



# PUERTO FLUVIAL COMO FACTOR DE INTEGRACIÓN



# NACIONAL E INTERNACIONAL

  
Gobernación de  
**BOLIVAR**  
Integración y Progreso  
**DIRECCION DE PUERTOS**

**Dr. Oscar Delgado**

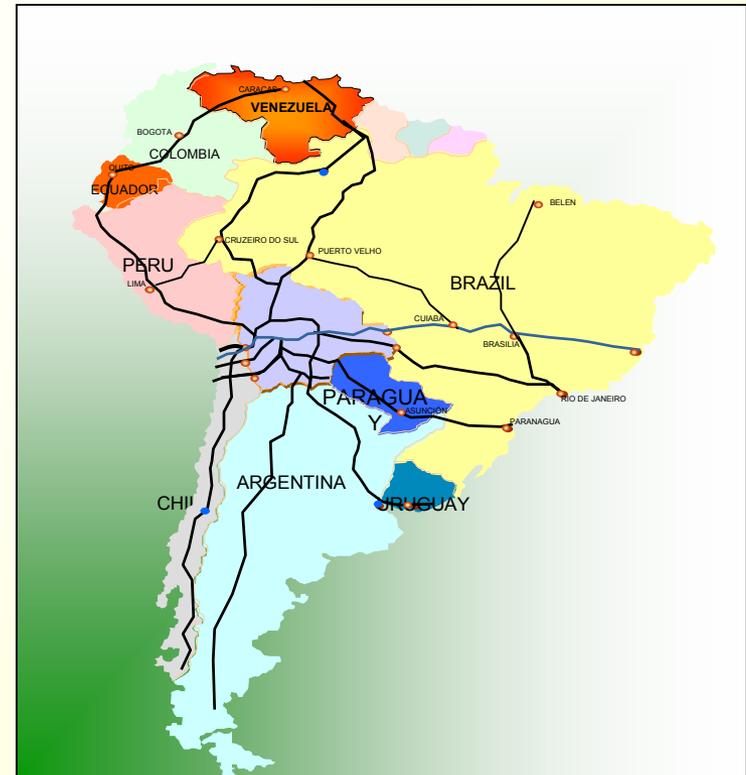
**Director**

**JUNIO, 2007**

## PUERTO FLUVIAL COMO FACTOR DE INTEGRACIÓN

### ➤ Experiencia en otros países de Latino América

- ¿Por qué en Bolívar?
- ¿Por qué la necesidad?
- Propuesta



## Modelos de Gestión Sustentables para el Desarrollo Fluvial

- ✓ Perú
- ✓ Bolivia
- ✓ Chile
- ✓ Paraguay
- ✓ Uruguay
- ✓ Argentina



### Estrategias

- Plan estratégico de dragados.
- Elegir un sistema sustentable de inversión y mantenimiento de infraestructuras, mejorando la competitividad de un País y los márgenes de producción, en definitiva, mejora la ecuación económica y social.
- Buscar la real rentabilidad: la economía en toda la cadena logística.
- Unir centros de consumo masivos de mercaderías de alto valor agregado (Unir polos industriales).
- Unir Puertos en ambos océanos, pudiendo generar un flujo de ida y vuelta.
- Concepto de Puertos secos, como Zona Logística.
- Priorizar, viabilizar, rentabilizar y auto-sustentar a un Sistema Hidroviario, antes de pensar en la posibilidad de buscar conectividad entre sistemas hidroviarios.
- Priorizar un proyecto de “Hidrovia Natural” (no regulada), Técnicamente Factible, Económicamente Rentable y Ambientalmente Sustentable.

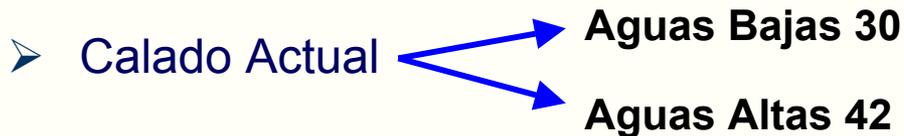
### ¿Qué Persiguen?

