

FORO “PROBLEMATICA PORTUARIA, SU IMPACTO EN LA CADENA LOGISTICA Y POSIBLES SOLUCIONES”

(Valencia, 13 mayo 2009)





INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE VENEZUELA

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE VENEZUELA

VENEZUELA: PUERTOS Y TERMINALES COMERCIALES

<u>TIPO</u>	<u>TOTAL</u>	<u>PUBLICOS</u>	<u>PRIVADOS</u>
MARITIMOS	22	8	14
FLUVIALES	8	1	7
LACUSTRES	7	1	6
TOTAL	<u>37</u>	<u>10</u>	<u>27</u>

PETROLEROS	9
QUIMICOS	4
OTROS	1

EMPRESAS BASICAS	7
------------------	---

PETROLEROS	3
QUIMICOS	2
OTROS	1

Fuente: INEA

VENEZUELA: PUERTOS COMERCIALES PUBLICOS

LACUSTRES
LA CEIBA

FLUVIALES
PUERTO ORDAZ

MARITIMOS
PUERTO CABELLO
LA GUAIRA
MARACAIBO
GUANTA

GUARANA
PUERTO SUCRE
EL GUAMACHE
CARUPANO



Fuente: INEA



CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA ALGUNOS INDICES MUNDIALES

- **Informe Mundial de Competitividad 2008-2009, elaborado anualmente por el World Energy Forum. La edición más reciente fue publicada en noviembre 2008 e incluye 134 países.**
- **Se calcula un Índice Mundial de Competitividad (GCI) para cada país y para los distintos elementos que lo conforman. El índice es cualitativo y tiene una escala de 1 (más bajo) a 7 (más alto)**
- **Uno de los índices que se calcula es el de calidad de la infraestructura (carreteras, puertos, suministro eléctrico, comunicaciones, etc)**

CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN PAISES DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE

<u>PAIS</u>	<u>POSICION</u>	<u>INDICE</u>
SINGAPUR	1	6.8
PANAMA	15	5.7
BARBADOS	19	5.5
JAMAICA	32	5.1
HONDURAS	36	4.9
CHILE	37	4.9
MEDIANA MUNDIAL		4.7
URUGUAY	50	4.4
GUATEMALA	63	4.0
PARAGUAY	68	3.9
REP. DOMINICANA	74	3.8
EL SALVADOR	81	3.6
TRINIDAD-TOBAGO	89	3.4
ARGENTINA	92	3.3
MEXICO	94	3.3
BOLIVIA	98	3.2
GUYANA	105	3.1
SURINAM	106	2.9
COLOMBIA	108	2.9
ECUADOR	109	2.9
BRASIL	123	2.5
VENEZUELA	126	2.4
PERU	127	2.3
COSTA RICA	128	2.3
NICARAGUA	130	2.2

Fuente: World Energy Forum



EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

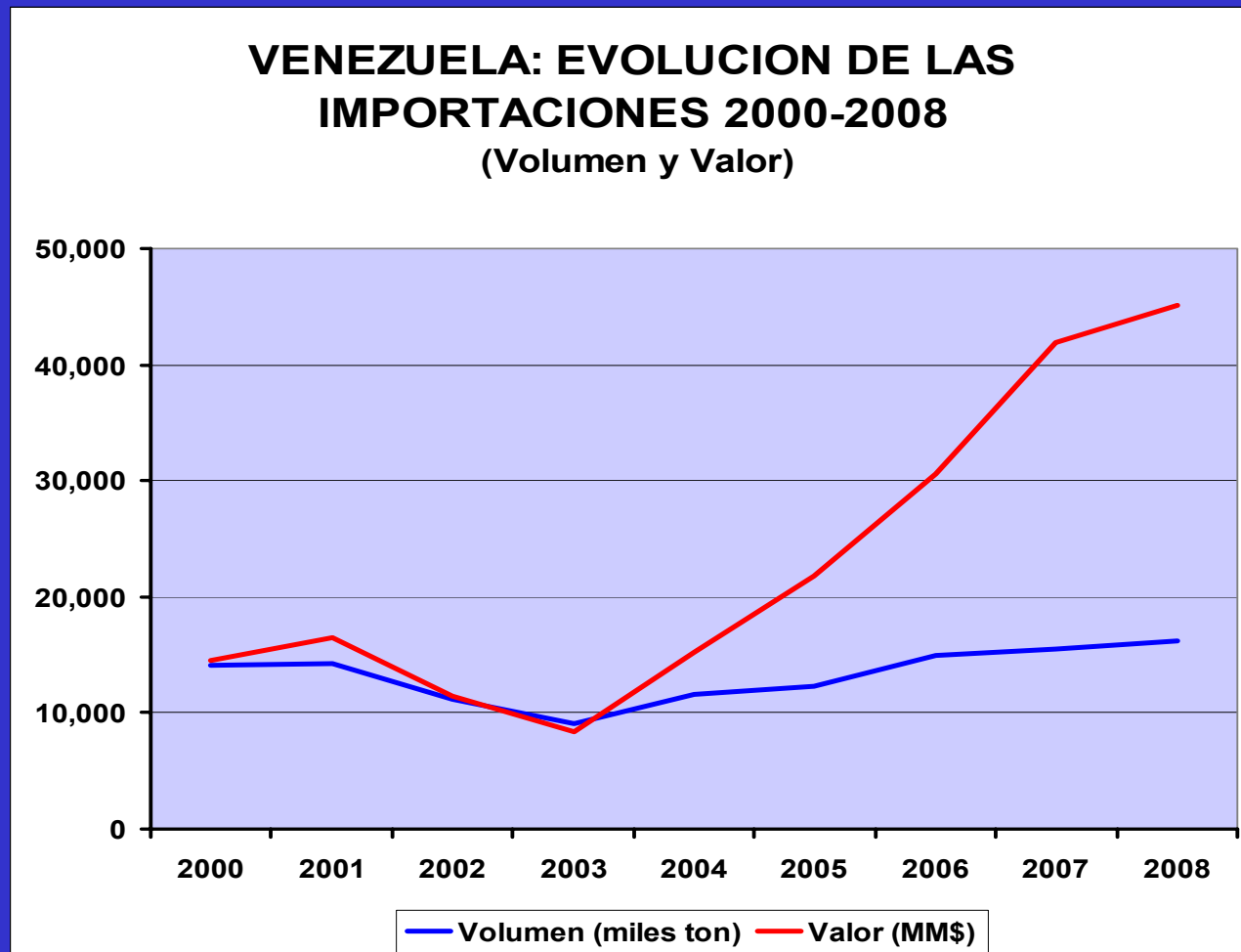


EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- Desde 2004 ha habido un incremento muy importante del valor de las importaciones del país, que pasaron de 17.000 MM\$ en 2004 a 48.000 MM\$ en 2008 (+ 182%)
- El volumen importado, en cambio, sólo aumentó de 11,6 MM toneladas (MMT) en 2004 a 16,2 MMT en 2008 (+ 40%)
- El valor unitario de las importaciones pasó de 1.300 \$/ton en 2004 a 2.790 \$/ton en 2008 (+ 115%), como resultado de un cambio en la estructura de las importaciones, con un mayor contenido de productos finales y una menor proporción de materias primas y productos intermedios.
- Ello además del aumento importante en los precios de muchos bienes en 2008, en particular los alimentos.

EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- Las importaciones de Venezuela superaron los 48.000 MM\$ en 2008, casi el triple del nivel anterior a 2003
- Sin embargo, el volumen importado se ha mantenido en el rango de 14 a 16 MM toneladas anuales entre 2000 y 2008



Fuente: BCV, INE

PRINCIPALES RUBROS DE IMPORTACION (En Valor)

VENEZUELA: PRIMEROS 10 RUBROS DE IMPORTACION 2004-2008 EN VALOR (% del total importado)

<u>Capítulo (Descripción)</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>
84 (Equipos mecánicos)	16.3%	18.1%	17.6%	17.1%	18.9%
85 (Materiales y maq. eléctricos)	10.6%	13.1%	15.2%	14.0%	12.4%
87 (Vehículos)	11.3%	15.2%	16.1%	18.0%	6.6%
30 (Productos farmacéuticos)	4.0%	3.5%	3.4%	3.4%	3.7%
73 (Manufact. Hierro y acero)	3.2%	3.6%	2.7%	2.6%	3.4%
90 (Instrum.ópt.fotog.med.contr)	2.7%	2.7%	2.5%	2.8%	3.2%
39 (Plásticos y sus manufact)	3.3%	3.0%	2.7%	2.6%	2.8%
02 (Carne)	0.6%	0.4%	0.4%	1.1%	2.7%
10 (Cereales)	2.3%	1.5%	1.3%	1.3%	2.5%
29(Químicos orgánicos)	3.5%	2.3%	3.1%	2.1%	2.3%
Sub-total primeros 10 rubros	<u>57.8%</u>	<u>63.4%</u>	<u>65.1%</u>	<u>65.0%</u>	<u>58.6%</u>
Resto	42.2%	36.6%	34.9%	35.0%	41.4%

Fuente: INE

PRINCIPALES RUBROS DE IMPORTACION (En Volumen)

VENEZUELA: PRIMEROS 10 RUBROS DE IMPORTACION 2004-2008 EN VOLUMEN (% del total importado)

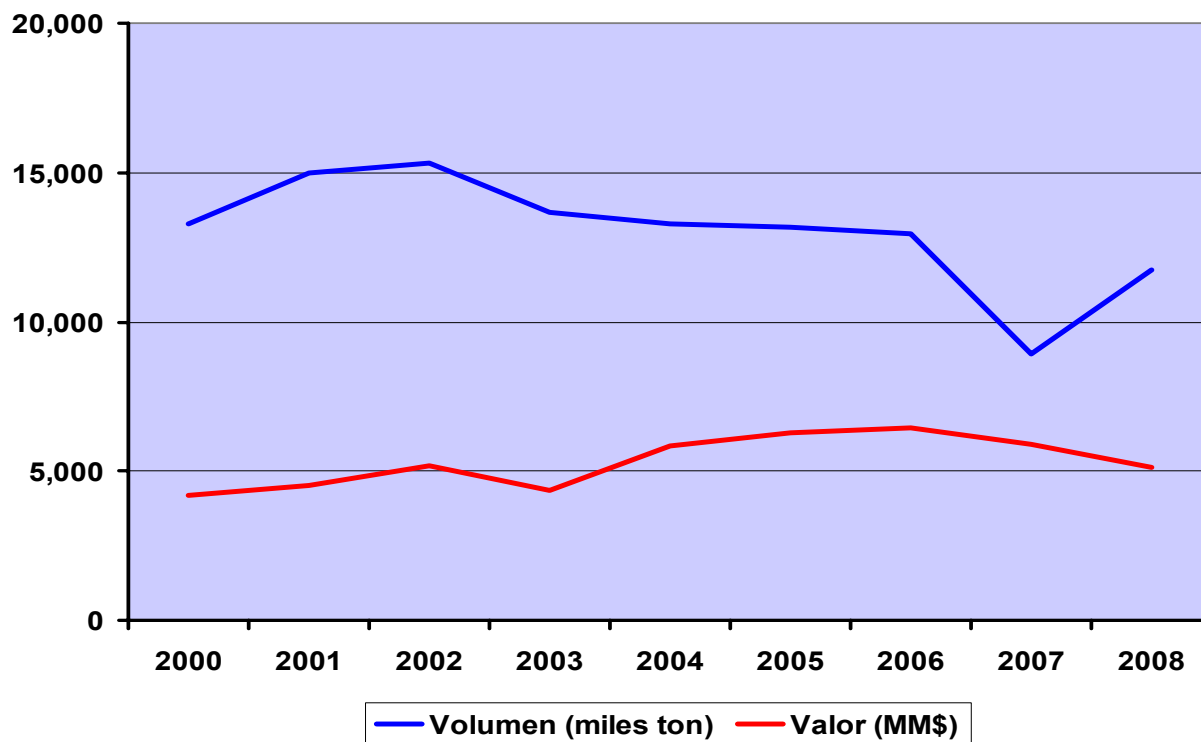
<u>Capítulo (Descripción)</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>
10 (Cereales)	15.2%	12.7%	12.0%	13.1%	17.2%
23 (Aliment. animales)	6.8%	6.7%	6.9%	6.1%	7.0%
28 (Químicos inorgánicos)	4.6%	5.8%	4.9%	4.4%	5.5%
25 (Minerales no-metálicos)	8.8%	10.4%	8.6%	6.4%	5.4%
84 (Equipos mecánicos)	2.5%	3.6%	3.8%	4.2%	4.3%
15 (Grasas y aceites)	4.5%	3.2%	4.0%	3.6%	3.9%
27 (Combustibles)	8.6%	5.8%	4.6%	3.6%	3.4%
31 (Abonos)	3.5%	3.4%	2.6%	2.8%	3.3%
69 (Productos cerámicos)	1.4%	1.8%	2.4%	3.6%	3.3%
26 (Minerales metalíferos)	0.8%	1.0%	4.7%	2.3%	3.1%
Sub-total primeros 10 rubros	56.7%	54.6%	54.6%	50.0%	56.2%
Resto	43.3%	45.4%	45.4%	50.0%	43.8%

Fuente: INE

EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

VENEZUELA: EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES 2000-2008

(Volumen y Valor)



