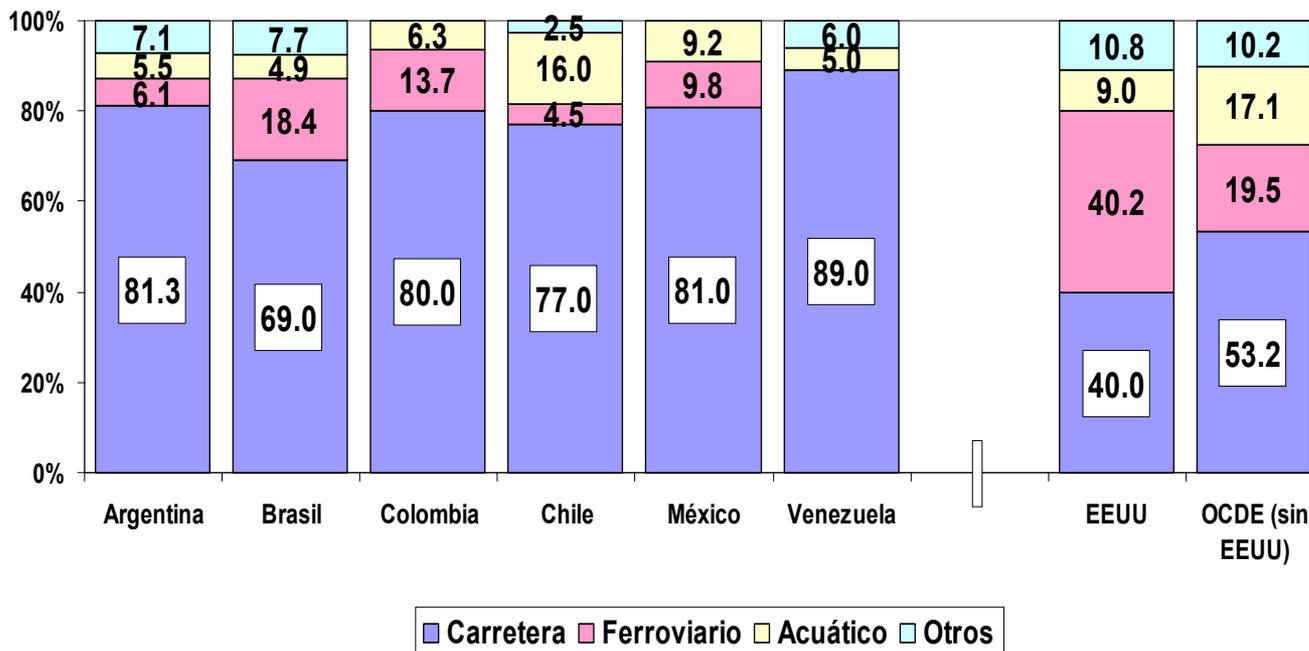
- **Infraestructura vial**
- **Flota de vehículos de carga**
- **Costos de transporte**
- **Costos de la inseguridad**
- **Impacto de la salida de Venezuela de la CAN**
- **Evolución del comercio internacional de Venezuela**
- **Congestión portuaria**

MODOS DE TRANSPORTE DE CARGA DOMESTICA EN AMERICA LATINA Y LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS

- El transporte por carretera es el modo predominante en América Latina
- Venezuela representa un caso extremo (89%)
- En los países industrializados hay una mayor participación de otros modos (ferrocarril, acuático)

IMPORTANCIA RELATIVA DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE

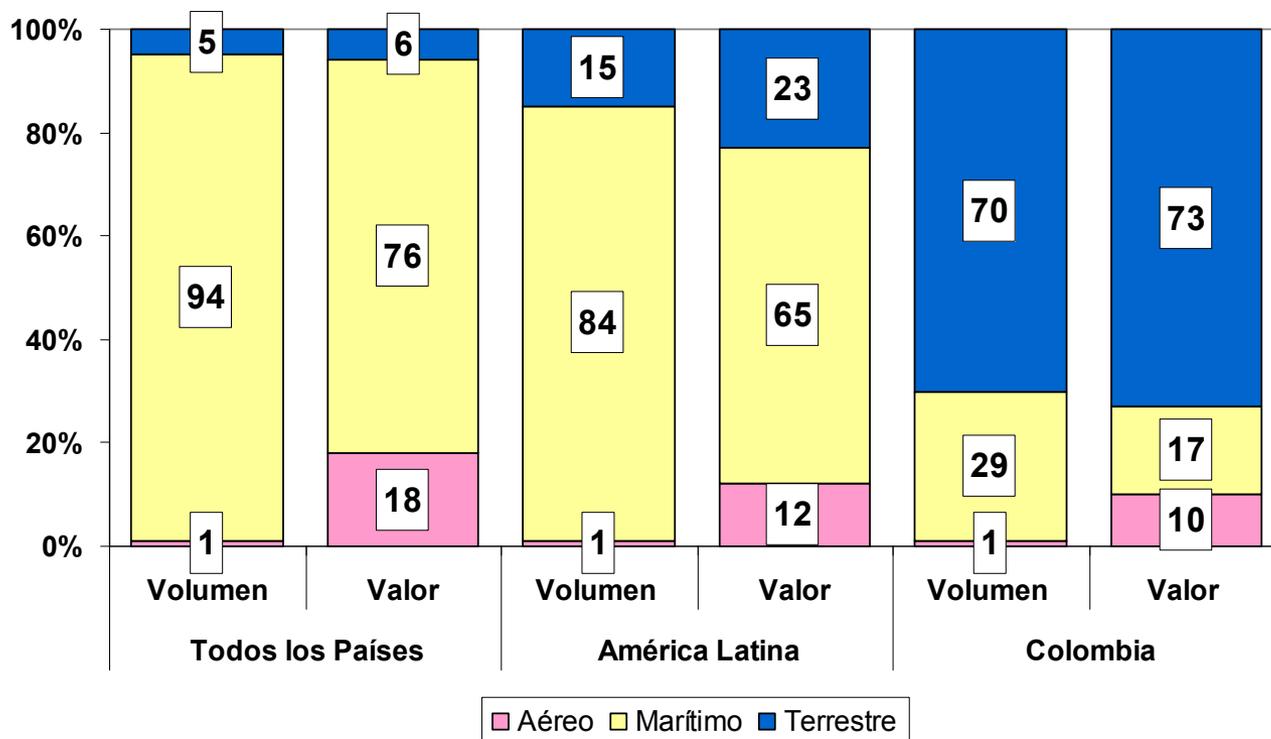
(% volumen transportado de carga doméstica)