- Contar con un Sistema de Puertos e Hidrovías competitivo, con niveles de servicios acordes a las necesidades actuales de mercado.
- Lograr que se efectúe el dragado y señalización de los puertos e Hidrovías en forma sistemática y sostenible, con esquemas y sistemas de gestión de estas obras que permitan un continuo accionar.
- Ejecutar en tiempo y en forma las obras de dragado y señalización, con el mínimo costo posible, logrando niveles de profundización y calidad de servicio, acordes con las necesidades de mercado.
- Contar con un sistema para la contratación y pagos de las obras que tenga además de seguridad jurídica, una estabilidad en el tiempo suficiente para que se independice de cambios políticos o crisis económicas temporales.
- Licitarse en conjunto y a mediano-largo Plazo las obras de dragado y señalización del Sistema Portuario y/o Hidrovías, según las necesidades, condiciones y tipologías que surjan de un Plan Estratégico, realizado a la medida de cada País.



# Canal del Orinoco

- Mantenido por el Instituto Nacional de Canalizaciones.



- Se encuentran 11 puertos a lo largo del Canal

- Volumen de carga movilizada 15.000.000 ton. Aprox.



## ESTADISTICAS DE CARGAS

PRINCIPALES CARGAS DE EXPORTACION QUE SE MANEJAN A TRAVES DE LOS TERMINALES DE CIUDAD GUAYANA (TONELADAS METRICAS)				
CARGA	2002	2003	2004	2005
MINERAL DE HIERRO	6.848.015	7.397.569	9.277.606	7.634.785
BRIQUETAS	2.923.053	2.307.105	3.052.963	3.991.916
ACERO	2.370.478	2.051.623	2.014.025	2.124.384
ALUMINIO	402.741	433.108	360.010	371.686
<b>Totales</b>	<b>12.544.287</b>	<b>12.189.405</b>	<b>14.654.604</b>	<b>14.122.771</b>

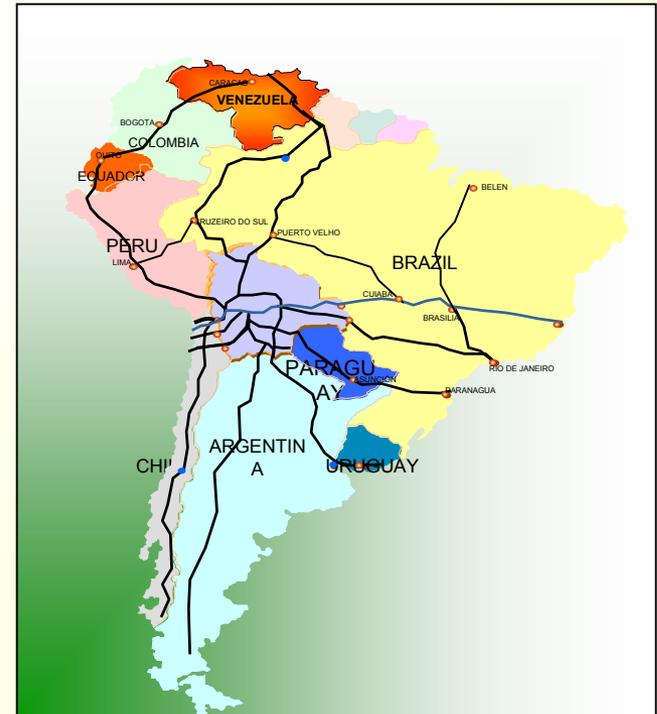
FUENTE: Gerencia de Tráfico y Despacho CVG Bauxilum Venalum Alcasa  
 Gerencia de Ventas CVG Ferrominera  
 Compañía Operadora Puerto de Palúa (COPAL)  
 Superintendencia de Muelle SIDOR

## PUERTO FLUVIAL COMO FACTOR DE INTEGRACIÓN

- Experiencia en otros países de Latino América
- ¿Por qué en Bolívar?

➤ ¿Por qué la necesidad?

