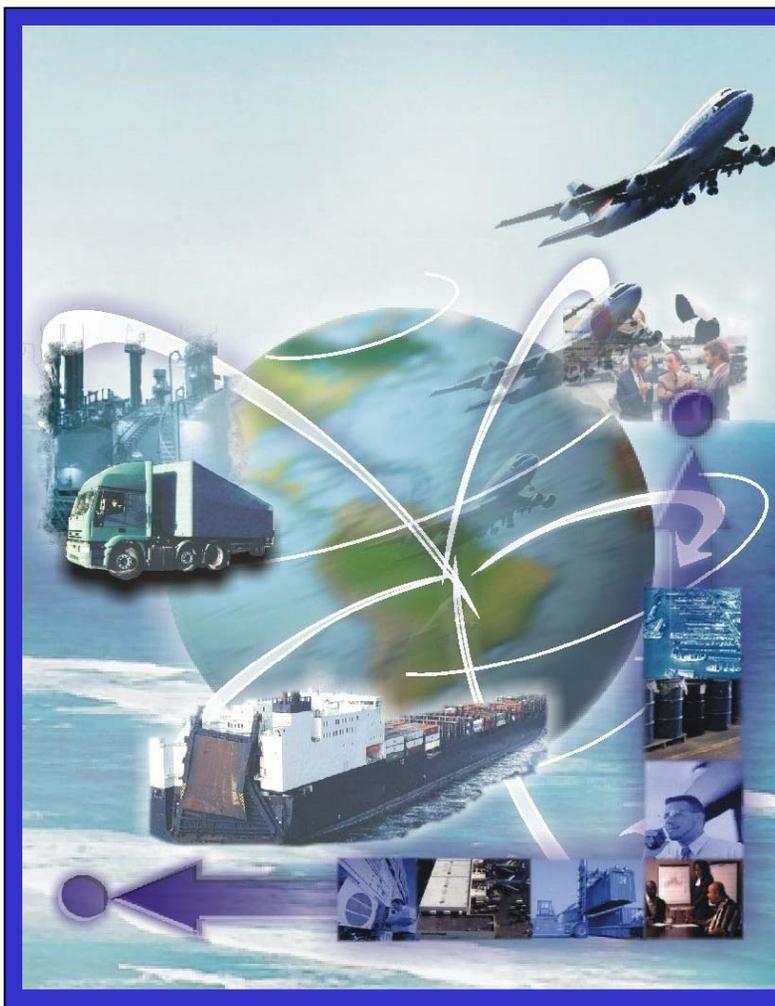


IV CONGRESO VENEZOLANO DE EXPORTADORES

(Caracas – 21 a 23 de Febrero de 2006)

PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE DE CARGA EN VENEZUELA

Eduardo Praselj
Presidente

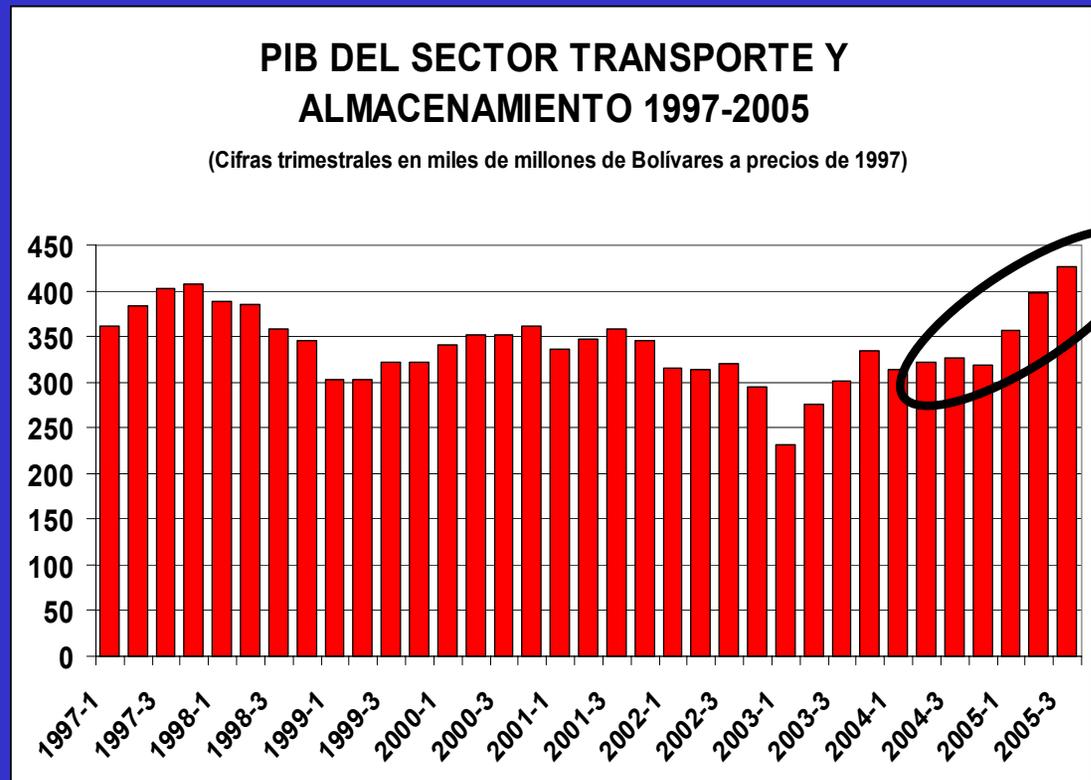


ALGUNAS CIFRAS

IMPORTANCIA ECONOMICA DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN VENEZUELA

- El PIB trimestral del sector en términos reales ha oscilado entre 300 y 400 mil millones de Bs entre 1997 y 2004
- En 2005 ha mostrado un crecimiento sostenido hasta recuperar los niveles de 1997

Fuente: BCV



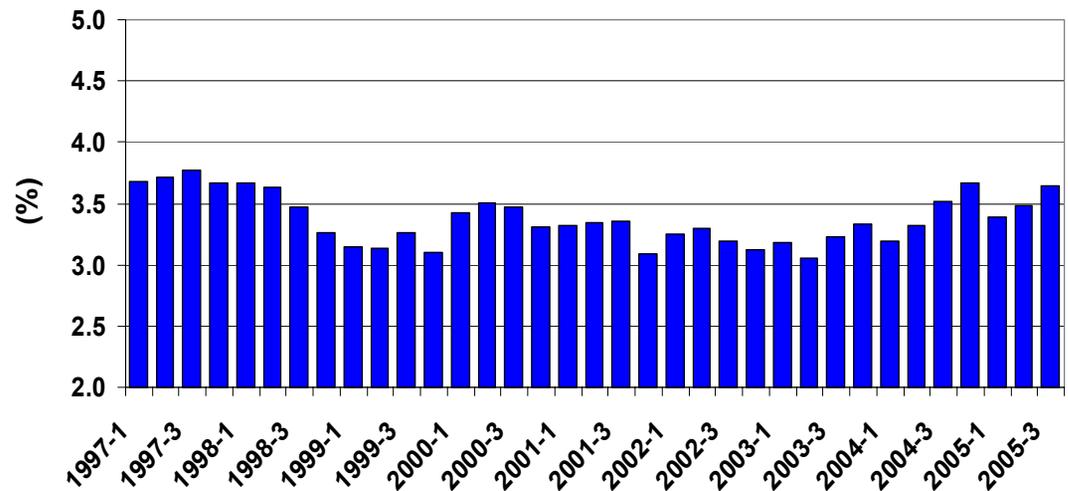
IMPORTANCIA ECONOMICA DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN VENEZUELA

- La evolución del PIB del sector transporte y almacenamiento es reflejo de la evolución del PIB del país
- La participación ha oscilado entre 3,1 y 3,7 % del PIB de Venezuela entre 1997 y 2005