MODOS DE TRANSPORTE EN LAS IMPORTACIONES DE VENEZUELA

- El principal modo de transporte de las importaciones globales es el marítimo
- En el ámbito regional el terrestre aumenta su importancia
- En el comercio con Colombia el principal modo es el terrestre

ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES DE VENEZUELA POR MODO DE TRANSPORTE



Fuente: CEPAL (cifras de 2000 y 2002)



TRANSPORTE TERRESTRE Y VIALIDAD

ESTRUCTURA DE LA RED DE CARRETERAS EN AMERICA LATINA

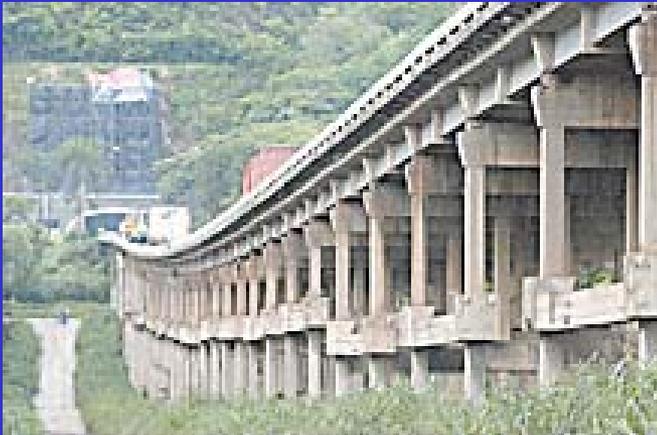
- Venezuela tiene una de las redes viales más desarrolladas de la región, por unidad de superficie y de población

	<u>Km Asfaltados</u>	<u>Km/1000 Km2</u>	<u>Km/1000 hab</u> (2006)
Bolivia	2,933	2.7	0.33
Colombia	13,620	11.9	0.31
Ecuador	5,184	19.2	0.38
Peru	10,051	7.8	0.36
Venezuela	29,954	32.7	1.17
TOTAL CAN	61,742	14.1	0.51
Argentina	69,878	25.3	1.75
Brasil	150,836	17.7	0.80
Chile	14,516	19.2	0.90
Mexico	116,915	59.3	1.10

INFRAESTRUCTURA VIAL DE VENEZUELA

¿ CUAL ES EL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA?.....

- Según el Colegio de Ingenieros están en estado de “precolapso” y corren el peligro de desplomarse
- 90% de los puentes construidos antes de 1960
- 60% de los puentes construidos entre 1960 y 1980
- 30% de los puentes construidos desde 1980



INFRAESTRUCTURA VIAL DE VENEZUELA

¿ CUAL ES EL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA?.....



- **50% del sistema vial venezolano está deteriorado (en estado crítico o de precolapso)**
- **Soluciones “provisionales” terminan por convertirse en permanentes**
- **Deterioro de la vialidad por falta de controles en altura y pesos**
- **Mantenimiento inadecuado. Aplicación incorrecta de métodos de reparación y pérdida de la geometría original de las vías**
- **Se requiere invertir 10.000 millones de dólares en cuatro años para adaptar la vialidad**



INFRAESTRUCTURA VIAL DE VENEZUELA

- **A título de comparación**

ESTADO DE CONSERVACION DE LAS CARRETERAS PAVIMENTADAS EN PAISES DE AMERICA LATINA

	Excelente - Bueno	Regular	Malo
BRASIL (2005)	28%	32%	40%
COLOMBIA (2004)	59%	36%	5%
URUGUAY (2002)	77%	17%	6%

Fuentes: Brasil (Conf.Nac.Transp), Colombia (Min.Transporte), Uruguay (Min.Transporte)



FLOTA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA



- La flota es obsoleta y con altos costos de operación
- Ha habido un marcado deterioro de la oferta, en particular de unidades de transporte pesado
- Como consecuencia, la calidad y confiabilidad del servicio son insuficientes



PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA DE VENEZUELA vs. OTROS PAISES

- La flota pesada de carga de Venezuela en valor absoluto y referida al parque total o a la población es menor que en otros países de la región

	<u>Total camiones</u>	<u>Camiones pesados (16 ton ó más)</u>	<u>% Camiones pesados</u>	<u>Camiones pesados/ 100,000 hab</u>
Argentina (2001)	363,500	41,000	11	103
Brasil (2005)	1,089,000	225,000	21	120
Colombia (2003)	168,000	19,700	12	45
Chile (2004)	122,000	20,600	17	128
Peru (2002)	25,000	4,000	16	14
Venezuela (2004)	300,000	15,600	5	61
EEUU (2002)	85,175,000	2,154,000	3	741
Canada (2002)	3,600,000	258,000	7	796

Fuentes: Estadísticas oficiales, cálculos propios



DETERIORO DE LA OFERTA

**Disminución notable del parque de
vehículos pesados desde 1998**

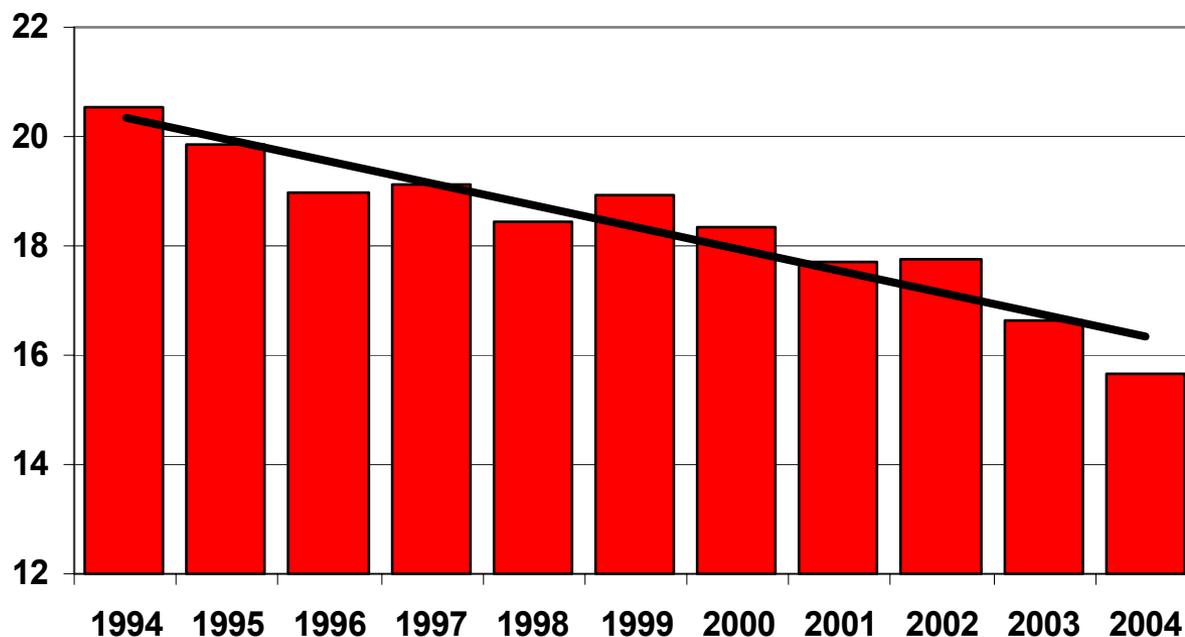
**..... La reposición ha sido
insuficiente en cada uno de los años entre
1998 y 2004**