- Propuesta



# Puertos Comerciales de Venezuela

<b>PUERTO COMERCIAL</b>	<b>SITUACIÓN ACTUAL</b>
<b>GUANTA</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Falta de instalaciones modernas para manejar la carga contenerizada.</li><li>• Necesidad de equipos modernos para la carga y descarga de mercancía.</li><li>• El área de expansión se encuentra limitada.</li><li>• Cuenta con un área para almacenaje insuficiente en comparación a la cantidad de productos que recibe.</li><li>• Poca seguridad en el área portuaria y sus alrededores.</li></ul>

## Puertos Comerciales de Venezuela

<b>PUERTO COMERCIAL</b>	<b>SITUACIÓN ACTUAL</b>
<b>PUERTO CABELLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carece de instalaciones modernas para manejar la carga contenerizada.</li> <li>• Los muelles existentes son limitados en términos de calado, el ancho y la capacidad de carga del andén, así como, el área de reserva disponible para el almacenamiento y manejo de contenedores.</li> <li>• El puerto no cuenta con grúas pórtico (tipo Panamax o Post-Panamax) para movilizar la carga entre el barco y el muelle y viceversa.</li> <li>• Las grúas utilizadas en el puerto, son muy limitada en su capacidad.</li> <li>• Casi todas las operaciones de carga y descarga de contenedores se realizan con el equipo de los barcos conjuntamente con las grúas de tierra.</li> <li>• Congestión en el puerto de las vías internas.</li> </ul>

## Puertos Comerciales de Venezuela

<b>PUERTOS COMERCIALES</b>	<b>SITUACIÓN ACTUAL</b>
<b>LA GUAIRA</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Carece de instalaciones modernas para manejar la carga contenerizada.</li><li>• Los muelles existentes son limitados en términos de calado, el ancho y la capacidad de carga del andén, así como, el área de reserva disponible para el almacenamiento y manejo de contenedores.</li><li>• Carece de equipos modernos para la carga y descarga de mercancía, procesos lentos.</li><li>• Las grúas utilizadas en el puerto, son muy limitada en su capacidad.</li><li>• De difícil acceso terrestre, se debe pasar por el centro de Caracas.</li><li>• Limitado en su espacio de expansión.</li></ul>

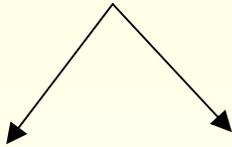
# Otros Proyectos

Para la movilización de grandes volúmenes de cargas

**PROYECTOS DE AGUAS PROFUNDAS**

Vs.

**Estación de Transferencia**



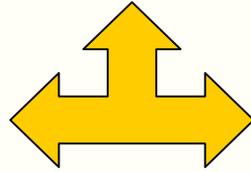
**Puerto Atlántico**

**Puerto del Oriente**



# PROYECTOS DE AGUAS PROFUNDAS

## Puerto Atlántico



## Puerto del Oriente

- La necesidad de un tiempo considerable para su construcción.
- Su acceso solo será vía acuática.
- Requiere de constantes dragados del canal de acceso al mismo.
- Imposibilidad de accesos terrestres y ferroviario, dado a las características del terreno, lo que lo hace inviable para un puerto comercial.
- La construcción del puerto representa un costo económico, ecológico y ambiental muy alto.
- No contribuye con la integración comercial con el Norte de Brasil y el MERCOSUR.

- Se requiere un sistema ferroviario, el cual aun no ha iniciado su construcción.
- La construcción del sistema ferroviario representa un costo económico, ecológico y ambiental muy alto.
- La necesidad de un tiempo considerable para su construcción.
- Las vías de acceso terrestres no son aptas para el transporte de carga que se moviliza en este tipo de puertos.
- Perdida del principal motivo para el cual fue creado el proyecto.

# Otros Proyectos

Para la movilización de grande volúmenes de cargas

**PROYECTOS DE AGUAS PROFUNDAS**

Vs.