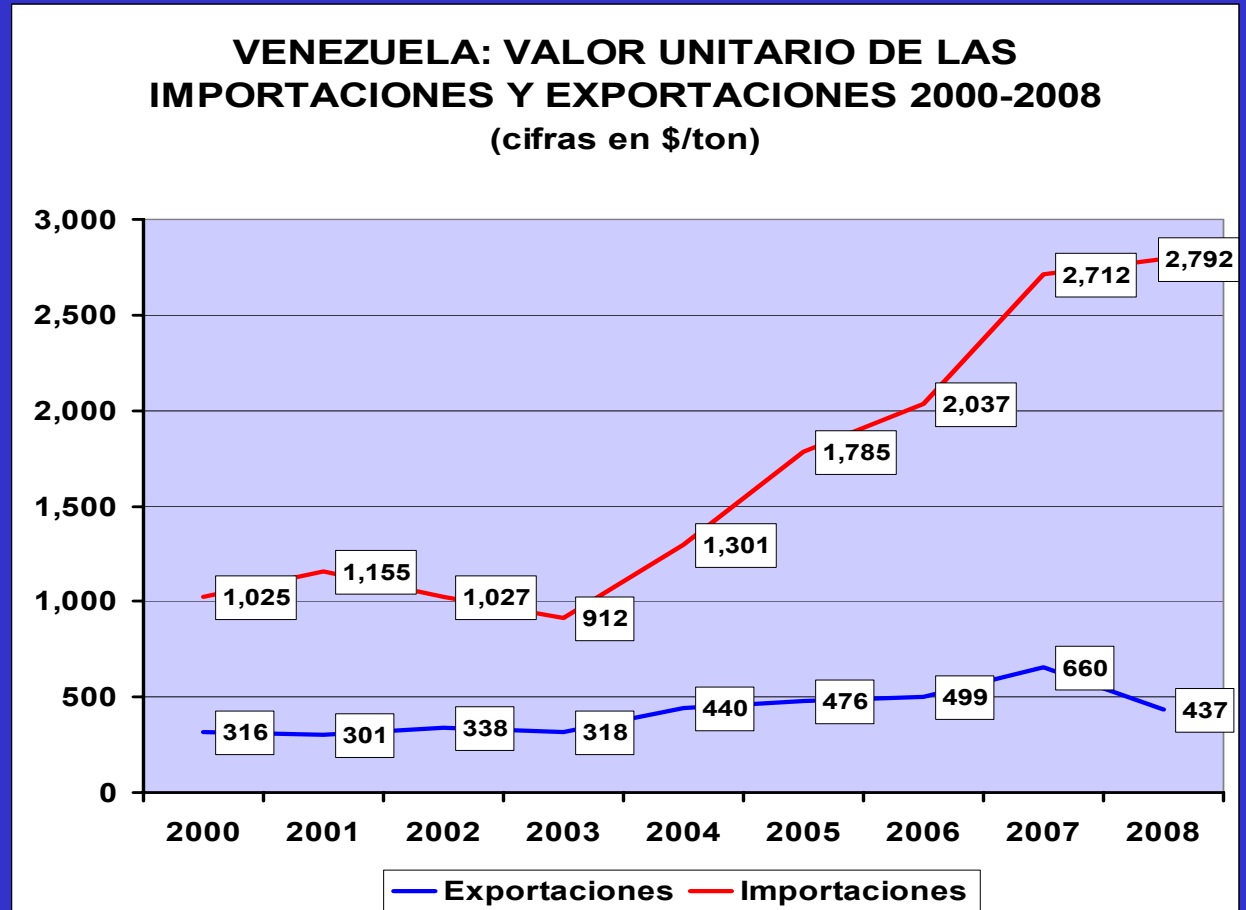
Fuente: BCV, INE

No incluyen petróleo crudo ni productos refinados

- Por su parte, las exportaciones no-petroleras se han mantenido en alrededor de 5.000 a 6.000 MM\$ anuales
- En cambio, el volumen exportado ha sufrido una contracción, pasando de 15 MM ton anuales en 2000-2002 a 10-12 MM ton anuales en 2007 y 2008

EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- En el caso de las importaciones, ha habido casi una triplicación del valor unitario, pasando de unos 1.000 \$/ton en 2000-2003 a casi 2.800 \$/ton en 2007 y 2008
- Las exportaciones, por su parte, se han mantenido en unos 400 \$/ton, con excepción de 2007 cuando aumentaron 50% como reflejo del alza mundial de las materias primas



Fuente: BCV, INE

Las exportaciones no incluyen petróleo crudo ni productos refinados

COMERCIO EXTERIOR POR MODO DE TRANSPORTE

- El modo acuático predomina en el comercio exterior del país
- La estructura por modo de transporte se ha mantenido invariable desde 2000
- Los puertos son por lo tanto fundamentales para soportar las operaciones de comercio exterior

VENEZUELA: ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR POR MODO DE TRANSPORTE

<u>Modo de transporte</u>	<u>EXPORTACIONES</u>		<u>IMPORTACIONES</u>	
	<u>Volumen (%)</u>	<u>Valor (%)</u>	<u>Volumen (%)</u>	<u>Valor (%)</u>
ACUATICO	98	87	92	73
TERRESTRE	2	8	8	8
AEREO	0.06	5	0.48	19
TOTAL	100	100	100	100

Fuente: INE (2000,2003), CEPAL (2006)



MOVIMIENTO PORTUARIO

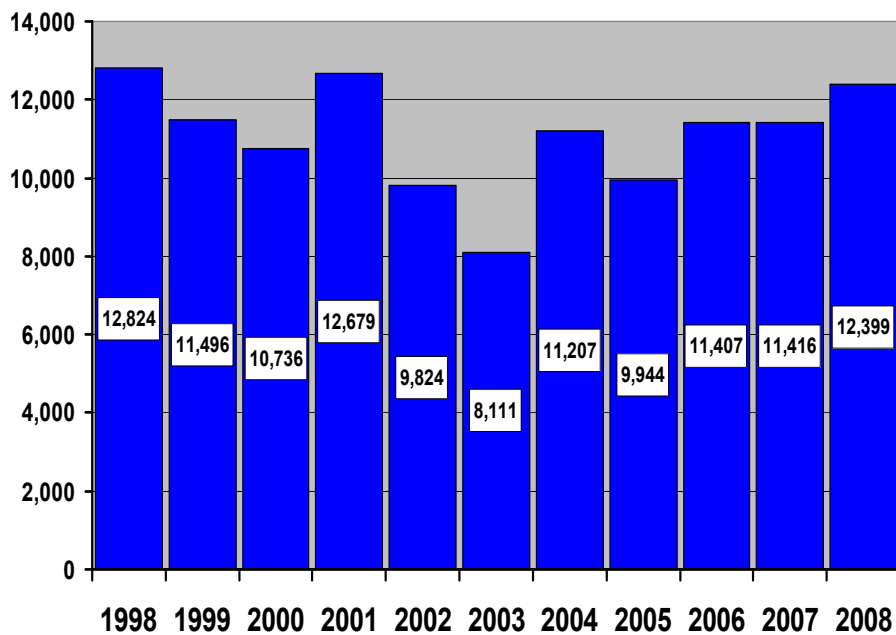
MOVIMIENTO PORTUARIO

- **El movimiento portuario total del país es 30 a 40 millones de toneladas anuales (MMTA), sin incluir las exportaciones de petróleo crudo y derivados (que representan de 100 a 150 MMTA)**
- **Este movimiento total está constituido aproximadamente por:**
 - 10 a 12 MMTA importaciones y exportaciones por puertos marítimos públicos
 - 12 a 15 MMTA exportaciones por puertos fluviales privados
 - 5 a 7 MMTA cabotaje fluvial por puertos fluviales privados
 - 2 a 4 MMTA exportaciones por puertos marítimos y lacustres privados
 - 2 a 3 MMTA cabotaje y trasbordos