DISMINUCION DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PESADO

- La flota pesada ha disminuido en 25% entre 1998 y 2004

Fuente: Catracentro

EVOLUCION DEL PARQUE DE CAMIONES
PESADOS EN VENEZUELA 1994-2004
(mlies de unidades)





REPOSICION DE CAMIONES PESADOS

- El déficit acumulado entre 1998 y 2004 en la reposición de camiones pesados es de unas 9.000 unidades A fines de 2004 había 15.600 cuando el mercado requería unas 25.000
- En 2005 y 2006 se produjo un repunte en las ventas que redujo en parte este déficit Sin embargo, la percepción general de los generadores de carga es que ho ha mejorado la oferta de camiones
- ¿Qué ocurre? ¿Reposiciones de clientes existentes? ¿Nuevos transportistas? ¿Nuevos circuitos? ¿Flota dedicada o disponible para el mercado?
- Las respuestas a estas interrogantes indicarán si habrá excedente o déficit de oferta de camiones y cuál será el nivel de los fletes en el futuro próximo



REPOSICION DE CAMIONES

- Dos de las barreras asociadas a la reposición de camiones son el costo fiscal y el financiamiento
- **El SENIAT se ha mostrado favorable a extender la exención del IVA a la flota pesada, pero aun no hay decisión**
- **La banca ha desarrollado algunos productos:**
 - **Crédito automotriz (hasta 60% valor y 48 meses). Tasas de mercado. Cuotas mensuales a capital e intereses. Comisión 3% flat. Reserva de dominio y fiador**
 - **Leasing (hasta 100% valor, 6 meses a 5 años). Tasas de mercado. Comisión 3% flat. Canon mensual. Opción a compra. Garantías**
 - **Créditos mediano plazo (hasta 75% valor, 3 a 5 años). Tasas de mercado. Comisión negociable. Período de gracia hasta 6 meses. Pagos fijos capital más intereses sobre saldo deudor. Garantías**



REPOSICION DE CAMIONES

- **Una forma de proveer las garantías para financiar la reposición de camiones es mediante alianzas entre generadores de carga y transportistas, mediante modalidades tales como:**
 - **Utilización de contratos de carga como garantía para obtener el financiamiento**
 - **Fianzas otorgadas por los generadores de carga para respaldar créditos bancarios a los transportistas**
 - **Financiamiento en cabeza del generador de carga y traspaso de las unidades al transportista, quien paga con servicios**



COSTOS REFERENCIALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA



EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **Incremento de costos muy superior al aumento del Índice General de Precios**
- **En el período Sept. 2004 – Mayo 2006 el incremento de costos en Bolívares, expresado en base anual, ha variado entre 25 y 60%.**
- **Se observa una disminución de la velocidad de incremento de costos entre Mayo 2005 y Mayo de 2006**
- **Hay también un incremento de costos expresados en Dólares, potenciado por el anclaje cambiario**



EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- La Cámara de Transporte del Centro (Catracentro) ha desarrollado una fórmula de costos referenciales de transporte para gandolas (25 ton), camiones 750 (9 ton) y camiones 350 (3 ton) que actualiza periódicamente con miras a facilitar las discusiones de fletes
- Se han hecho cálculos para Febrero 2004, Septiembre 2004, Febrero 2005, Mayo 2005, Febrero 2006 y Mayo 2006
- El costo referencial de transporte está expresado mediante una fórmula que combina: Costos fijos por día + Costos variables por Km



EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

(Valores para vehículos usados)

	Febrero 2004		Septiembre 2004		Febrero 2005	
	Costo fijo (Bs/día)	Costo variable (Bs/Km)	Costo fijo (Bs/día)	Costo variable (Bs/Km)	Costo fijo (Bs/día)	Costo variable (Bs/Km)
GANDOLA	305,151	808	385,840	993	408,798	1,173
CAMION 750	144,194	733	182,635	913	193,452	1,036
CAMION 350	98,260	580	124,850	768	132,237	862

	Mayo 2005		Febrero 2006		Mayo 2006	
	Costo fijo (Bs/día)	Costo variable (Bs/Km)	Costo fijo (Bs/día)	Costo variable (Bs/Km)	Costo fijo (Bs/día)	Costo variable (Bs/Km)
GANDOLA	526,460	1,419	584,285	1,611	647,055	1,814
CAMION 750	227,662	1,295	291,434	1,512	318,253	1,662
CAMION 350	153,471	1,060	195,897	1,245	212,302	1,522

Fuente:
Catracentro



EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- Para ilustrar el uso de la fórmula se utilizará una gandola usada que hace un viaje Valencia-Barcelona (requiere dos días con un trayecto ida y vuelta de 953 Km)

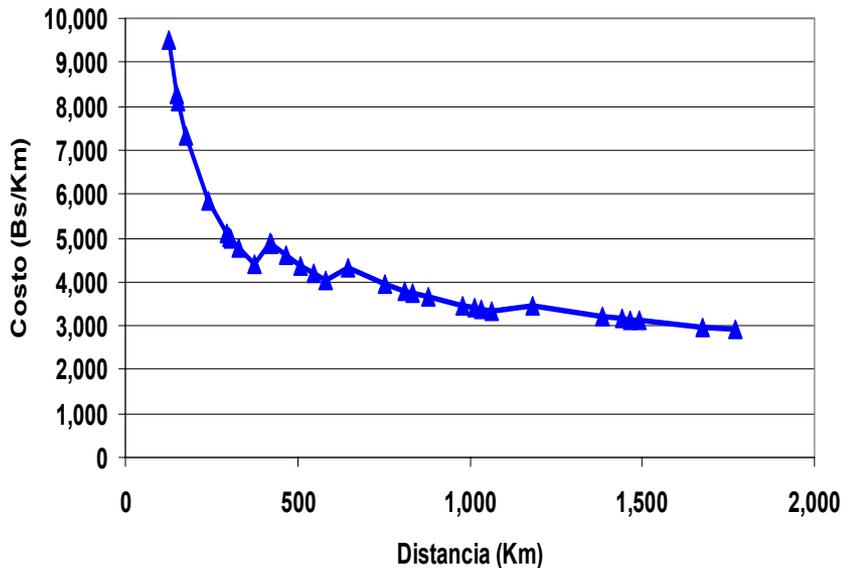
	<u>Feb.2004</u>	<u>Sep.2004</u>	<u>Feb.2005</u>	<u>May.2005</u>	<u>Feb.2006</u>	<u>May.2006</u>
Bs/Km	1,448	1,803	2,031	2,524	2,837	3,172
Bs/Ton	55,213	68,720	77,419	96,209	108,154	120,914
\$/Km	0.91	1.13	1.06	1.17	1.32	1.48
\$/Ton	34.5	43.0	40.3	44.7	50.3	56.2
cts/Ton-Km	3.6	4.5	4.2	4.7	5.3	5.9

EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- Mediante la fórmula también se puede calcular la variación del costo con la distancia. Se utilizará como ejemplo una gandola usada con costos de Mayo de 2006

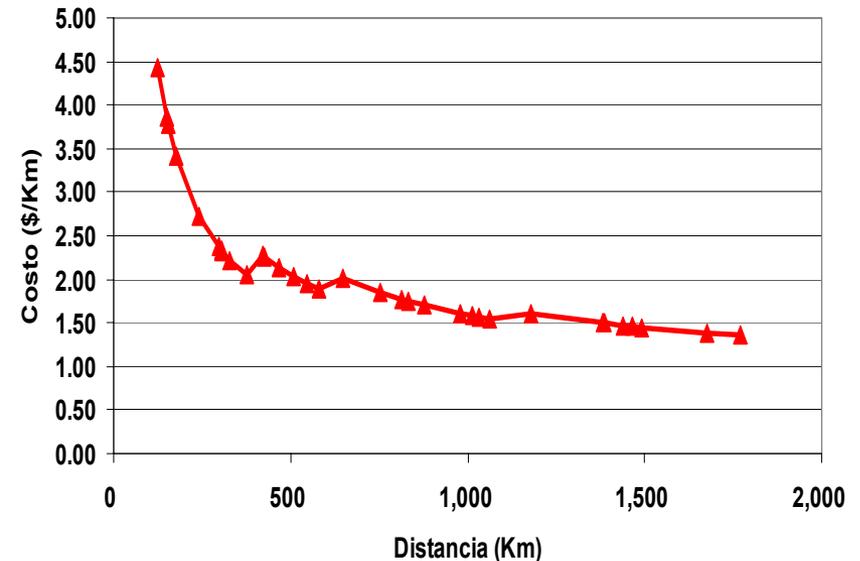
COSTO DE TRANSPORTE VS. DISTANCIA

(Gandolas usadas - costos en Bolívares de Mayo 2006)



COSTO DE TRANSPORTE VS. DISTANCIA

(Gandolas usadas - costos en Dólares de Mayo 2006)

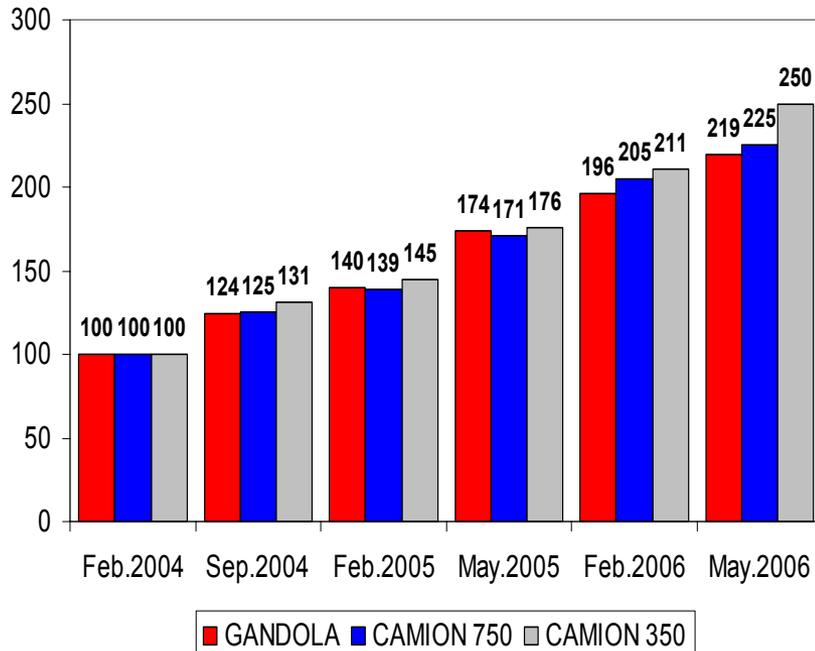




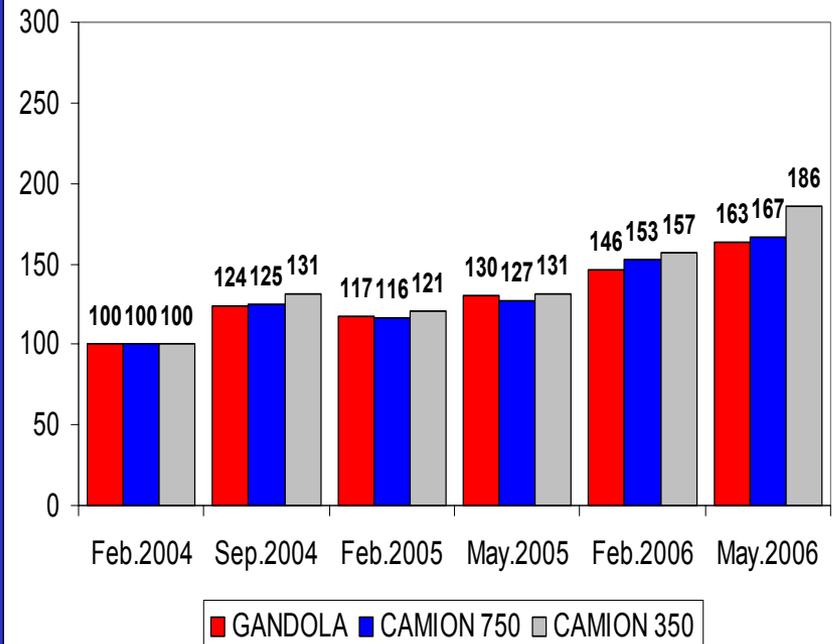
EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

La evolución de los costos se puede apreciar mediante un índice en Bs y \$, construido a partir de la fórmula