**Estación de Transferencia**

**Puerto Atlántico**

**Puerto del Oriente**

**Buque Boca Grande I  
(1.988)**

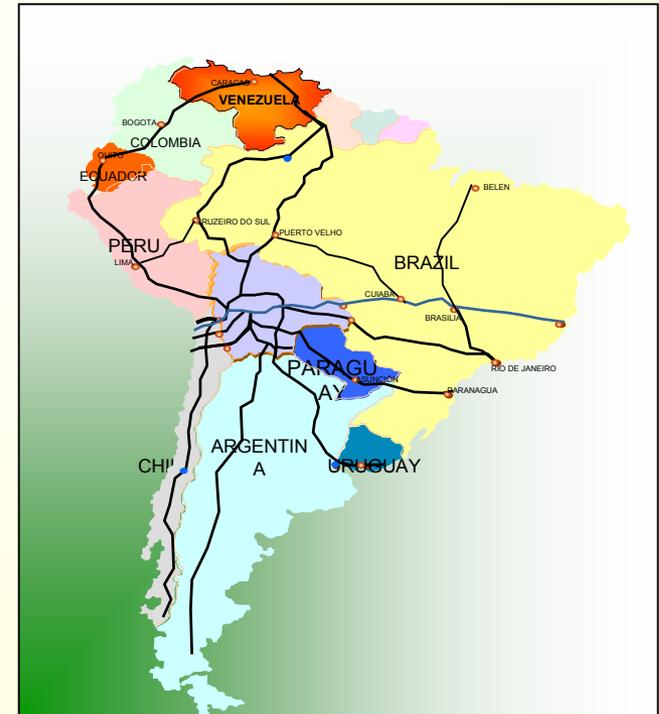
**Buque Boca Grande II  
(2.006)**

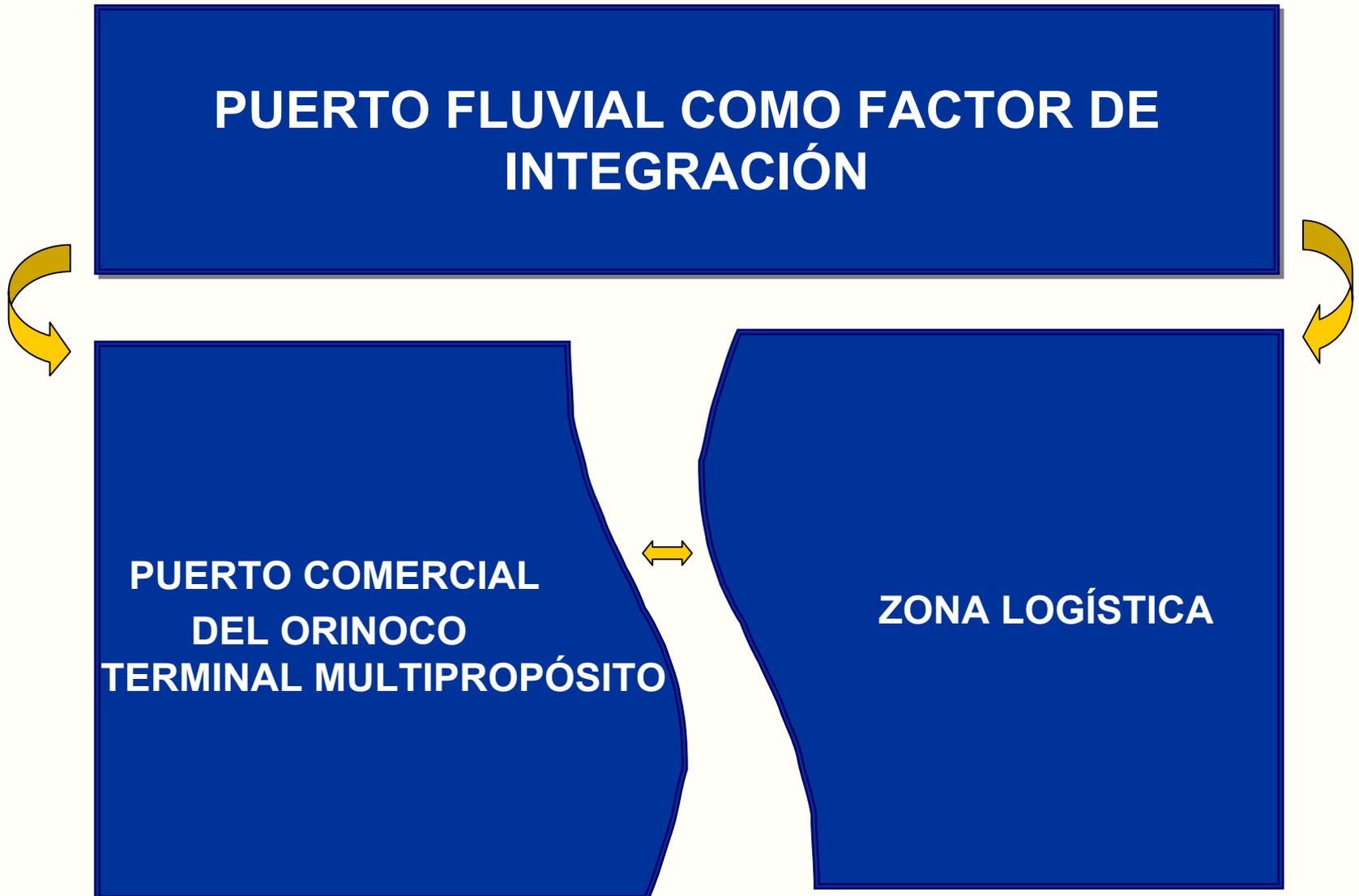


## PUERTO FLUVIAL COMO FACTOR DE INTEGRACIÓN

- Experiencia en otros países de Latino América
- ¿Por qué en Bolívar?
- ¿Por qué la necesidad?