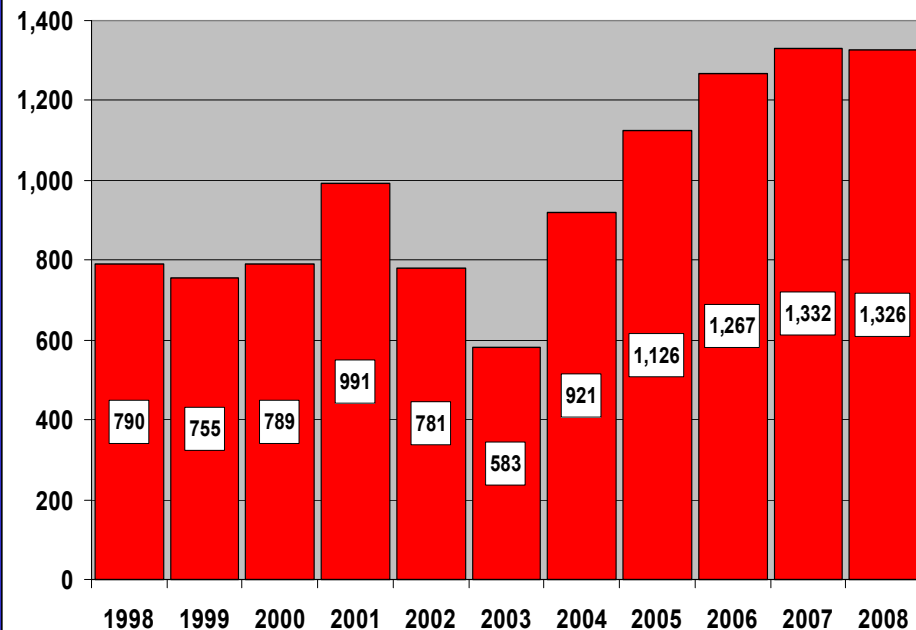
MOVIMIENTO PORTUARIO

- Mientras que el tonelaje ha estado en el rango de 10 a 12 MMTA, el movimiento de contenedores ha aumentado 50% entre 2004 y 2008

VENEZUELA: MOVIMIENTO CARGA PUERTOS PUBLICOS 1998-2008
(Cifras en miles de toneladas)



VENEZUELA: MOVIMIENTO CONTENEDORES EN PUERTOS PUBLICOS 1998-2008
(Cifras en miles de TEUs)



MOVIMIENTO PORTUARIO – PRINCIPALES PUERTOS PUBLICOS

Importancia relativa (2008)

Puerto Cabello 76%

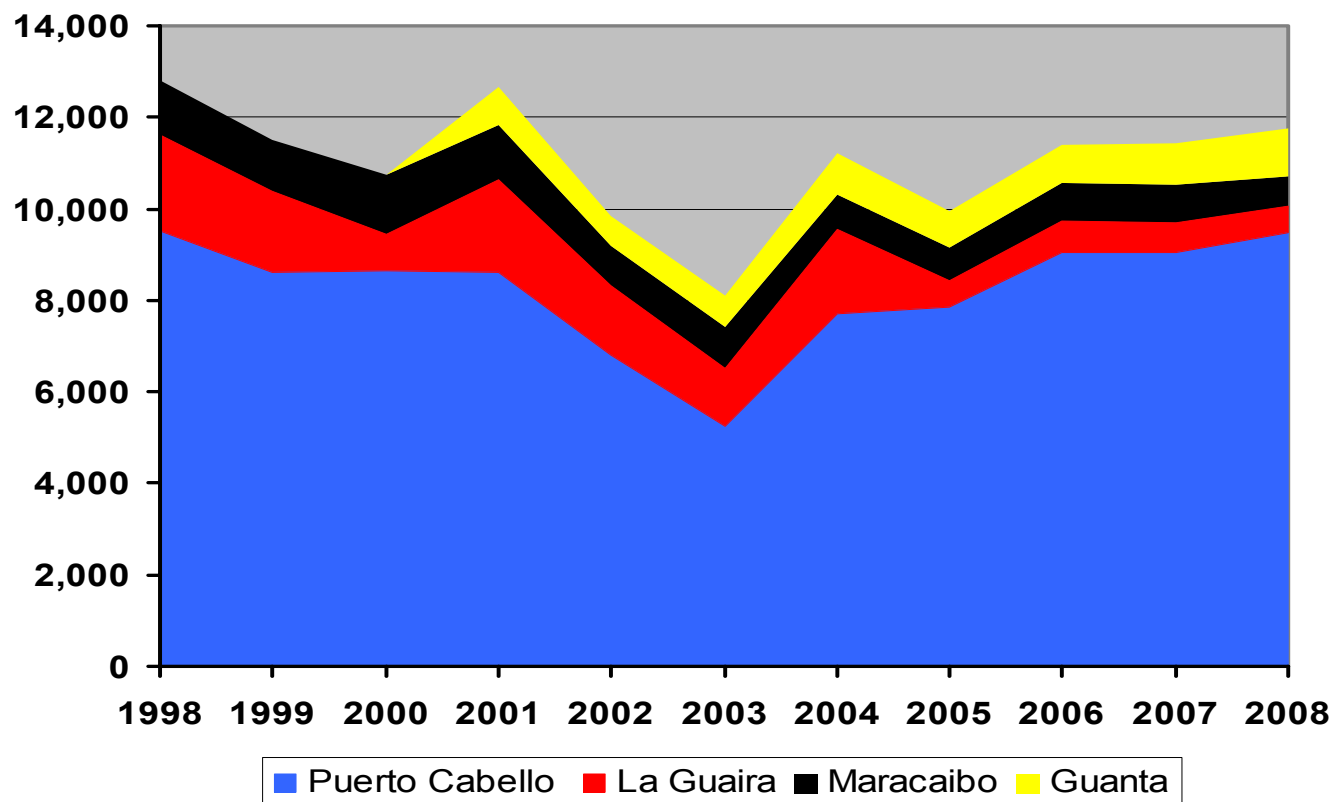
La Guaira 5%

Maracaibo 10%

Guanta 9%

Fuente: estadísticas de
cada puerto

VENEZUELA: MOVIMIENTO DE CARGA PRINCIPALES PUERTOS PUBLICOS 1998-2008 (cifras en miles de toneladas)



ESTRUCTURA OPERACIONES – PRINCIPALES PUERTOS PUBLICOS

- Desde 2004 ha aumentado continuamente la importancia relativa del comercio exterior y, en particular, de las importaciones dentro de las actividades portuarias

VENEZUELA: ESTRUCTURA DE LAS OPERACIONES DE LOS CUATRO PRINCIPALES PUERTOS PUBLICOS (Puerto Cabello, La Guaira, Maracaibo y Guanta)