EVOLUCION INDICE COSTOS DE TRANSPORTE EN BOLIVARES (Feb.2004 = 100)

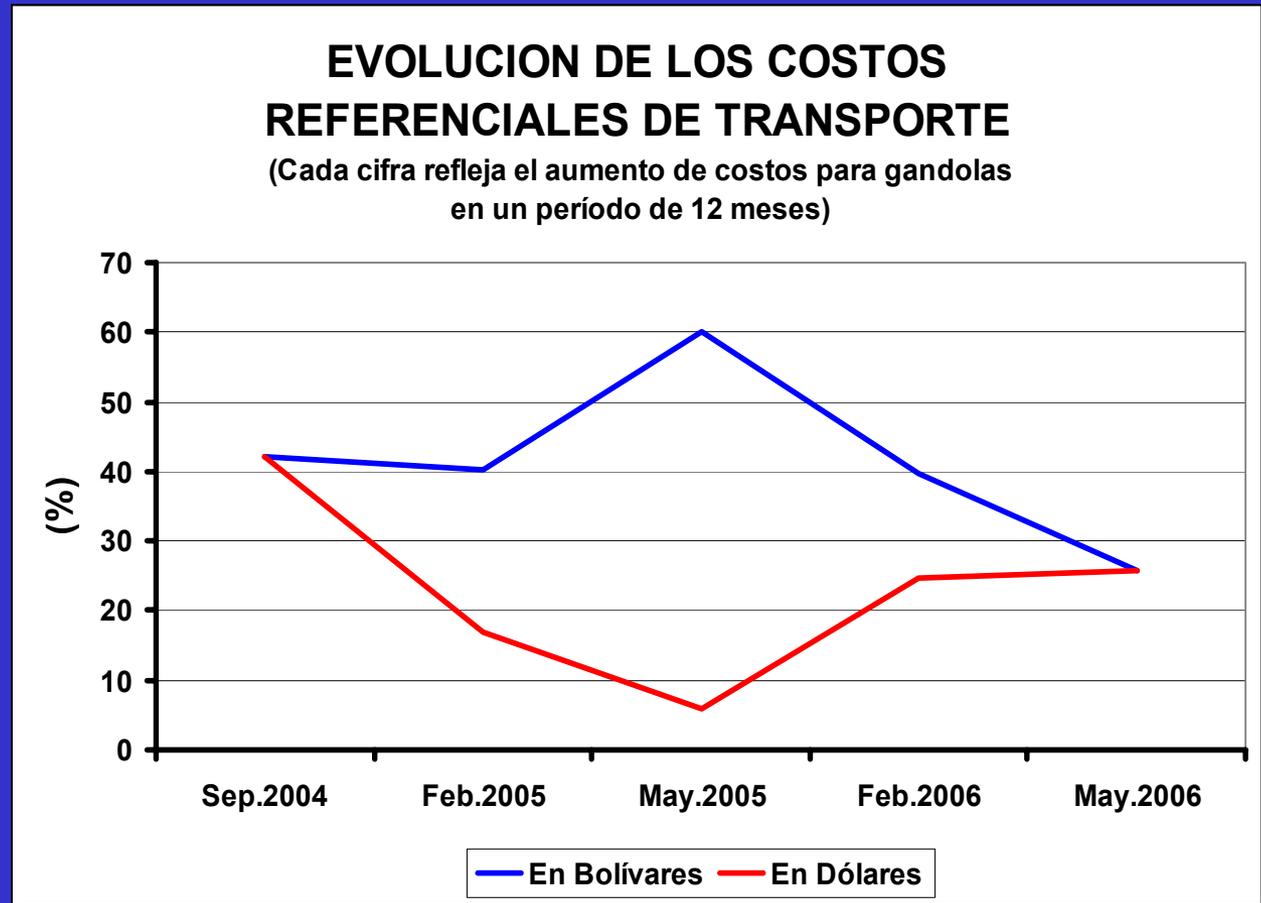


EVOLUCION INDICE COSTOS DE TRANSPORTE EN DOLARES (Feb.2004 = 100)



EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- Después de haber alcanzado un máximo de 60% en base anual en mayo 2005, el incremento de costos en bolívares ha disminuido en cada medición posterior
- El anclaje cambiario ha originado que el incremento anual en dólares iguale al incremento en bolívares en Mayo 2006





COSTO DE LA INSEGURIDAD

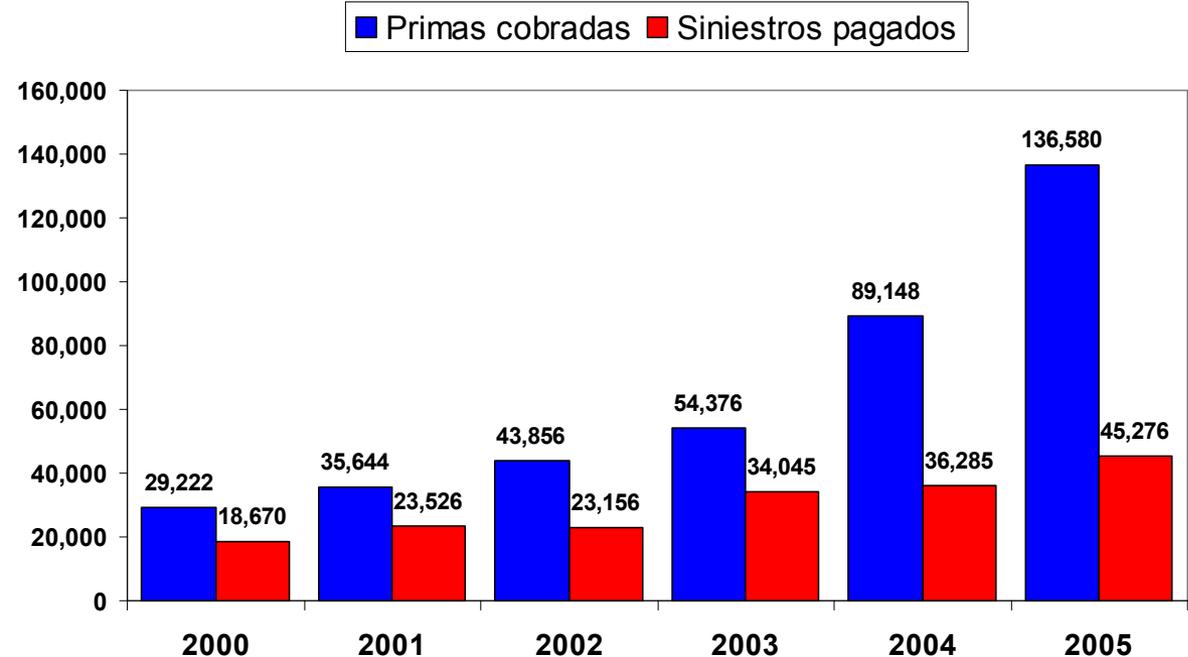
- **Según la Cámara de Aseguradores:**
 - 70% de los siniestros corresponde a robos, atracos y asaltos
 - 80% de los pagos de las aseguradoras corresponde a esos rubros
- **Esto se traduce en incremento de los costos de transporte debido a los aumentos de las primas de seguros**