➤ **Propuesta**







# **PUERTO COMERCIAL DEL ORINOCO**

## **TERMINAL MULTIPROPÓSITO**

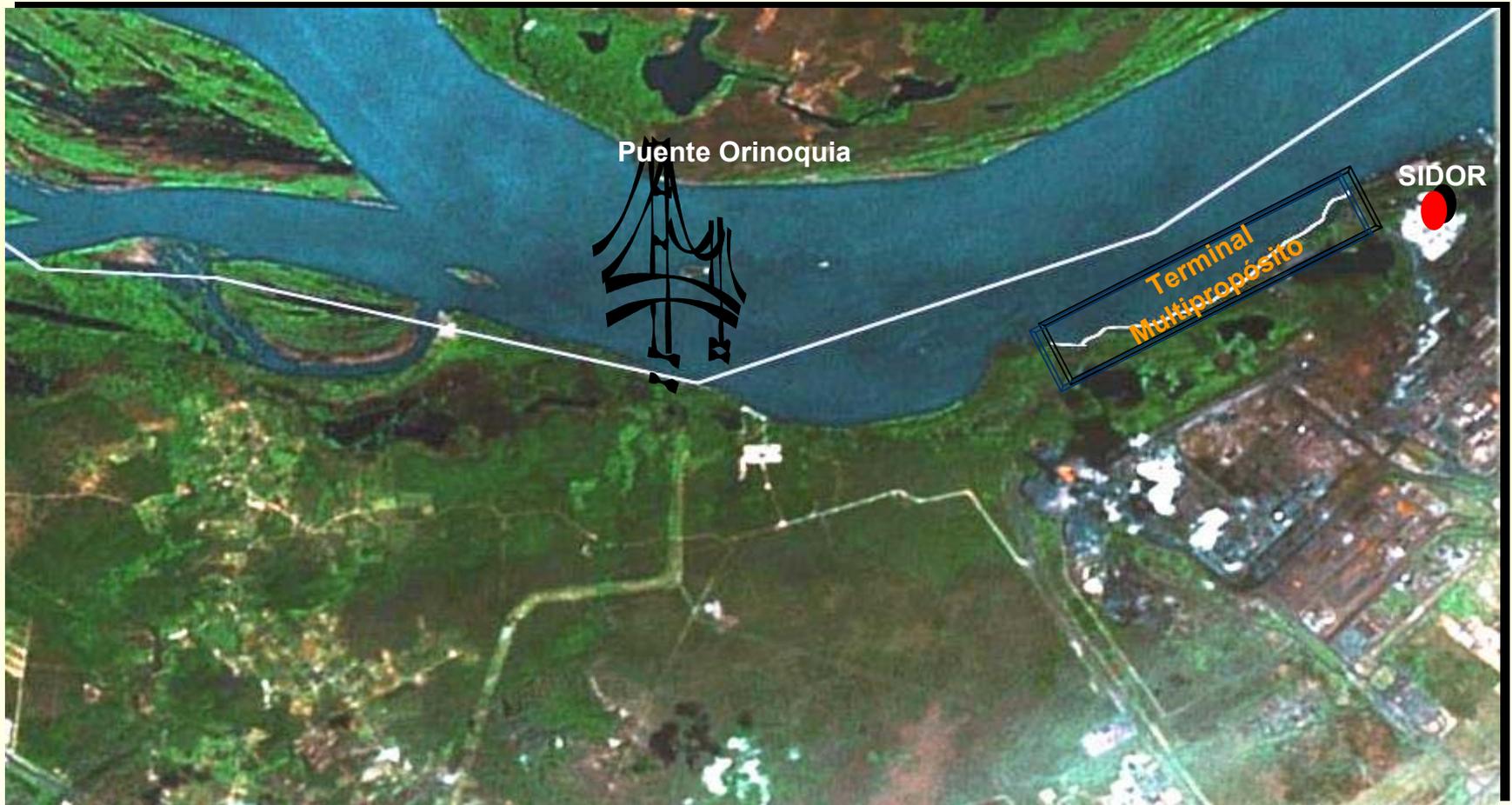
---

## **PUERTO COMERCIAL DEL ORINOCO (TERMINAL MULTIPROPÓSITO)**

### **Que permita:**

- La recepción y movilización del volumen de carga contenerizada en la Región.
- La reducción de gran volumen de carga de la región a otros puertos nacionales.
- Coadyuvar a futuros Proyectos, que están siendo presentados por el Estado al Gobierno Nacional.
- Ser apoyo en la operatividad de otros puertos del país.
- La integración “**Ciudad-Puerto**”, para el surgimiento de una pequeña ciudad productiva sobre el río, hacia el río; así como en el proyecto para el desarrollo de eje Norte-Llanero, a través de la Ciudad Santa Cruz del Sur.
- Proyectar el crecimiento comercial hacia el norte de Brasil.
- Integración del MERCOSUR