(Cifras en miles de toneladas)	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>
Importaciones	6,964	7,318	8,665	9,592	10,285
Exportaciones	1,508	1,532	1,302	934	788
Cabotaje y transbordos	2,735	1,094	1,440	890	685
Total movimiento de carga	11,207	9,944	11,407	11,416	11,758
<i>% Importaciones</i>	<i>62%</i>	<i>74%</i>	<i>76%</i>	<i>84%</i>	<i>87%</i>
<i>% Comercio Exterior</i>	<i>76%</i>	<i>89%</i>	<i>87%</i>	<i>92%</i>	<i>94%</i>

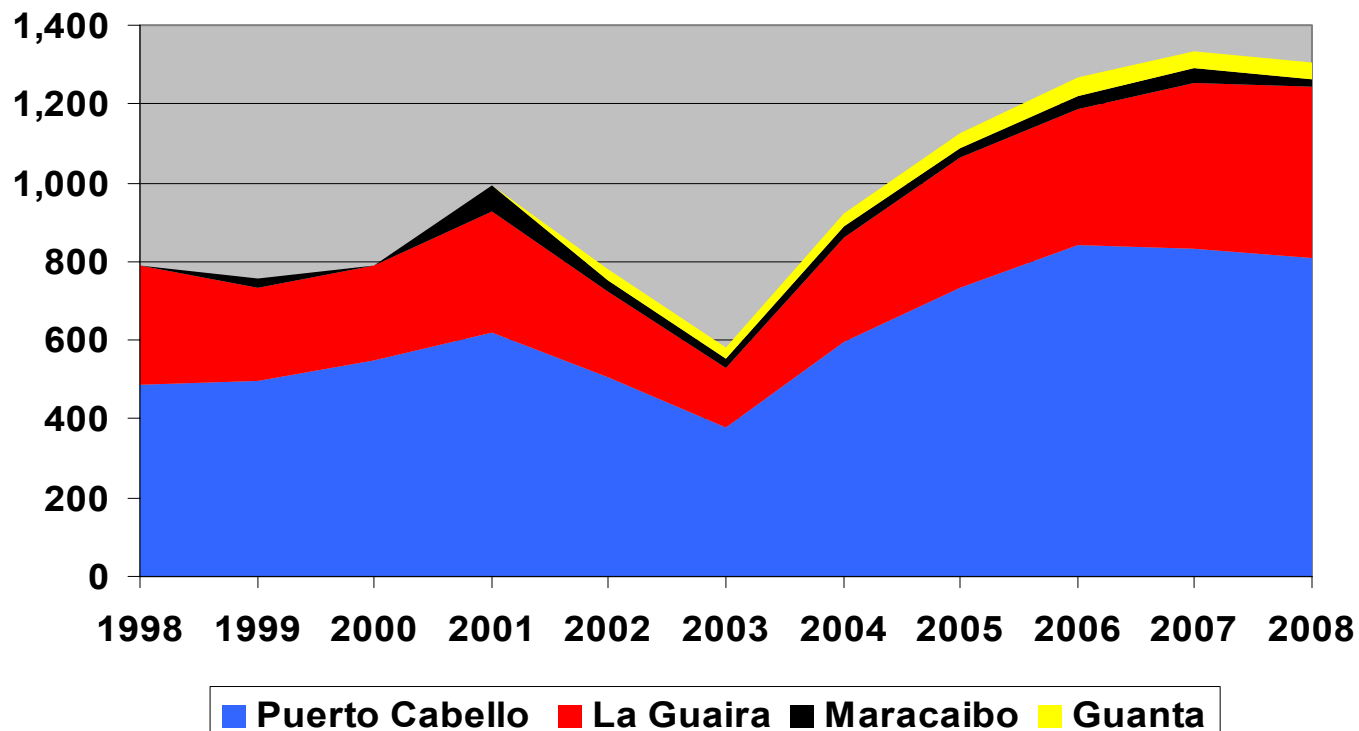
Fuente: Estadísticas de cada puerto

MOVIMIENTO PORTUARIO – PRINCIPALES PUERTOS PUBLICOS

Importancia relativa (2008)