INCREMENTO DE LOS COSTOS DE LOS SEGUROS

- El riesgo percibido por parte de las empresas de seguros ha aumentado
- Entre 2000 y 2005 los pagos por siniestros se multiplicaron por 2,4 mientras que las primas cobradas se multiplicaron por 4,7

Fuente: Superintendencia de Seguros

EVOLUCION DE LA SINIESTRALIDAD EN
EL SECTOR TRANSPORTE
(Cifras en millones de Bs)





SALIDA DE VENEZUELA DE LA CAN

- La salida de Venezuela de la CAN se traducirá en un cambio de normativa para el transporte
- Algunas indefiniciones pueden generar inseguridad en cuanto al marco normativo aplicable



SALIDA DE VENEZUELA DE LA CAN – ALGUNOS EFECTOS

- La normativa de la CAN estipula que si un país se sale del Acuerdo debe mantener las ventajas del Programa de Liberación durante cinco años pero no indica que pasa con el resto de la normativa
- Las normas andinas, reflejadas en Decisiones, forman parte del ordenamiento jurídico interno de cada país
- La salida de Venezuela de la CAN genera incertidumbre sobre el marco jurídico que regulará el transporte en Venezuela de ahora en adelante
- No hay criterios únicos respecto a si las normas andinas permanecen hasta que sean reemplazadas por normas nacionales o si se dejan de aplicar de inmediato y hay que recurrir, por defecto, a la normativa nacional que sería aplicable
- La incorporación de Venezuela a Mercosur obligará eventualmente a adoptar las normas vigentes en esa agrupación



NORMATIVA ANDINA RELATIVA AL TRANSPORTE

- **Algunas Normas Andinas que regulan el transporte de carga:**
 - ✓ **Decisión 617: Tránsito Aduanero Comunitario**
 - ✓ **Decisión 582: Transporte Aéreo en la CAN**
 - ✓ **Decisión 574: Régimen Andino sobre Control Aduanero**
 - ✓ **Resolución 721: Reglamento de la Decisión sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera**
 - ✓ **Decisión 502: Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF)**
 - ✓ **Decisión 491: Reglamento Andino sobre Límites de Peso y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Mercancías y Pasajeros por Carretera**
 - ✓ **Decisión 399: Transporte Internacional de Mercancías por Carretera**
 - ✓ **Decisión 393: Transporte Multimodal**
 - ✓ **Decisión 360: Integración del Transporte Aéreo en la CAN**
 - ✓ **Decisión 277: Sistema Andino de Carreteras**



¿HACIA LA ADOPCION DE LA NORMATIVA DE MERCOSUR?

- Algunas normas de Mercosur que regulan el transporte terrestre de carga:
 - ✓ **Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios de Mercosur**
 - ✓ **Resolución sobre principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito de Mercosur**
 - ✓ **Normativas de facilitan la operación fronteriza (controles integrados en frontera, atención permanente de las aduanas, formulario MIC/DTA, reglamentaciones de los despachos aduaneros, valoración aduanera, cuestiones migratorias del personal involucrado en el transporte, etc.)**



TRANSPORTE MARITIMO

PUERTOS Y TERMINALES MARITIMOS PUBLICOS Y PRIVADOS EN VENEZUELA

PUBLICOS

Puerto Cabello
La Guaira
Maracaibo
Guanta
El Guamache
Guarano
Guiria
La Ceiba



PRIVADOS

Petroleros

Puerto Miranda
La Salina
Amuay / Cardón
Guaraguao
Jose
El Palito

Químicos

El Tablazo
Jose
Borburata
Venterminals
Terquimca



COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- **94% del volumen y 76% del valor total de las importaciones de Venezuela es transportado por vía marítima**
- **La evolución de la demanda de servicios portuarios es reflejo directo de la evolución del comercio exterior del país**

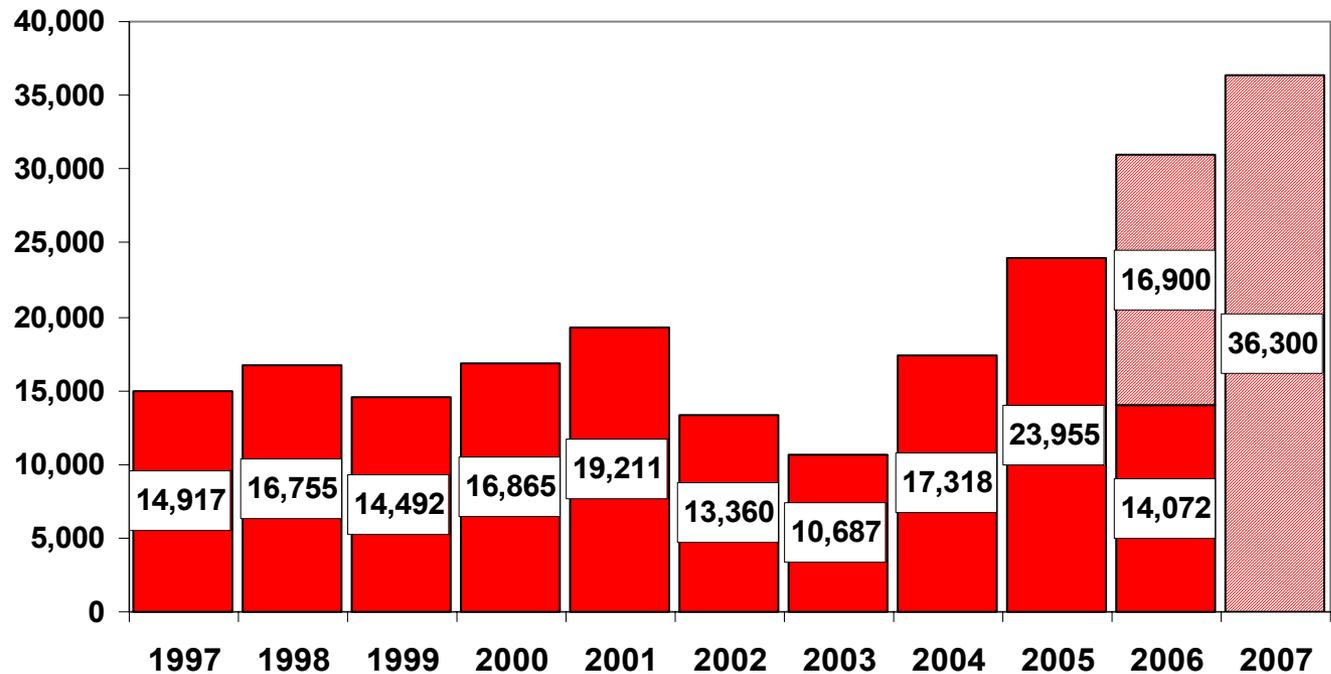


COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- En 2006 se ha acelerado la tendencia de crecimiento de las importaciones
- La proyección para 2006 es 31,000 MM\$
- Se estima que en 2007 llegarán a 36.300 MM\$