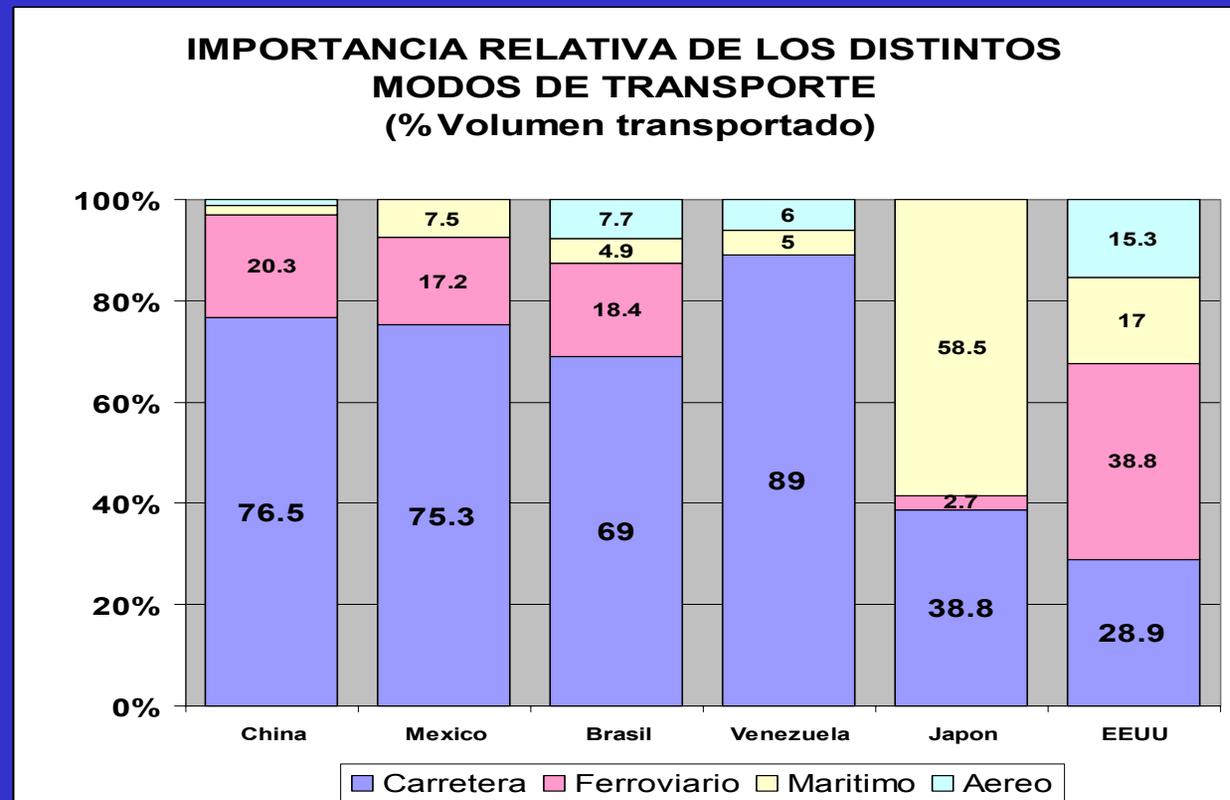
Fuente: BCV

PARTICIPACION DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN EL PIB DE VENEZUELA 1997-2005

(Cifras trimestrales)



LA MAYOR PARTE DE LA CARGA DOMESTICA EN VENEZUELA SE TRANSPORTA POR CARRETERA



Fuente:
Catracentro

**EL PRINCIPAL MODO DE TRANSPORTE
USADO PARA LAS IMPORTACIONES ES EL
MARITIMO (94% DEL VOLUMEN Y 76% DEL
VALOR)**

**IMPORTACIONES DE VENEZUELA POR MODO DE TRANSPORTE
ORIGEN: TODOS LOS PAISES (cifras de 2000)**

	Volumen		Valor	
	<u>Miles Ton</u>	<u>%</u>	<u>MM\$</u>	<u>%</u>
AEREO	115	1	2,505	18
MARITIMO	11,070	94	10,675	76
TERRESTRE	<u>530</u>	<u>5</u>	<u>875</u>	<u>6</u>
TOTAL	11,715	100	14,055	100

Fuente: CEPAL

LA ESTRUCTURA DE IMPORTACIONES POR MODO DE TRANSPORTE ES ESTABLE (VALORES SIMILARES EN 2000 Y 2002).....

IMPORTACIONES DE VENEZUELA POR MODO DE TRANSPORTE ORIGEN: TODOS LOS PAISES (cifras de 2002)

	Volumen		Valor	
	<u>Miles Ton</u>	<u>%</u>	<u>MM\$</u>	<u>%</u>
AEREO	68	1	2,088	18
MARITIMO	11,520	94	8,817	76
TERRESTRE	<u>612</u>	<u>5</u>	<u>768</u>	<u>6</u>
TOTAL	12,200	100	11,673	100

Fuente: CEPAL

EN EL AMBITO REGIONAL EL TRANSPORTE TERRESTRE ES IMPORTANTE

IMPORTACIONES DE VENEZUELA POR MODO DE TRANSPORTE ORIGEN: AMERICA LATINA (cifras de 2000)

	Volumen		Valor	
	<u>Miles Ton</u>	<u>%</u>	<u>MM\$</u>	<u>%</u>
AEREO	35	1	455	12
MARITIMO	2,950	84	2,465	65
TERRESTRE	<u>530</u>	<u>15</u>	<u>875</u>	<u>23</u>
TOTAL	3,515	100	14,055	100

Fuente: CEPAL

Y EN PARTICULAR EN EL CASO DE COLOMBIA

VENEZUELA: FLUJOS DE COMERCIO CON COLOMBIA POR MODO DE TRANSPORTE (cifras de 2000 en %)

	Exportaciones		Importaciones	
	<u>Volumen</u>	<u>Valor</u>	<u>Volumen</u>	<u>Valor</u>
CARRETERA	52	64	70	73
MARITIMO	47	30	29	17
FLUVIAL	1	0.4	-	-
AEREO	0.3	6	1	10

No incluye petróleo y derivados

Fuente: CEPAL

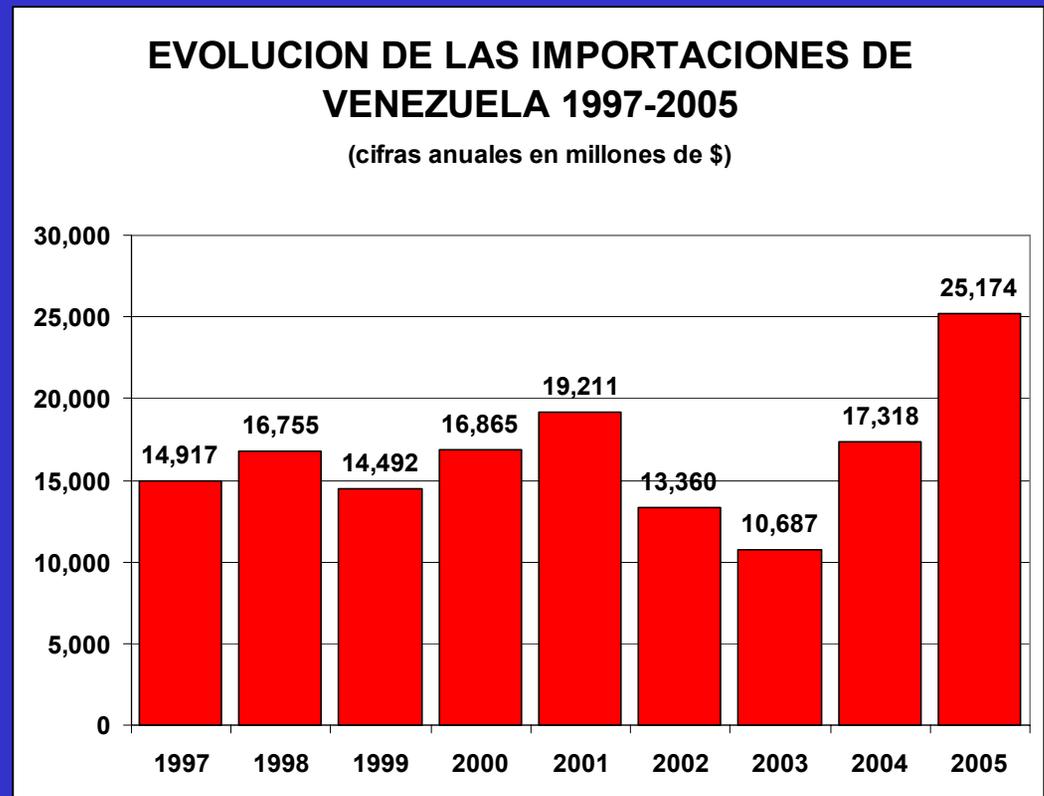
TENDENCIAS DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- **Las importaciones han crecido significativamente y de forma sostenida**
- **En la segunda mitad de 2005 el promedio mensual ha sobrepasado 2.000 millones de dólares**
- **Según el BCV, las importaciones totales en 2005 fueron 25.174 millones de dólares, record absoluto en la historia del país**