## UBICACIÓN GEOGRÁFICA



**PROYECTO PUERTO COMERCIAL DEL ORINOCO (TERMINAL MULTIPROPÓSITO)**

**ÁREA DEL PROYECTO  
MULTIPROPÓSITO**



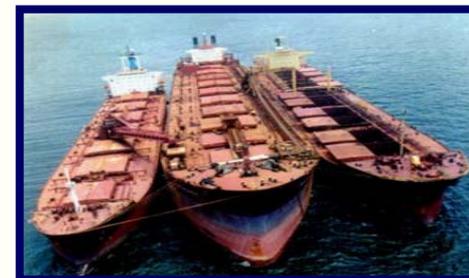


25,00

200,00

**PUERTO COMERCIAL DEL ORINOCO (TERMINAL MULTIPROPÓSITO)**

**POTENCIAL DE EXPORTACIÓN E  
IMPORTACIÓN NACIONAL**



<b>PRODUCTO</b>	<b>TM X AÑO</b>
Granito en Bruto	27.878,04
Vidrio Flotado:	62.374,33
Madera:	90.000
Ferrocilicio - Manganeso:	24.000
<b><u>ALUMINIO:</u></b>	
✓ VENALUM:	15.000
✓ ALCASA:	33.600

**PUERTO COMERCIAL DEL ORINOCO (TERMINAL MULTIPROPÓSITO)**

## **POTENCIAL DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN** **NORTE DE BRASIL**

<b>PRODUCTO</b>	<b>TM X AÑO 2007-2012</b>	<b>VALOR EN US\$ X AÑO</b>
EXPORTACIÓN	700.000	552.000.000
IMPORTACIÓN	200.000	46.000.000
<b>TOTAL US\$ X AÑO</b>	<b>900.000</b>	<b>598.000.000</b>