Puerto Cabello	61%
La Guaira	33%
Maracaibo	3%
Guanta	3%

**VENEZUELA: MOVIMIENTO DE
CONTENEDORES PRINCIPALES PUERTOS
PUBLICOS 1998-2008**
(cifras en miles de TEUs)

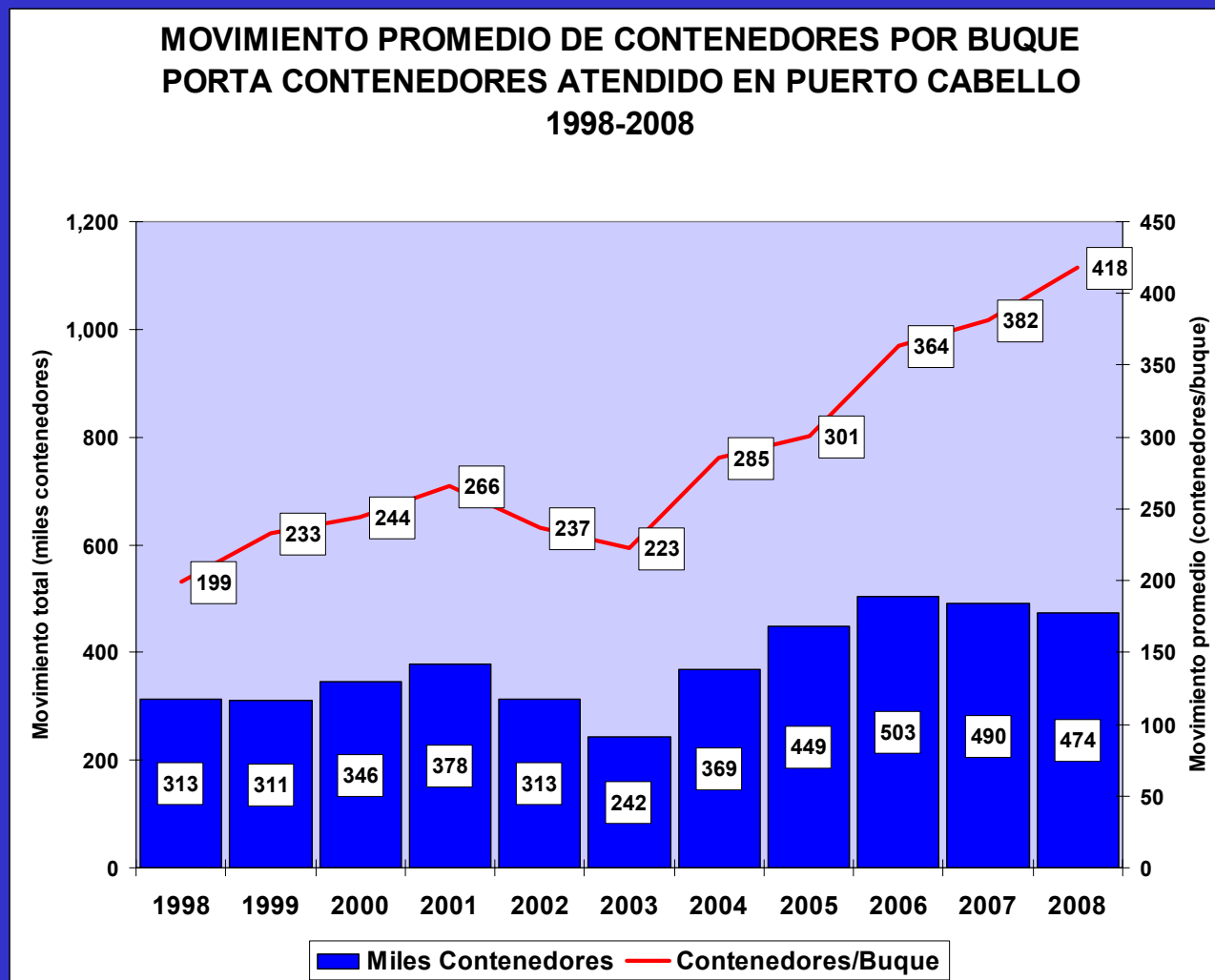




PROBLEMATICA PORTUARIA ALGUNAS MANIFESTACIONES

PUERTO CABELLO: MOVIMIENTO DE CONTENEDORES

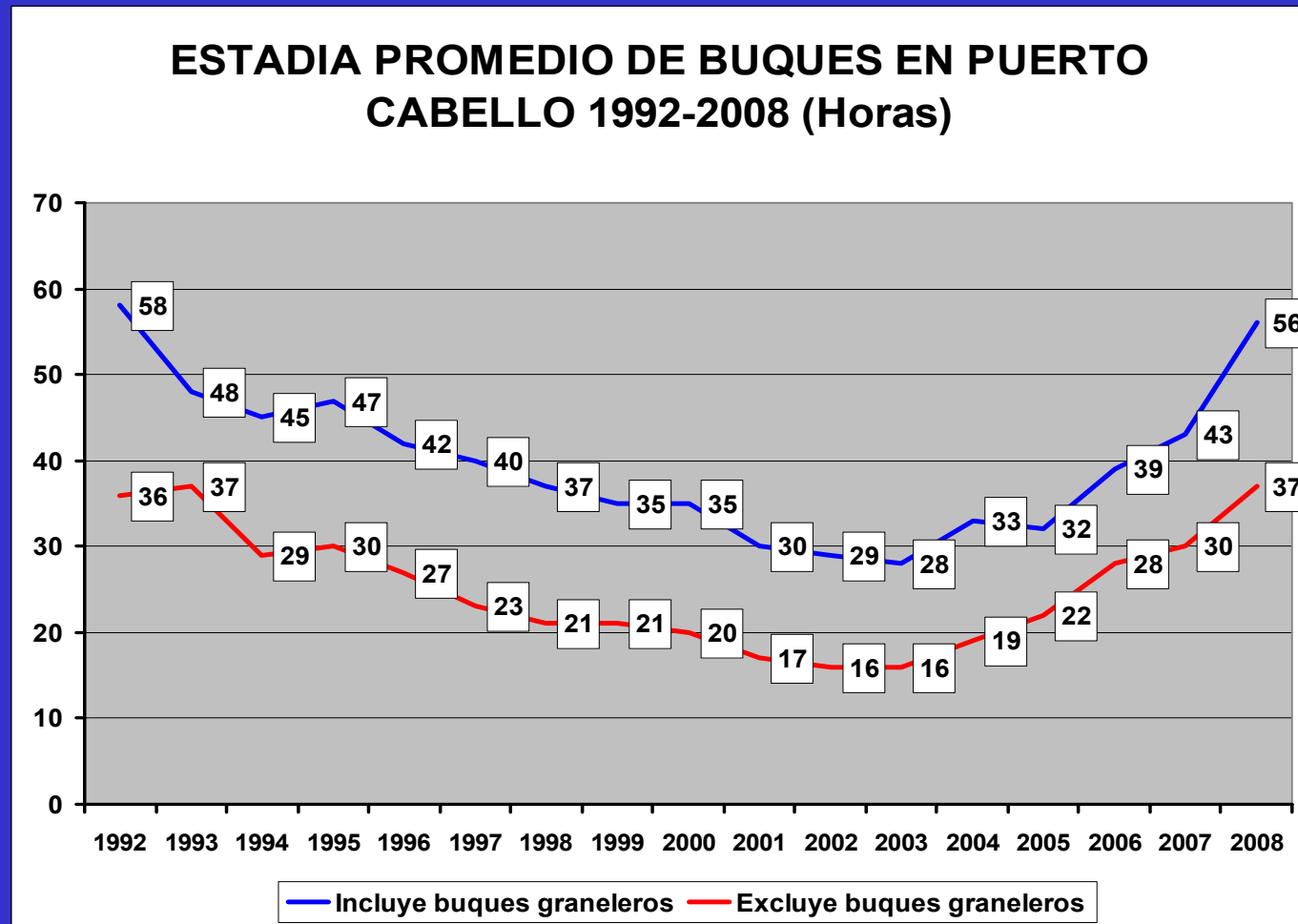
- El promedio de contenedores movilizados por buque atendido en Puerto Cabello se duplicó entre 1998 y 2008, pasando de 200 a 420



Fuente: IPAPC

ESTADIA PROMEDIO DE LOS BUQUES EN PUERTO CABELLO

- Después de haber disminuido a 16 horas en 2002-2003, la estadía promedio ha aumentado continuamente hasta alcanzar 37 horas en 2008, nivel similar al de 1993



Fuente: IPAPC

RECARGOS Y SOBRECOSTOS POR CONGESTION PORTUARIA

- Durante 2008, el impacto de la congestión portuaria en Puerto Cabello fue (de acuerdo con cifras de una fuente consultada) de unos \$ 70 por contenedor, con lo cual los costos portuarios pasaron de un valor normal de \$ 28 por contenedor a \$ 100
- Durante 2008 diversas líneas navieras aplicaron recargos de unos \$ 200 por contenedor para carga destinada a Puerto Cabello. Esto representa aproximadamente un 10% sobre el “promedio” de fletes pagados (unos \$ 2.500 por contenedor, con un rango de \$ 1.000 a 4.000)



INCREMENTO DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

- La congestión portuaria se traduce en tiempos de espera de los camiones, los cuales sólo pueden hacer una fracción del número de viajes que hacían normalmente
- A título de ilustración, para trayectos ida y vuelta en el rango de 400 a 800 Km, una reducción del número de viajes de 4 semanales a 2,5 se traduce en incrementos de costos de 25 a 35 %



BAJA PRODUCTIVIDAD DE LOS PUERTOS DEL PAIS

COMPARACION DE PRODUCTIVIDAD REGIONAL EN OPERACIONES DE TODOS LOS SERVICIOS DE LA LINEA CMA CMG (Cifras de Junio 2008)