TENDENCIAS DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- Las importaciones en 2005 fueron 25.174 millones de dólares, 6.000 millones más que el record anterior (2001)

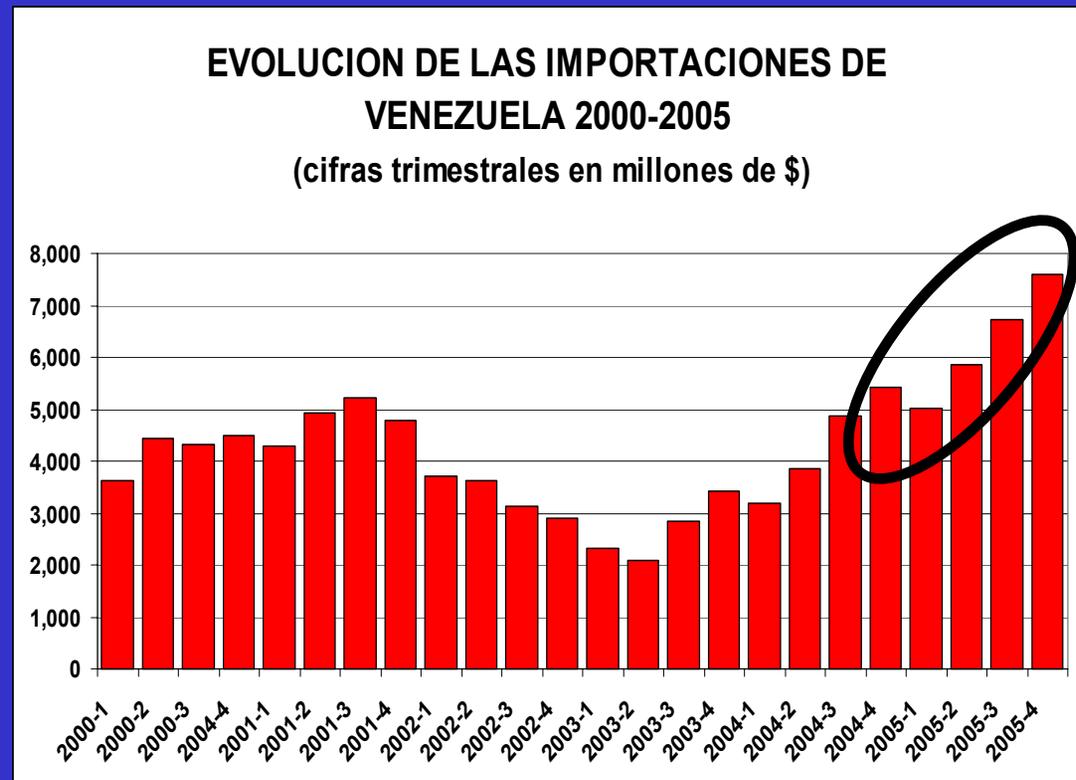
Fuente: BCV



TENDENCIAS DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

- La tendencia creciente de las importaciones se ha acentuado en la 2da mitad de 2005.
- En el 3er y 4to trimestres de 2005 fueron 6.720 y 7.585 millones de dólares, es decir promedios mensuales de 2.240 y 2.530 millones, respectivamente.

Fuente: BCV





TRANSPORTE TERRESTRE



EL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

- **La red vial en Venezuela es de las mejores de América Latina**

..... pero la flota de camiones es obsoleta y poco eficiente y el costo de transporte es elevado

ESTRUCTURA DE LA RED VIAL EN LA COMUNIDAD ANDINA Y MERCOSUR

	<u>Km asfaltados</u>	<u>Km/1000 Km²</u>	<u>Km/1000 hab</u>
BOLIVIA	2.933	2,7	0,4
COLOMBIA	13.620	11,9	0,3
ECUADOR	5.184	19,2	0,4
PERU	10.051	7,8	0,4
VENEZUELA	29.954	32,7	1,2
TOTAL CAN	<u>61.742</u>	<u>13,1</u>	<u>0,5</u>
MERCOSUR Y CHILE	231.203	18,2	1,0

CARACTERÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

ESTRUCTURALES

Parque muy heterogéneo	Vehículos de 0,5 a 45 toneladas Gran variedad de marcas y modelos
Parque obsoleto	Edad muy elevada Muchas unidades han superado su vida económicamente útil (10 años)
Transportistas individuales	Concentran la mayor parte del parque de menor capacidad (2 ejes)
No se utilizan los vehículos adecuados	Vehículos livianos representan 30 a 40% del flujo total de carga
Alto porcentaje de camiones vacíos en el flujo de vehículos	50 a 80% de viajes de retorno vacíos

CARACTERÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

COYUNTURALES

Disminución continua de la oferta	18.900 en 1999; 15.600 en 2004
Incremento de costos operativos	40 a 47% en Bs; 25 a 32% en \$ (Feb. 2005-Feb.2006)
Cierre de empresas importantes	Transporte SAET, Transporte Acaymo y otras
Venta de unidades a países vecinos	Colombia y Ecuador
Canibalización de un alto porcentaje de unidades de carga	Control de cambios Escasez de partes y piezas Falta de recursos de las empresas
Robo y desmantelamiento de unidades	Sólo 25% se recupera
Edad elevada de la flota pesada	50% entre 10 y 25 años
Precios de unidades nuevas y niveles de fletes hacen difícil reposición de flota	Ventas 1998-2005: 7.900 unidades vs.17.000 requeridas para reposición