**Entre los Productos a Exportar e Importar se tienen:**

➤ **Soya / Fertilizantes / Madera / Productos Avícolas / Etanol**

---

**PUERTO COMERCIAL DEL ORINOCO (TERMINAL MULTIPROPÓSITO)**

**OPERACIONES PORTUARIAS A REALIZAR**

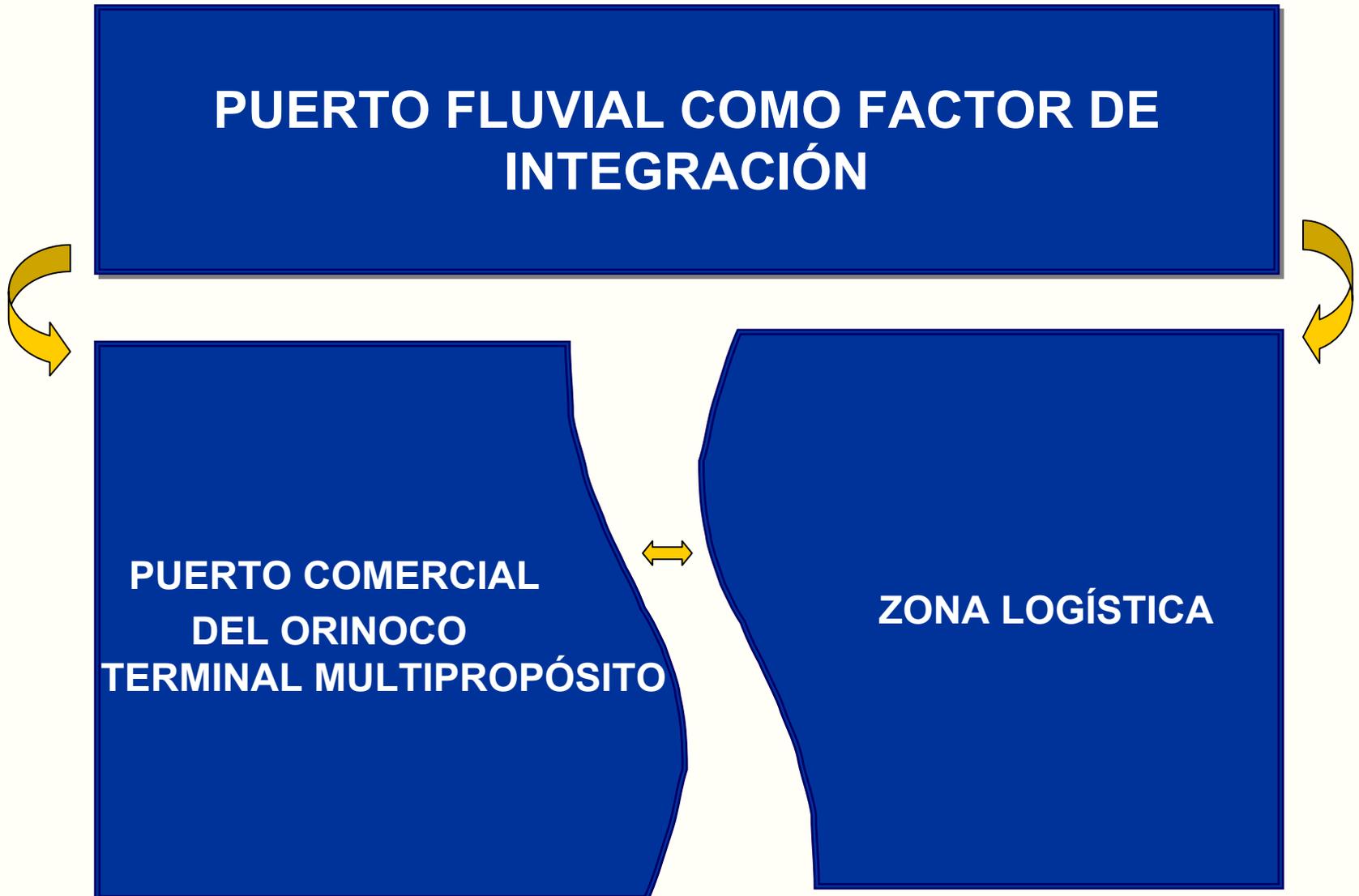
- Manejo de cargas contenerizadas de importación o exportación.
- Recepción y despacho de carga general.
- Recepción de maquinaria, equipos y partes para sector industrial y agrícola.
- Apoyo de la actividad turística y transporte de pasajeros.
- Recepción y despacho de insumos, y productos agrícolas envasados o a granel.
- Recepción de materias primas industriales.
- Recepción y despacho de productos mineros (no metálicos) y metalmecánicos