<u>Puerto</u>	<u>No. buques atendidos</u>	<u>Promedio de movimientos por hora</u>
KINGSTON	32	40.4
CARTAGENA	9	38.7
MANZANILLO	9	37.7
BALBOA	3	36.9
CAUCEDO	3	33.7
SANTO TOMAS DE CASTILLA	10	26.7
SAN JUAN	4	26.2
BUENAVENTURA	9	24.9
RIO HANA	6	15.9
LA GUAIRA	9	14.6
PHILLIPSBURG	8	12.8
BRIDGETOWN	8	11.7
PORT OF SPAIN	30	10.5
PARAMARIBO	5	9.6
PUERTO CABELLO	9	9.6
GEORGETOWN	2	8.5

<u>Puerto</u>	<u>No. buques atendidos</u>	<u>Promedio de retardos por congestión (horas)</u>
SAN JUAN	4	0.0
MANZANILLO	9	0.5
BALBOA	3	1.4
KINGSTON	32	1.5
BRIDGETOWN	8	2.0
PHILLIPSBURG	8	2.5
GEORGETOWN	2	2.5
CARTAGENA	9	2.6
RIO HANA	6	4.4
BUENAVENTURA	9	5.5
PARAMARIBO	5	6.1
PORT OF SPAIN	30	6.8
CAUCEDO	3	8.7
LA GUAIRA	9	10.5
PUERTO CABELLO	9	17.2
SANTO TOMAS DE CASTILLA	10	18.8

UTILIZACION DE ZONAS PORTUARIAS COMO ALMACENAMIENTO POR PARTE DE LOS CONSIGNATARIOS

ANTIGUEDAD DE LOS EQUIPOS EN LOS PATIOS DE PUERTO CABELLO (Cifras de marzo 2009)

<u>CONSIGNATARIO</u>	<u>30 DIAS</u>	<u>ENTRE 30 Y 60 DIAS</u>	<u>ENTRE 60 Y 120 DIAS</u>	<u>MAS DE 120 DIAS</u>	<u>TOTAL MAS DE 60 DIAS</u>
GOBIERNO NACIONAL	1,690	1,441	1,984	1,004	2,988
BANCOS	245	17	76	6	82
CONSIGN. GRANDES	434	15	158	279	437
OTROS	5,745	1,700	2,657	1,192	3,849
SUB-TOTAL	8,114	3,173	4,875	2,481	7,356
TOTAL GENERAL				18,643	

Fuente: IPAPC

BAJA PRODUCTIVIDAD EN PUERTO CABELLO – ALGUNAS CAUSAS

- **Congestión de Muelles. Buques promedian más de 37 horas en operación.**
- **Espera de muelle. Promedio 32 horas.**
- **Baja aplicación del Convenio FAL 65 / Visitas Autoridades**
- **Tráfico vehicular Interno**
- **Ausencia de coordinador de Autoridades.**
- **Exceso de controles, inspecciones y chequeos.**
- **Falta de inversión en Grúas Pórtico y verdaderos Terminales Portuarios**
- **Tarifas de Servicios Conexos Portuarios más elevadas que en otros puertos competitivos del Caribe**

BAJA PRODUCTIVIDAD EN PUERTO CABELLO – INSPECCIONES Y CONTROLES

- **Alta discrecionalidad del funcionario sobre las condiciones para las inspecciones. Malestar en los demás actores del proceso.**
- **Falta de coordinación en las inspecciones entre los diferentes entes actuantes: SENIAT promedia 20% en canal rojo, CADIVI inspecciona aprox. 80%**
- **Inspecciones extremadamente minuciosas por parte de CADIVI (Vaciado total de los contenedores y no aplicación de buenas prácticas de muestreo)**
- **Inspecciones adicionales de organismos públicos (SASA, Insalud, Guardia Nacional, etc.) de requerirse.**
- **Falta de recursos humanos y materiales en casi todos los organismos públicos actuantes.**

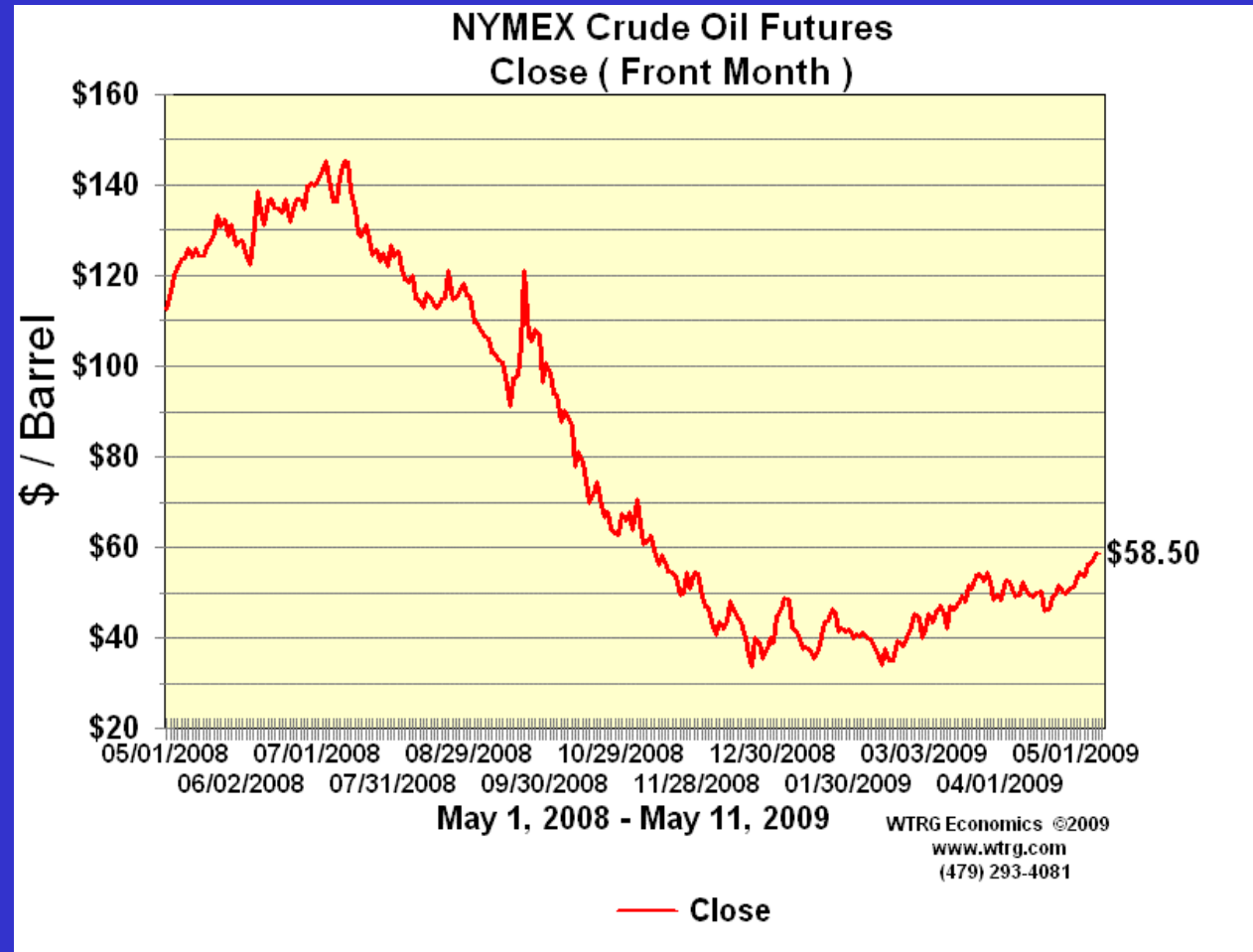


PERSPECTIVAS ECONOMICAS 2009 ALGUNAS PROPUESTAS

- La caída de los precios del petróleo y su impacto negativo sobre la economía del país se traducirán en una disminución sensible de las importaciones
- Esto contribuirá a aliviar la congestión portuaria, pero también pondrá en evidencia otros elementos de ineficiencia y falta de productividad que ameritan soluciones inmediatas y eficaces.