DETERIORO DE LA OFERTA

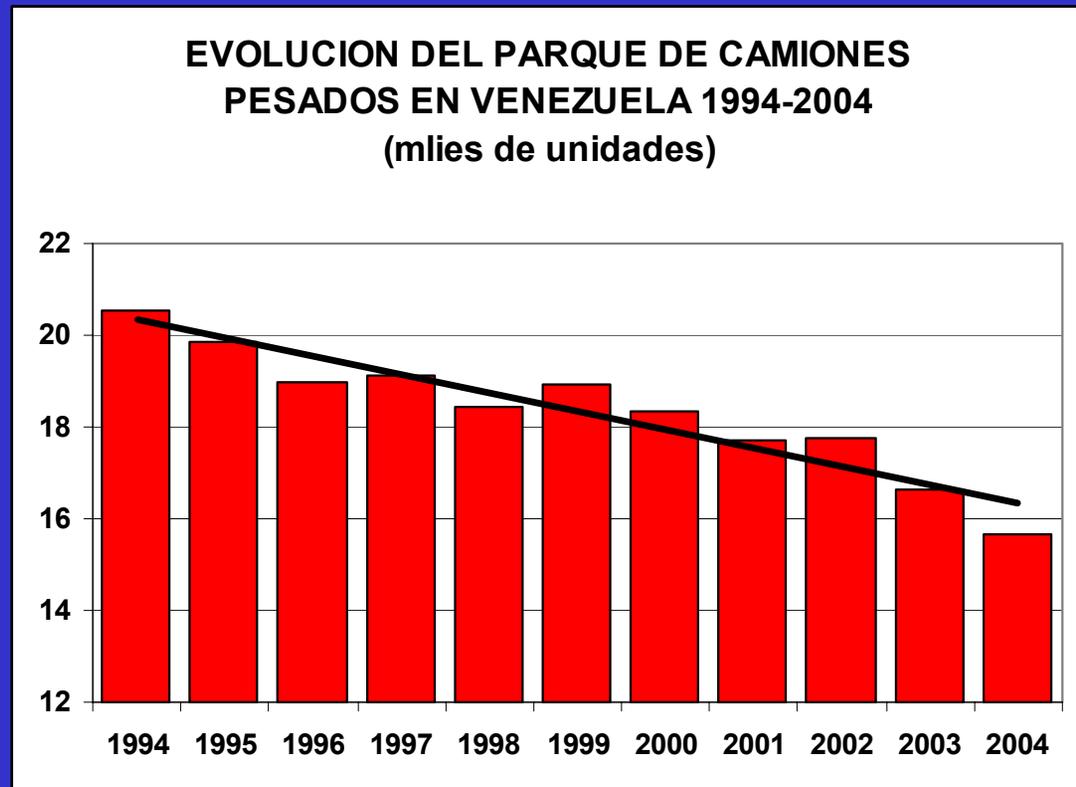
**DISMINUCION NOTABLE DEL
PARQUE DE VEHICULOS PESADOS
DESDE 1998**

**..... LA REPOSICION HA SIDO
INSUFICIENTE EN CADA UNO DE
LOS ULTIMOS SIETE AÑOS**

DISMINUCION DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PESADO

**La flota
pesada ha
disminuido
en 25% en
los últimos
10 años**

Fuente: Catracentro



REPOSICIONES INSUFICIENTES

El problema es crónico..... A título de ejemplo, en el bienio 2002-2003

REPOSICIONES CAMIONES EN VENEZUELA 2002-2003

	INCORPORACIONES 2002-2003	FLOTA 2002	%
TOTAL CAMIONES	26,800	240,000	11.2
CAMIONES PESADOS	630	17,300	3.6

REPOSICIONES INSUFICIENTES

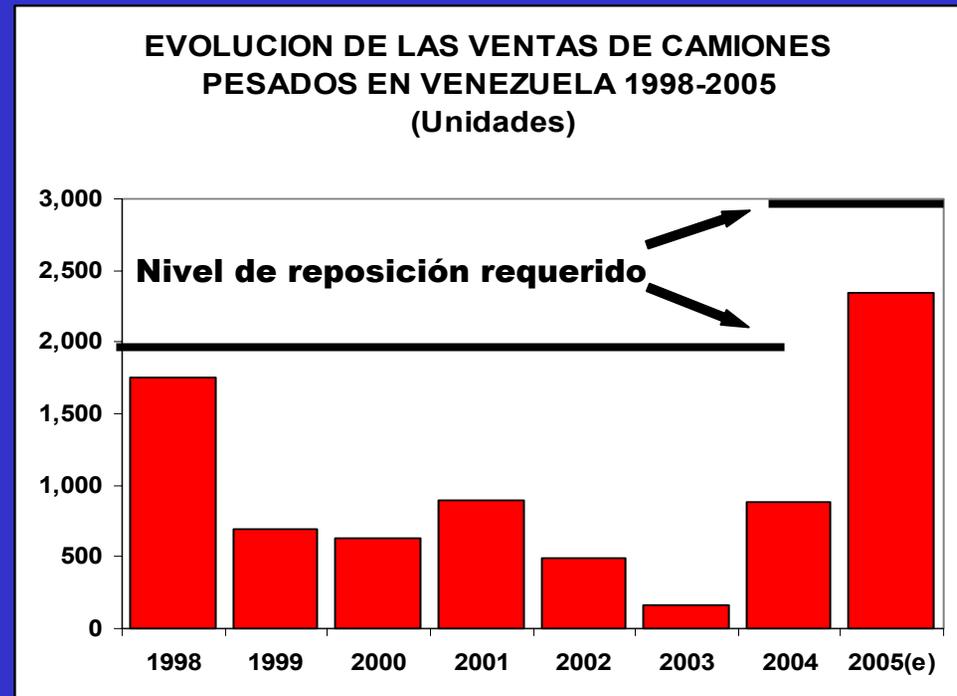
El problema es más grave en el caso de la flota pesada

Ventas 1998-2005:

**7.900 unidades vs.
17.000 requeridas
para reposición**

**A pesar de que las
reposiciones en 2005
triplicaron las de 2004
..... todavía son
insuficientes**

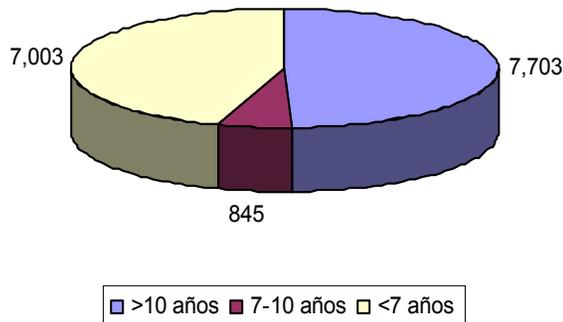
Fuente: Catracentro



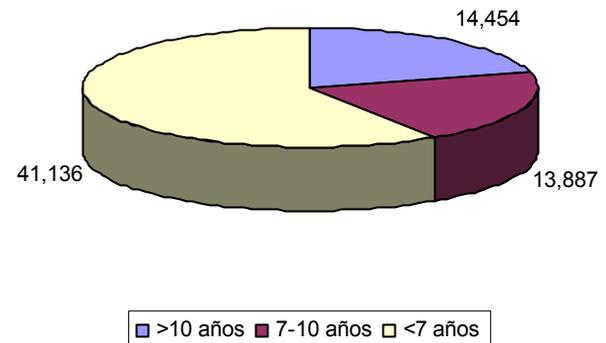
OBSOLESCENCIA DE LA FLOTA DE CAMIONES

50% de los camiones pesados y 20% de los camiones medianos tienen más de 10 años de servicio

**ESTRUCTURA DE EDADES DE LOS CAMIONES
PESADOS EN VENEZUELA**
(número total de camiones: 15,640)



**ESTRUCTURA DE EDADES DE LOS CAMIONES
MEDIANOS EN VENEZUELA**
(número total de camiones: 69,477)



Fuente: Catracentro

EVOLUCION DE LOS COSTOS DE TRANSPORTE (2005 vs. 2004)

**AUMENTO SIGNIFICATIVO EN
BOLIVARES PERO TAMBIEN
AUMENTO EN DOLARES**

**..... AGRAVADO
POR ALTO PORCENTAJE DE
VIAJES DE RETORNO VACIOS**

EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **Catracentro ha desarrollado una fórmula de costos de transporte para gandolas (25 ton), camiones 750 (9 ton) y camiones 350 (3 ton) que actualiza periódicamente**
- **Costo referencial de transporte = Costo por día + Costo por Km**

	Febrero 2004		Septiembre 2004		Febrero 2005		Mayo 2005		Febrero 2006	
	Costo fijo (Bs/día)	Costo variable (Bs/Km)								
GANDOLA	305,151	808	385,840	993	408,798	1,173	526,460	1,419	584,285	1,611
CAMION 750	144,194	733	182,635	913	193,452	1,036	227,662	1,295	291,434	1,512
CAMION 350	98,260	580	124,850	768	132,237	862	153,471	1,060	195,897	1,245

EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

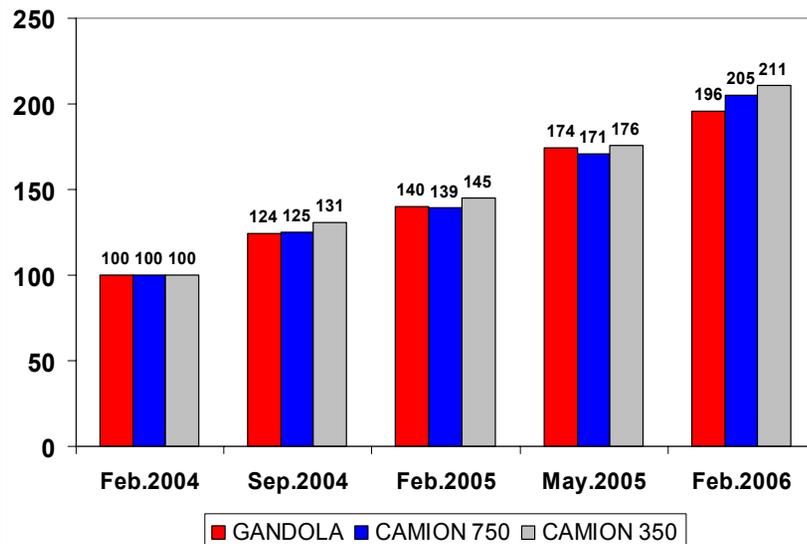
Para ilustrar el uso de la fórmula se utilizará una gandola que hace un viaje Valencia-Barcelona (requiere dos días con un trayecto ida y vuelta de 953 Km)