Fuente: BCV, Bco.Mercantil

EVOLUCION DE LAS IMPORTACIONES DE VENEZUELA 1997-2007
(Cifras anuales en MM\$)

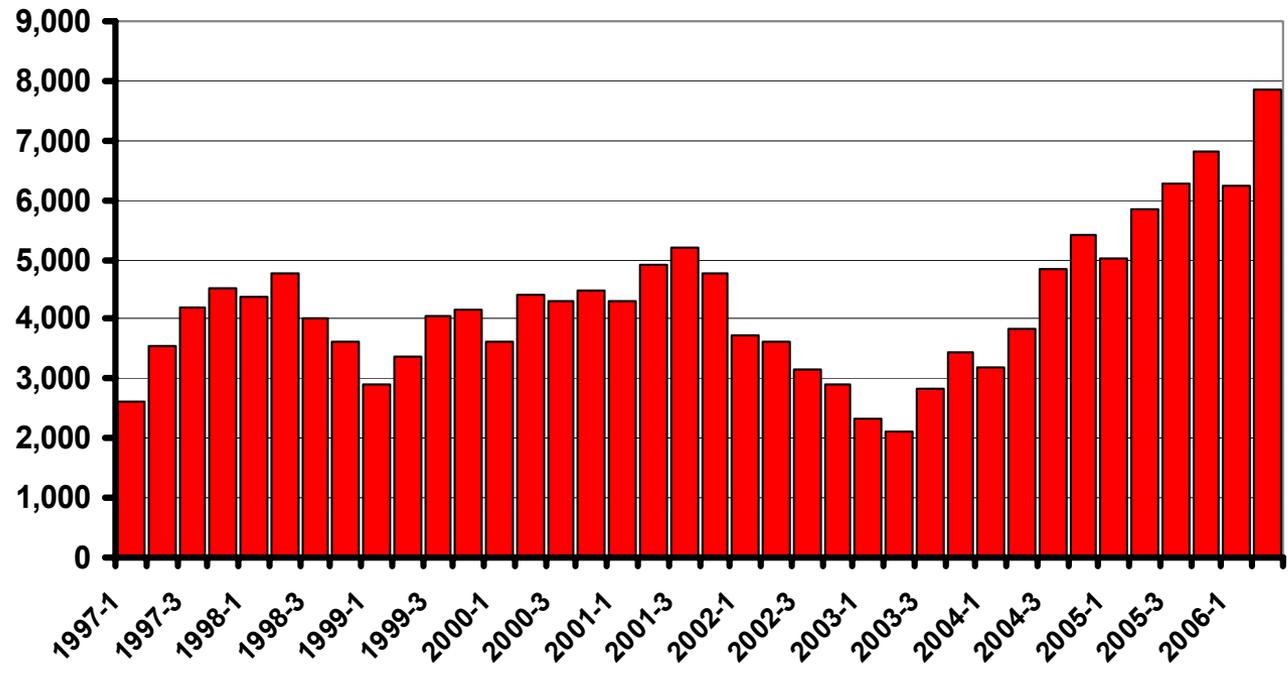


COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- Crecimiento continuo de las importaciones desde mediados de 2003, cuando comenzó el control de cambios
- Importaciones del 2do. trimestre de 2006 llegaron a casi 8,000 MM\$...1,000 MM\$ más que el record anterior...!!

Fuente: BCV

EVOLUCION DE LAS IMPORTACIONES DE
VENEZUELA 1997-2006
(cifras trimestrales en MM\$)





COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

VENEZUELA - IMPORTACIONES POR ADUANA

- **Puerto Cabello absorbió 42% del incremento de importaciones de Venezuela del 1er semestre 2006 vs. 1er semestre 2005**
- **La Guaira y Maiquetía en conjunto absorbieron 23% del incremento**

Fuente: INE

<u>ADUANA</u>	<u>Ene - Jun 2005</u>		<u>Ene - Jun 2006</u>	
	<u>MM\$</u>	<u>%</u>	<u>MM\$</u>	<u>%</u>
PUERTO CABELLO	3,144	31.2	4,458	33.8
LA GUAIRA	1,999	19.8	2,349	17.8
MAIQUETIA	1,634	16.2	2,003	15.2
MARACAIBO	680	6.8	920	7.0
SAN ANTONIO	709	7.0	867	6.6
GUANTA	430	4.3	472	3.6
LAS PIEDRAS	280	2.8	549	4.2
GUAMACHE	223	2.2	437	3.3
PUERTO SUCRE	205	2.0	309	2.3
PUERTO ORDAZ	368	3.7	378	2.9
VALENCIA	145	1.4	279	2.1
OTROS	254	2.5	149	1.1
TOTAL	10,071	100.0	13,170	100.0



COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- Exportaciones de petróleo del sector privado distorsionan las estadísticas
- Exceptuando Guanta, las exportaciones disminuyeron 24% en el 1er semestre 2006 vs. 1er semestre 2005

Fuente: INE

VENEZUELA - EXPORTACIONES POR ADUANA

<u>ADUANA</u>	<u>Ene - Jun 2005</u>		<u>Ene - Jun 2006</u>	
	<u>MM\$</u>	<u>%</u>	<u>MM\$</u>	<u>%</u>
GUANTA	1,581	33.9	5,169	68.7
PUERTO ORDAZ	1,511	32.4	1,361	18.1
PUERTO CABELLO	720	15.4	535	7.1
MARACAIBO	281	6.0	209	2.8
SAN ANTONIO	249	5.3	71	0.9
MAIQUETIA	101	2.2	68	0.9
LA GUAIRA	58	1.2	8	0.1
LAS PIEDRAS	22	0.5	43	0.6
OTROS	138	3.0	61	0.8
TOTAL	4,661	100.0	7,525	100.0
TOTAL (Sin Guanta)	3,080		2,356	

¿CONGESTION PORTUARIA?