PRECIOS DEL PETROLEO – MENOS INGRESOS

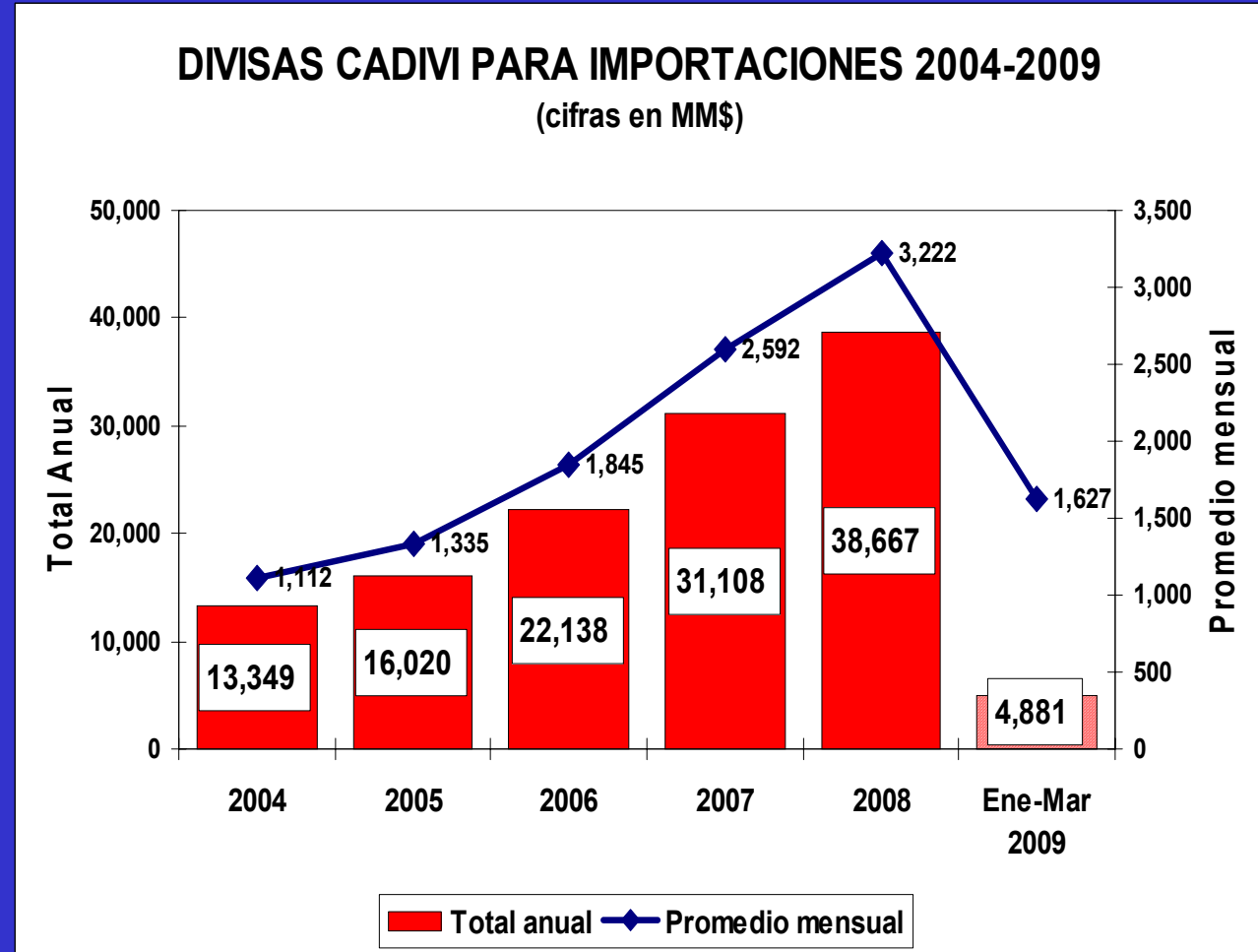
- A pesar del aumento de las últimas semanas, el precio actual está 90 \$/barril por debajo del máximo alcanzado en julio 2008



Fuente: NYMEX

MENOS DIVISAS PARA IMPORTACIONES

- Durante ene-mar 2009, los montos aprobados por CADIVI para importaciones (promedio mensual de 1.627 MM\$) fueron la mitad de los aprobados en 2008 (promedio mensual 3.222 MM\$)



Fuente: CADIVI

TIEMPOS DE ESPERA DE MUELLE

- La magnitud de la reducción de los tiempos de espera de muelle en Abril 2009 es señal de una congestión portuaria mucho menor

TIEMPOS DE ESPERA DE MUELLE EN 2009

	PUERTO CABELLO		LA GUAIRA	
	<u>Tiempo (hrs)</u>	<u>No. buques</u>	<u>Tiempo (hrs)</u>	<u>No. buques</u>
Enero	46.2	32	91.0	36
Febrero	62.3	44	49.5	43
Marzo	49.4	57	48.7	59
Abril	25.3	50	17.2	48

Fuente: datos de 13 líneas navieras

AUMENTAR LA PRODUCTIVIDAD

- Poner en práctica el Convenio FAL 65
- Organizar el tráfico interno del Puerto
- Permitir un gran coordinador o verdadera Autoridad Portuaria
- Estimular la conversión de patios en verdaderos Terminales Portuarios
- Darle fuerza a programas como “La Marca de Garantía”
- Dragar para mayor calado y oficializar esos calados
- Invertir en la infraestructura portuaria (Muelles y tablestacado)
- Eliminar o reducir inspecciones redundantes e innecesarias.

REDUCIR LOS COSTOS PORTUARIOS

- **Abrir los Servicios Conexos a concesiones para incentivar competencia; pero....la nueva Ley Orgánica de Espacios Acuáticos (Habilitante) lo impide.**
- **Corregir el Art. 312 de la Ley de Comercio Marítimo y volver al espíritu del Art. 4 del Reglamento de Remolcadores vigente**
- **Cambiar la base de cálculo de las tarifas para sustituir la Unidad Tributaria por monedas de comercio Internacional: Dólares o Euros.**



**MUCHAS GRACIAS
POR SU ATENCION**

**www.alv-logistica.org
info@alv-logistica.org**