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

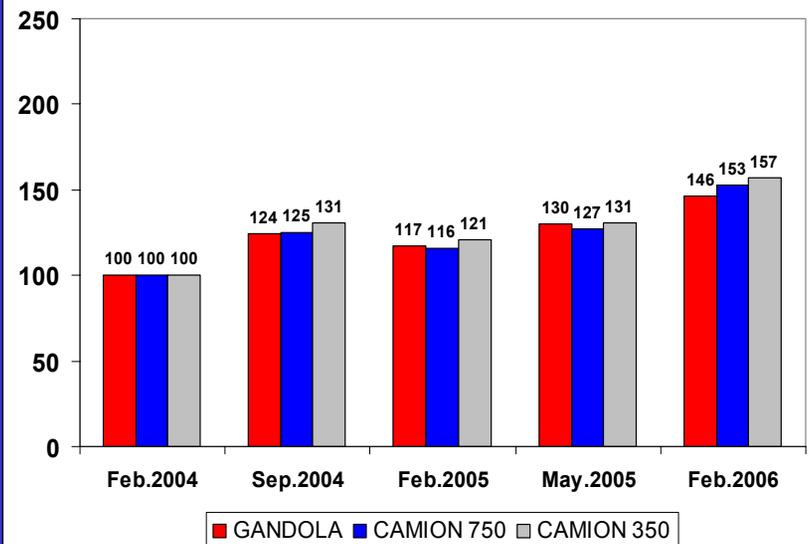
EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

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

**El incremento de los
costos de transporte
para los períodos de
12 meses:**

**Feb.2004 a Feb.2005 y
Feb.2005 a Feb.2006
es.....**

INCREMENTO DE COSTOS REFERENCIALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA (%)

	Feb. 2004 a Feb.2005	Feb. 2005 a Feb.2006
<i>(En Bolívares)</i>		
Gandolas	40%	40%
Camiones 750	39%	47%
Camiones 350	45%	46%
<i>(En Dólares)</i>		
Gandolas	17%	25%
Camiones 750	16%	32%
Camiones 350	21%	30%

PERO LOS FLETES NO CUBREN LOS COSTOS

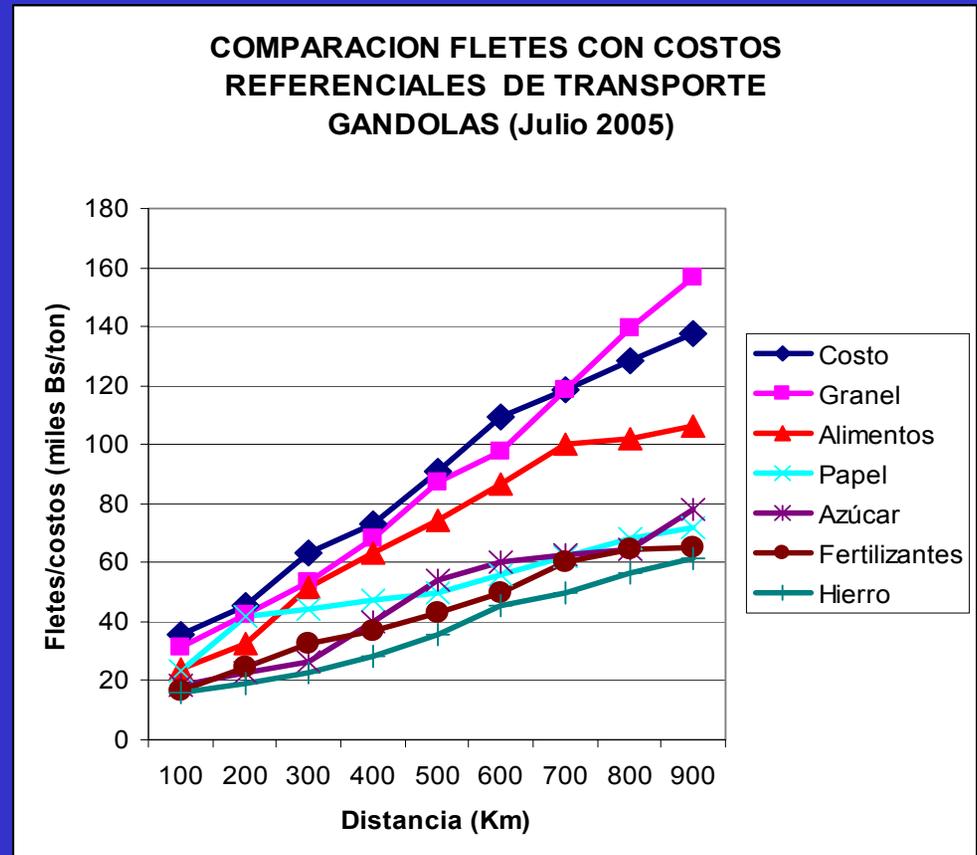
**Los fletes que está dispuesto a pagar
el mercado sólo representan una
fracción de los costos totales**

**..... lo cual dificulta aun más la
reposición de flota y la adquisición de
nuevas unidades**

FLETES vs. COSTOS

- Según un estudio reciente de Catracentro, los fletes sólo cubren la mitad o menos de los costos para papel, azúcar, fertilizantes y hierro.
- Son adecuados para alimentos y productos a granel

Fuente: Catracentro



LAS RESTRICCIONES A LA CIRCULACION INCREMENTAN LOS COSTOS

- **Durante 125 días/año hay restricciones a la circulación de vehículos de carga (104 días de fines de semana + 21 feriados)**
- **Esto representa una reducción de 34% en el número de viajes/año de cada camión (240 días vs. 365)**