---

**PUERTO COMERCIAL DEL ORINOCO (TERMINAL MULTIPROPÓSITO)**

## **ZONAS DE INFLUENCIA**

- Eje Orinoco - Apure (Posible desarrollo de vía fluvial con terminales tanto pesqueros como de pasajeros).
- Estado Bolívar.
- Sur de los Estados Monagas y Anzoátegui.
- Norte de Brasil (Estados de Amazonas, Roraima y Pará), sirviendo de centro de acopio para las importaciones y exportaciones.





# PLATAFORMA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

## ZONA LOGÍSTICAS

---

## **PRINCIPALES OBJETIVOS DE UNA ZONA LOGÍSTICA**

- 1) EXPANDIR EL AREA DE UN MERCADO CAUTIVO MÁS ALLÁ DE LOS LÍMITES ACTUALES, ESTABLECIENDO CADENAS LOGÍSTICAS QUE PERMITAN A LOS CLIENTES CANALIZAR SU CARGA A TRAVÉS DE UN CIERTO PUERTO DE UNA FORMA RÁPIDA Y FIABLE.**
  
- 2) FACILITAR LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE, ADUANAS Y PROCEDIMIENTOS DE DOCUMENTACIÓN, DE FORMA QUE EL PUERTO ESTÉ EN UNA POSICIÓN DE OFRECER EN LA REGIÓN DEL PUERTO SECO UN PERFIL DE SERVICIO SUPERIOR AL DE OTROS PUERTOS LOCALMENTE COMPETITIVOS.**
  
- 3) OPTIMIZAR LAS OPERACIONES DE LA CADENA LOGÍSTICA.**
  
- 4) REDUCIR COSTOS GENERALIZADOS EN LAS DIFERENTES OPERACIONES PORTUARIAS Y PRODUCIR BENEFICIOS MACROECONÓMICOS PARA LA REGIÓN.**

## PLATAFORMA LOGISTICA

**PUNTOS O ÁREAS DE RUPTURA DE LAS CADENAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA, EN LOS QUE SE CONCENTRAN ACTIVIDADES Y FUNCIONES TÉCNICAS Y DE VALOR AGREGADO “CORREDORES LOGISTICOS TRANSFRONTERIZOS”**



## Impactos de la Zona Logística

- Garantiza que el tránsito proveniente de Brasil no incidan en el congestionamiento de las áreas portuarias (Puerto Cabello, La Guaira y Guanta).
- Concentración de procesos aduanales que permita un mejor control por parte de SENIAT aduana.
- Centros de intercambio multimodal.
- Integración al futuro proyecto de Sistema Ferroviario.
- Facilitar la dinámica y desarrollo del norte de Brasil, por consecuencia del MERCOSUR.
- Contribuir a la integración del sistema Portuario Nacional



---

## **BENEFICIOS**

- El proyecto Zona Logística es una alternativa real y viable para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional.
- Con la Zona Logística se pretende desarrollar una comunidad portuaria con los beneficios que esta representa.
- Se logra un impacto socio económico importante.
- Se reducen costos de operaciones en manipuleo, transporte, tramite, a favor de importadores y exportadores.
- El plan vial, contempla la conexión interna con las principales conexiones internacionales y estos con el eje – puertos.
- Desarrollo de sistemas operativos y procedimientos portuarios acordes a la realidad actual.
- Aprovechar el amplio respaldo de la comunidad internacional, fortaleciendo la modernización y tecnificación del Comercio Exterior
- La situación geográfica debe verse como OPORTUNIDAD, por constituirse en el eje integrador de la Región.
- El potencial granelero y minero le ofrece mejores perspectivas.
- El proyecto de Zona Logística junto con el Puerto Multipropósito, serian una de las principales oportunidades comerciales de la Región.

**GRACIAS POR SU ATENCIÓN**