¿CONGESTION PORTUARIA?

- Los puertos venezolanos deberán manejar mayores volúmenes y un mayor número de contenedores en 2006, como consecuencia del incremento significativo de las importaciones (de 24,000 MM\$ en 2005 a 31,000 MM\$ en 2006 y un estimado de más de 36.000 MM\$ en 2007)
- Una parte importante de este tráfico adicional es canalizado por Puerto Cabello, que tiene que manejar volúmenes cercanos a su capacidad máxima actual
- Se requeriría aumentar la velocidad de rotación de las mercancías, disminuyendo los tiempos de los trámites de Seniat y Cadivi (que son la limitante actual) para incrementar la capacidad de Puerto Cabello



MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE VENEZUELA (cifras en millones de toneladas)

- Las estadísticas portuarias reflejan aumentos modestos de tonelaje resultantes del aumento de importaciones ...

<u>PUERTO</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
PUERTO CABELLO	9,5	8,6	8,6	8,6	6,8	5,1	7,7	7,8	6,8 (Ene-Sep)
LA GUAIRA	2,1	1,8	0,8	2,0	1,6	1,2	1,8	0,6	0,3 (Ene-Ago)
MARACAIBO	1,2	1,1	1,3	1,2	0,8	0,9	0,8	0,7	nd
GUANTA	-	-	-	0,9	0,7	0,7	0,9	0,7	nd
TOTAL	12,8	11,7	10,7	12,7	9,9	7,9	11,2	9,8	nd

Fuente: CEPAL, estadísticas de cada puerto



MOVIMIENTO DE CARGA EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE VENEZUELA (cifras en miles de TEU's)

- Pero hay un aumento significativo del movimiento de contenedores en los principales puertos públicos

<u>PUERTO</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>
PUERTO CABELLO	487	496	551	621	506	380	598	747	602 (Ene-Sep)
LA GUAIRA	303	238	238	304	216	151	261	269	206 (Ene-Ago)
MARACAIBO	-	21	-	-	31	33	29	22	nd
GUANTA	-	-	-	-	28	28	33	31	nd
TOTAL	790	755	789	925	781	592	921	1,069	nd

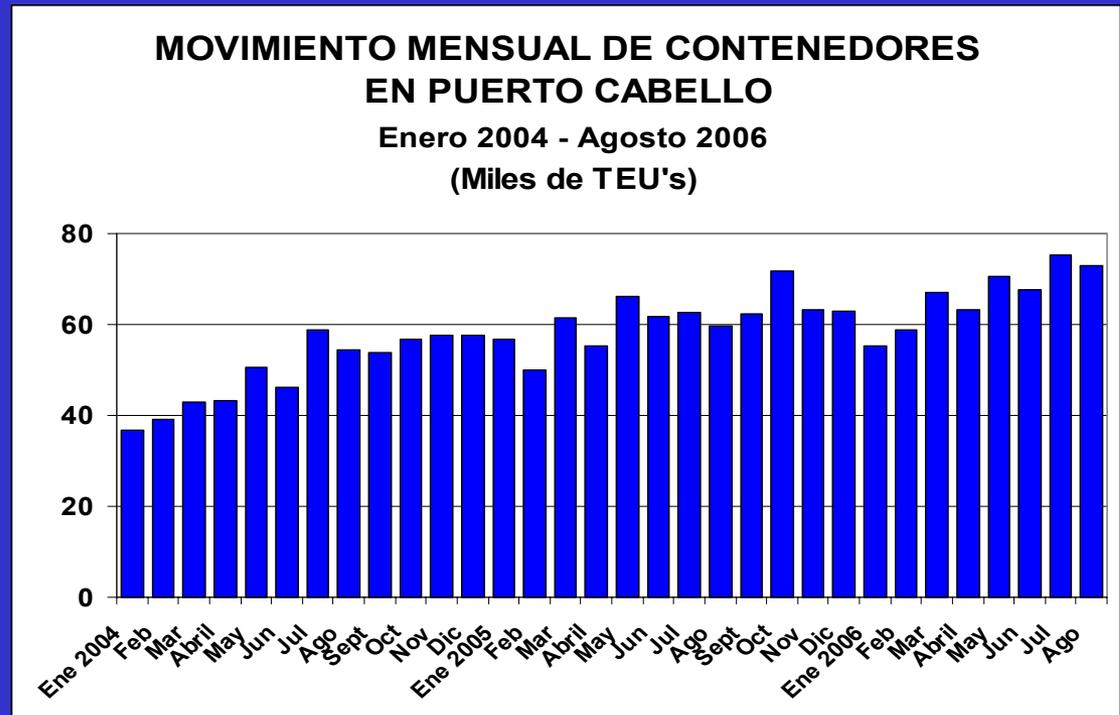
Fuente: CEPAL, estadísticas de cada puerto



MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN PUERTO CABELLO

- El promedio mensual en Puerto Cabello pasó de 49,900 TEU's en 2004 a 61,200 en 2005 y 66,800 en 2006 ... en julio 2006 superó por primera vez 75,000 TEU's si se mantiene la tendencia el volumen manejado en 2006 sería de 800,000 TEU's, que es la capacidad máxima actual del puerto
- El tiempo promedio de permanencia de las mercancías es de 12-13 días, definido por los trámites de Seniat (80% en canal rojo) y Cadivi
- Habría que reducir el tiempo en 2 ó 3 días para llevar la capacidad anual a 1 millón de TEU's

Fuente: IPAPC





ALGUNAS PROPUESTAS

- **Plan vial nacional (inventario, prioridades y asignación de recursos)**
 - **Mantenimiento vías existentes**
 - **Terminación de obras inconclusas**
 - **Construcción de nuevas vías**
- **Mejoramiento parque automotor de carga**
 - **Programas de financiamiento para facilitar reposición de flota pesada (camiones tipo 7 y 8)**
 - **Promoción de alianzas entre generadores de carga y transportistas**
 - **Exención del IVA a las importaciones y ventas de camiones pesados**
 - **Instrumentación de bolsa de carga y de vehículos**



ALGUNAS PROPUESTAS

- **Condiciones de circulación**
 - **Definición de vías y horarios especiales para la circulación de vehículos pesados**
 - **Peajes: auditoría y asignación de fondos recaudados a recuperación de vías**
- **Plan portuario nacional**
 - **Ampliación de capacidades portuarias**
 - **Mejoramiento de la eficiencia de las operaciones portuarias**



**MUCHAS GRACIAS POR SU
ATENCIÓN**

www.alv-logistica.org