**LA INSEGURIDAD INCREMENTA AUN
MAS LOS COSTOS**

ROBO DE GANDOLAS

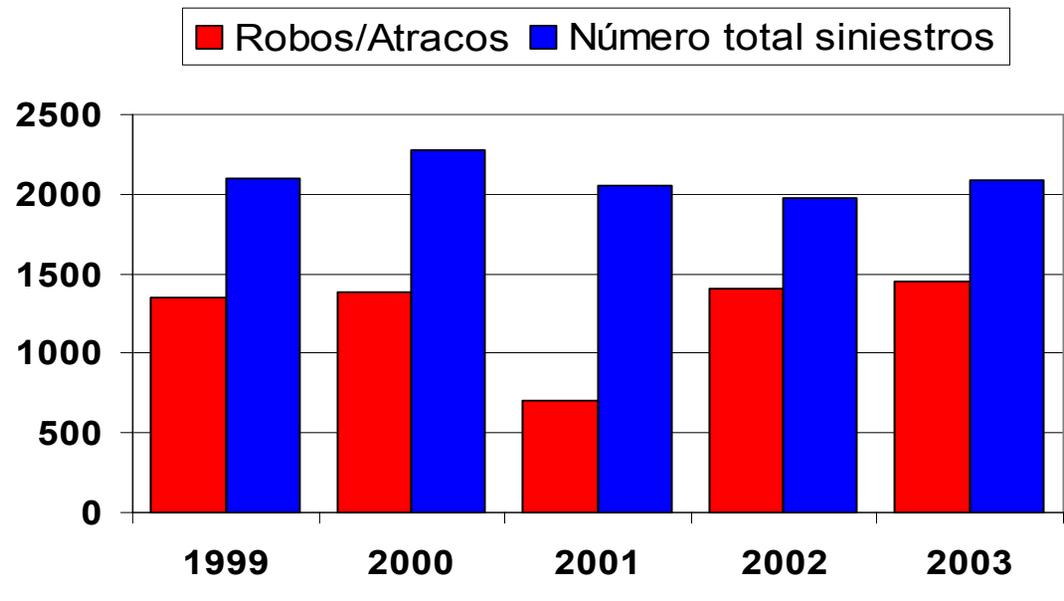
**..... PROBLEMA
GRAVE Y COSTOSO**

LA INSEGURIDAD INCREMENTA LOS COSTOS

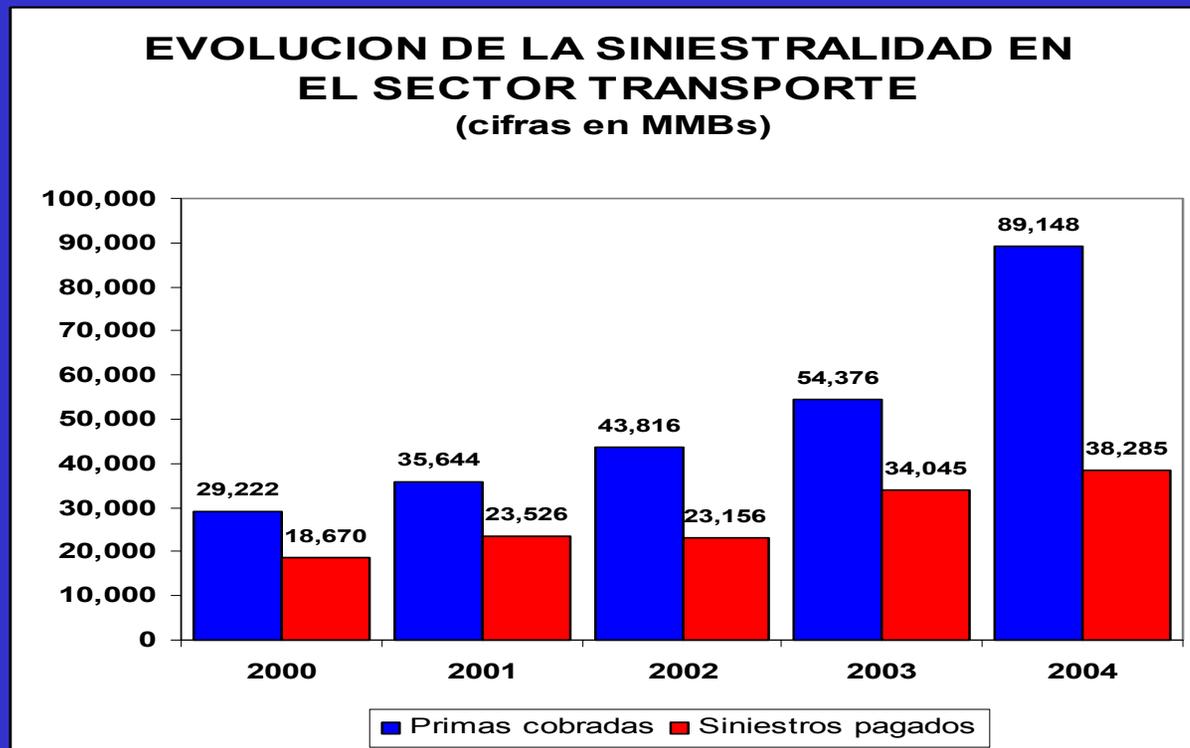
- **El 70% de los siniestros corresponde a robos, atracos y asaltos**

Fuente: Cámara de Aseguradores

SINIESTROS TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA (número de casos)



INCREMENTO DE LOS COSTOS DE LOS SEGUROS



Fuente: Superintendencia de Seguros

LA INSEGURIDAD EN LOS PAISES VECINOS TAMBIEN AUMENTA LOS COSTOS

- **Decisión 399 de la CAN provee el marco normativo para la liberalización del transporte internacional por carretera**

..... sin embargo, el peso de los intereses o circunstancias locales ha limitado su impacto. Hoy en día el trasbordo parece ser la regla en las fronteras andinas

LA INSEGURIDAD EN LOS PAISES VECINOS TAMBIEN AUMENTA LOS COSTOS

- **El gobierno venezolano implantó el trasbordo “normativo” para las mercancías provenientes de la CAN, a raíz del paro de 1999 en el Estado Táchira**
- **La barrera que representa el trasbordo se tradujo en demoras en la frontera e incrementos de fletes**
- **Aparecieron opciones alternas:**
 - **desvío de carga por vía marítima,**
 - **desvío hacia el paso fronterizo de Paraguachón, mucho menos controlado, y**
 - **creación de filiales en Venezuela por parte de las empresas colombianas de transporte**

LA INSEGURIDAD EN LOS PAISES VECINOS TAMBIEN AUMENTA LOS COSTOS

- **La inseguridad en las carreteras colombianas se ha traducido en la práctica generalizada del trasbordo “preventivo” de las cargas terrestres destinadas a ese país**
- **El temor de los transportistas venezolanos a ingresar en territorio colombiano tiene su origen en el cobro de “vacunas”, los asaltos a los vehículos, los paros armados, los cortes de carreteras y demás**

ALGUNAS INICIATIVAS EMPRESARIALES PARA ALIVIAR LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **Mejor comprensión y documentación del problema del transporte terrestre**
 - **Encuesta en 2004 con el sector químico (Asoquim)**
 - **Nuevas encuestas en 2006 con cuatro cámaras de usuarios (autopartes, alimentos, metalmecánica, aluminio) en coordinación con Conindustria**
- **Alianzas transportistas/usuarios para incrementar oferta de camiones pesados**
 - **Adquisición o apoyo a adquisición nuevos vehículos (Sidor, Polar)**
 - **Acuerdos para uso contratos transporte como garantía financiamiento nueva flota (Coramer)**

ALGUNAS INICIATIVAS EMPRESARIALES PARA ALIVIAR LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **Utilización otros modos de transporte**
 - **Cabotaje como complemento a transporte terrestre (ej: Sidor 15% despachos al mercado interno en 2004-2005 fueron por vía fluvial-marítima)**
- **Reducción viajes de retorno vacíos**
 - **Consolidación/coordinación entre transportistas y usuarios (ej: un transportista logró reducir viajes de retorno vacíos a 15%)**
- **Adiestramiento y certificación conductores**
 - **2.274 conductores adiestrados en 105 talleres certificados por Asoquim (1998-2005)**

LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TRANSPORTE DE CARGA ES DEFICIENTE

Ausencia notable de centros de servicios al transporte de carga, con facilidades y equipos mínimos para atender el vehículo y al conductor en sus necesidades básicas o en alguna contingencia o emergencia.....

.....Se requeriría una red de centros de servicios al transporte de carga, ubicados estratégicamente, que ofrezcan al conductor la posibilidad de un estacionamiento que permita resguardar el vehículo y pernoctar

IV CONGRESO VENEZOLANO DE EXPORTADORES



**IMPACTO
CIERRE AUTOPISTA
CARACAS – LA
GUAIRA**

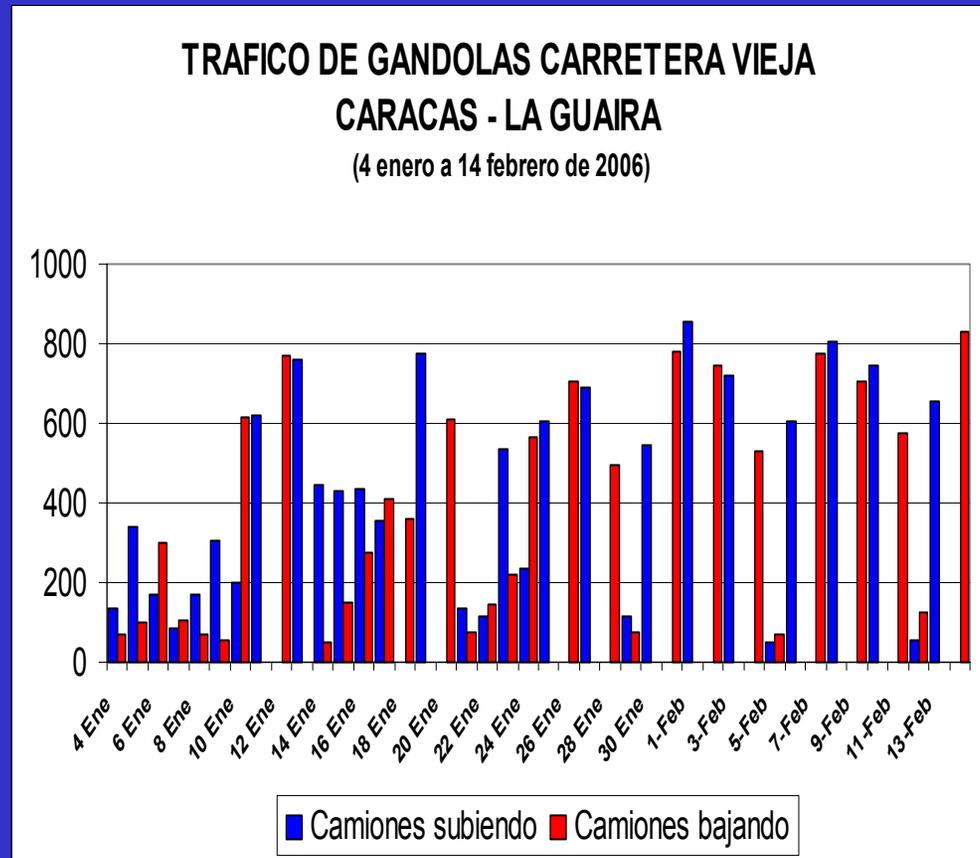
ALGUNAS APRECIACIONES

- **Según cifras del CIV, el flujo de vehículos Caracas-La Guaira es de unos 30.000 vehículos diarios (85% particulares, 10% transporte público y 5% carga).**
- **El tráfico se distribuía principalmente entre la autopista (64%) y la carretera vieja (18%).**
- **La capacidad vial total era de 5.500 vehículos/hora y el cierre de la autopista se tradujo en un déficit del 29%**
- **El tráfico de carga pesada registrado en la carretera vieja (572 camiones diarios en el período 4 de enero al 14 de febrero) es la mitad del volumen normal**

ALGUNAS APRECIACIONES

- En el período 4 de enero al 14 de febrero, el tráfico promedio de gandolas ha sido la mitad del volumen previo al cierre
- El promedio (572) oculta grandes variaciones (600 a 800 en días normales , menos de 300 en domingos o cuando hay accidentes)

Fuente: Puertos del Litoral Central S.A.

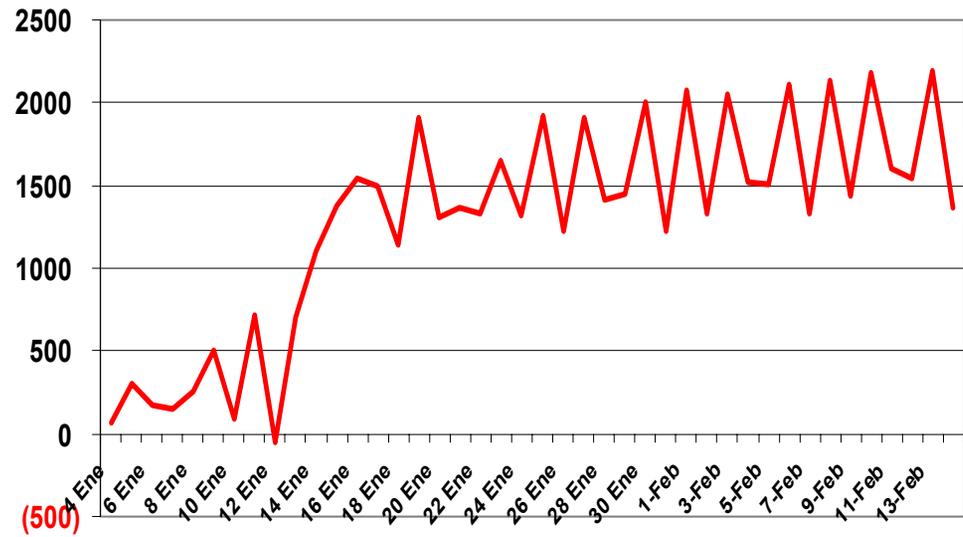


ALGUNAS APRECIACIONES

- El número acumulado de gandolas subiendo supera al de gandolas bajando (12.690 vs. 11.330)
- ¿reubicación de unidades a otros destinos?
- ¿entrega contenedores vacíos en otros puertos?

DIFERENCIA ENTRE NUMERO DE CAMIONES
SUBIENDO Y CAMIONES BAJANDO POR LA
CARRETERA VIEJA CARACAS-LA GUAIRA

(4 enero a 14 febrero 2006)



ALGUNAS APRECIACIONES

- **La situación no es sostenible mientras no entre en operación la vía de contingencia que absorbería sobre todo el tráfico de vehículos livianos**
- **Una vez en servicio la vía de contingencia, la carretera vieja representaría un EQUILIBRIO FRAGIL para el tráfico de carga pesada (vía asfaltada y con señalización nueva, pero demasiado estrecha)**
- **La solución definitiva sería la construcción de un nuevo viaducto (completación = 18 a 20 meses, es decir mediados de 2007 o 3er trimestre 2007) o una nueva autopista (4 a 5 años)**

ALGUNAS IMPLICACIONES

- **Impacto negativo importante sobre la población del estado Vargas. Aprox. 2/3 de los habitantes dependen de trabajos en Caracas o de servicios prestados a visitantes provenientes de Caracas**
- **Medidas gubernamentales orientadas a mitigar el impacto (IVA, unidad tributaria, tarifas portuarias, subsidio combustible, etc)**
- **Posibles problemas de abastecimiento a la población de Vargas. Capacidad de cabotaje en el país es limitada (sólo tres buques)**
- **Posibles problemas para mantener operaciones de plantas situadas en el estado Vargas, que son críticas para el abastecimiento de alimentos (caso de la planta de pastas de Cargill)**

ALGUNAS IMPLICACIONES

- **Aumentos de fletes de carga proveniente de La Guaira en el orden de 50% para vehículos de carga livianos a 150% para vehículos de carga pesados**
- **Cifras iniciales señalan desvío de 10 a 20% de la carga a otros puertos en Enero.**
- **Tendencia actual parecería indicar un nivel de desvío del orden del 15% (aprox. 300.000 toneladas en base anual). Medidas de mitigación del gobierno nacional parecen haber limitado los desvíos.**

ALGUNAS IMPLICACIONES

- **El principal receptor de esta carga sería Puerto Cabello (Guanta tiene capacidad limitada y Maracaibo no es atractivo para las navieras pues los costos de atraque son mayores y hay que atravesar el canal de navegación; además las gandolas deben cruzar el puente sobre el Lago)**
- **Puerto Cabello tiene capacidad interna de manejo de la eventual carga adicional, pero trámites Seniat y Cadivi son una limitante para incrementar capacidad efectiva del puerto**
- **Costos portuarios vs. La Guaira: Puerto Cabello y Maracaibo +40%, Guanta +30% (Puerto Cabello tiene además impuesto municipal de 0,12% del valor CIF de la mercancía)**

ALGUNAS IMPLICACIONES.....

- **Impacto sobre fletes terrestres en caso de desviación de carga a Puerto Cabello: fletes Puerto Cabello-Caracas superiores en 150% a los fletes “normales” La Guaira-Caracas y casi iguales respecto a los fletes aumentados**
- **Eventual desviación de carga a Puerto Cabello se traduciría en un requerimiento mayor de gandolas y, dado el déficit de oferta existente, en una presión hacia el alza de los fletes terrestres**
- **No es posible reorientar carga aérea que llega a Maiquetía en aviones de cuerpo ancho ... algunos importadores han optado por la ruta Europa-Miami-Valencia o Maracaibo en vez de Europa-Maiquetía**

ALGUNAS IMPLICACIONES

- **Después de superar 25.000 millones de dólares en 2005 y con proyecciones de 30.000 millones para 2006 el cierre de la autopista podría traducirse en una reducción del volumen de importaciones reales en 2006**
- **Algunos estiman un aumento de 20% en los costos logísticos**
- **Impacto sobre el PIB 2006 de 0,5 a 1% (BCV, Bancos Provincial y Venezuela)**



TRANSPORTE MARITIMO



PUERTOS Y TERMINALES MARITIMOS PUBLICOS Y PRIVADOS EN VENEZUELA

PUBLICOS

Puerto Cabello
La Guaira
Maracaibo
Guanta
El Guamache
Guiria



PRIVADOS

Petroleros

Puerto Miranda
La Salina
Amuay/Cardón
Puerto La Cruz
El Palito

Químicos

El Tablazo
Jose
Borburata
Venterminales
Terquimca

¿CONGESTIONAMIENTO DE PUERTOS EN 2006?

- **El incremento sostenido de las importaciones puede generar problemas de congestión en los puertos públicos del país**
- **Volumen de importaciones por vía marítima fue de 11 millones de toneladas en 2005 y podría llegar a 13 millones en 2006**
- **Volumen de exportaciones por puertos públicos del orden de 4 millones de toneladas en 2005 y se estima un volumen similar en 2006**

PROYECCIONES DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

Las estimaciones muestran un gran aumento de las importaciones para 2006 pero ¿habrá capacidad portuaria para recibirlas?

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u> (preliminar)	<u>2006</u> (estimación)
Valor total importaciones (Millones \$)	13,360	10,687	17,318	25,174	30,351
Valor importaciones vía marítima (Millones \$) (76% total)	10,154	8,122	13,162	19,132	23,067
Volumen importaciones (Millones Toneladas)	10.6	8.9	10.1	11.1	13.4
Valor unitario (\$/Ton)	960	912	1,300	1,720(*)	1,720

(*) Enero - Sept.

Fuente: BCV, INE, CEPAL, estimaciones: Francisco Vivancos, cálculos propios

PROYECCIONES DEL COMERCIO EXTERIOR DE VENEZUELA

Estabilidad en el volumen de exportaciones por puertos públicos para 2006 ¿habrá capacidad portuaria para manejarlas?

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005(*)</u>	<u>2006</u> (estimación)
Valor total exportaciones (Millones \$)	6,737	5,281	6,806	8,512	11,000
% Export. por puertos públicos	43	45	23	20	20
Valor exportaciones por puertos públicos (Millones \$)	2,897	2,376	1,565	1,702	2,200
Volumen exportaciones por puertos públicos (Millones Toneladas)	5.6	6.2	2.9	3.2	4.1
Valor unitario (\$/Ton)	513	381	548	534	534

(*) Enero - Sept.

Fuente: BCV, INE, CEPAL, estimaciones: cálculos propios

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

<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>
PUERTO CABELLO	9,5	8,6	8,6	8,6	6,8	5,1	7,7	nd
LA GUAIRA	2,1	1,8	0,8	2,0	1,6	1,2	1,8	nd
MARACAIBO	1,2	1,1	1,3	1,2	0,8	0,9	0,8	0,9
GUANTA	-	-	-	0,9	0,7	0,7	0,9	nd
TOTAL	12,8	11,7	10,7	12,7	9,9	7,9	11,2	nd

Fuente: CEPAL, puertos nacionales

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

<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>
PUERTO CABELLO	487	496	551	621	506	380	598	nd
LA GUAIRA	303	238	238	304	216	151	261	328
MARACAIBO	-	21	-	-	31	33	29	27
GUANTA	-	-	-	-	28	28	33	nd
TOTAL	790	755	789	925	781	592	921	nd

Fuente: CEPAL, puertos nacionales



TRANSPORTE FLUVIAL



TRANSPORTE FLUVIAL EN VENEZUELA

- **Corresponde básicamente al eje Orinoco-Apure**
- **Principalmente flujos de exportación a mercados fuera de la región**
- **El movimiento de mercancías por el río Orinoco se realiza mediante grandes buques y trenes de gabarras**
- **Altamente dependiente de operaciones de dragado del canal de navegación para mantener el calado**
 - **calado diseño: 38 pies; promedio desde 1990: 33.9 pies; habría que remover 10 millones de metros cúbicos de sedimentos para garantizar un mínimo de 32 pies a lo largo del canal**
- **Volumen transportado : 23-25 millones de toneladas anuales**

TRANSPORTE FLUVIAL EN VENEZUELA

- **Sidor ha recurrido al transporte fluvial y al cabotaje como vía para abastecer el mercado interno debido a:**
 - **Escasez de flota terrestre**
 - **Disminución de 13% en la capacidad de cada camión por aplicación de la norma Covenin de pesos máximos.**
 - **Reactivación del mercado interno**
- **En el período Enero 2004 – Abril 2005 despachó por vía fluvial unas 280 mil toneladas métricas (aprox. 15% de sus ventas en el mercado interno)**



TRANSPORTE AEREO

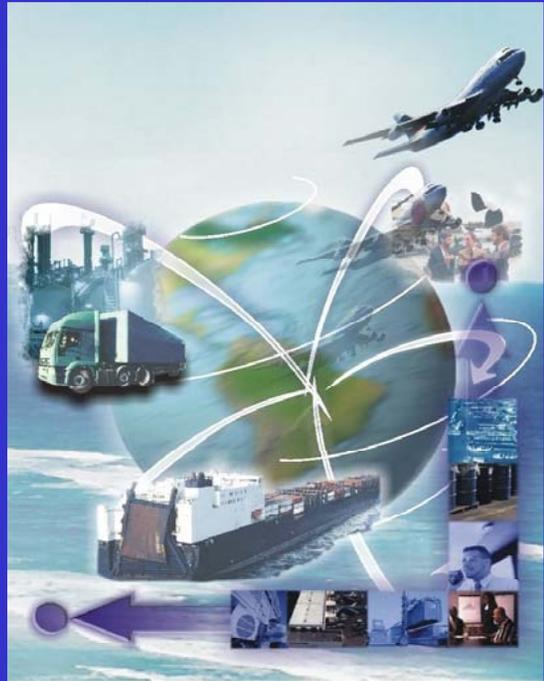
DISPONIBILIDAD DE ESPACIO NO-UTILIZADO EN ALGUNAS RUTAS AEREAS

- **Necesidad de reposicionar aeronaves que traen carga de importación a Venezuela a sus puntos de origen**
- **Oferta importante de espacio no-utilizado en las rutas Venezuela-Colombia y Venezuela-Brasil**
- **Mayor seguridad de la carga y menor tiempo de entrega**

DISPONIBILIDAD DE ESPACIO NO-UTILIZADO EN ALGUNAS RUTAS AEREAS

	<u>Venezuela-Colombia</u>	<u>Venezuela-Brasil</u>
Oferta actual		
Vuelos/mes	128	36
Metros cúbicos/mes	14,000	5,700
Ton/mes	2,600	1,100
Utilización actual	10%	12%

Fuente: Air Passenger & Cargo Services



TRANSPORTE MULTIMODAL

TRANSPORTE MULTIMODAL

- **Casi inexistente en Venezuela para la carga nacional por la marcada preponderancia de las carreteras y el transporte por camión**
- **Prácticamente, sólo se da en el caso de la carga internacional en los puertos y aeropuertos**
- **Se presenta también en la carga ferroviaria, donde algunos contenedores que entran a Puerto Cabello se movilizan por ferrocarril hasta Barquisimeto, donde realizan los trámites de aduana**
- **El cabotaje y la carga aérea doméstica representan cantidades muy limitadas**

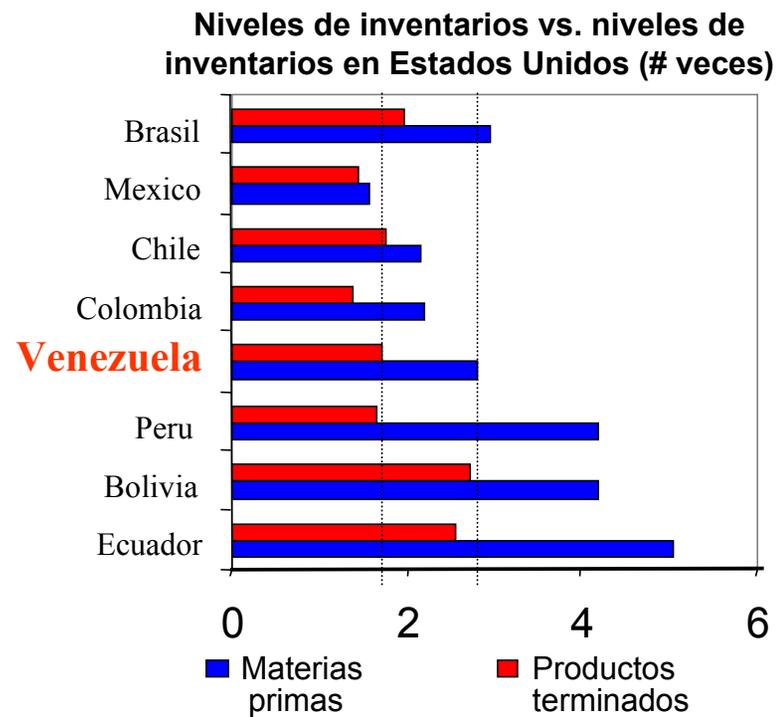


ALMACENAMIENTO



COSTOS DE ALMACENAMIENTO EN VENEZUELA

- Los costos de almacenamiento e inventarios tienden a incrementar el costo logístico total, sobre todo por efecto de las altas tasas de interés
- Pero además los niveles de inventarios son típicamente varias veces los de Estados Unidos



Fuente: Banco Mundial

ALGUNAS PROPUESTAS

- **El sector privado, en las reuniones celebradas entre Fedecámaras y el Ejecutivo Nacional ha realizado un conjunto de planteamientos relativos al mantenimiento y conservación de la infraestructura vial, la construcción de nuevas vías, el incremento y modernización del parque automotor de carga, los peajes, el acceso al litoral, etc**
- **En su gran mayoría, estos planteamientos serán considerados en mesas de trabajo entre el Ejecutivo y el sector privado**

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**
 - **Renovación flotas tipo 7 y 8 (pesada)**
 - **Extensión Programa de Camión Utilitario a toda la gama y aplicación del Programa Venezuela Móvil**

ALGUNAS PROPUESTAS

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

**MUCHAS GRACIAS POR
SU ATENCION**

www.alv-logistica.org