



SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



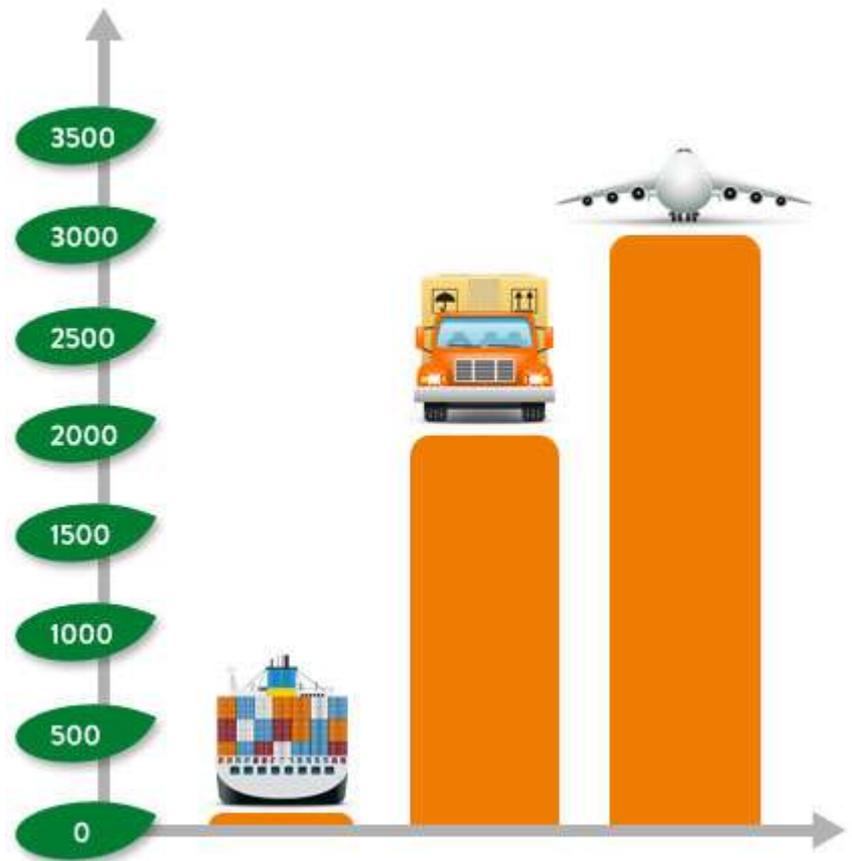
*Las Perspectivas y Actualidad del
Tráfico Marítimo de Corta Distancia
en América Latina y el Caribe.*

Definición:

Flujo de transporte de mercancía en contenedores, cajas o plataformas a través de rutas marítimas entre puertos de dos países cumpliendo criterios establecidos de regularidad, fiabilidad y competitividad.

Principales Ventajas del TMCD

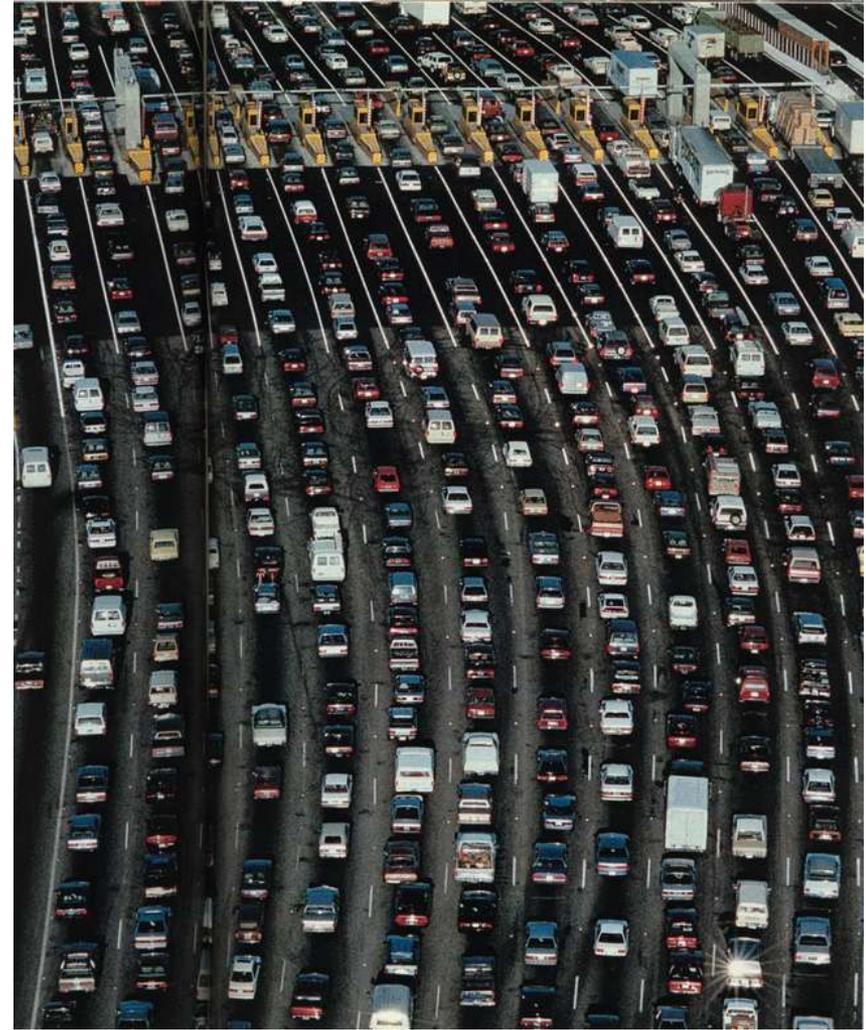
- Relación costo x tonelada/distancia.
- Menos contaminación



Comparativa de emisiones de CO2 por tipo de transporte

Principales Ventajas del TMCD

- Menor costo de mantenimiento y congestionamiento en carreteras nacionales.
- Mayor seguridad.



Características Principales de un TMCD

Tipo de servicios que ofrece, debido a que es necesario un rápido proceso de carga y descarga, se enfoca en: Lo-Lo, Ro-Ro, Ro-Pax.



Características Principales de un TMCD

Frecuencia y Características de la Ruta:

- Frecuencia de 1 ó 2 salidas por semana (deseable 2).
- Tiempo de tránsito menor a 7 días para un viaje de ida y vuelta.
- Rutas únicamente entre dos puertos (deseable).



Características Principales de un TMCD

Hinterland:

Las cargas que pueden ser movilizadas a través de servicios TMCD son aquellas cuyos orígenes y/o destinos se ubican en el hinterland de los puertos.



Condiciones necesarias Para el TMCD

- 1.- Carga suficiente y balanceada.
- 2.- Ahorros en tiempo-costo-eficiencia respecto a otras opciones de transporte (terrestre, ferrocarril, transportación marítima tradicional).
- 3.- Infraestructura y servicios portuarios adecuados y competitivos.
- 4.- Buenas Conexiones carreteras/ferroviarias de los puertos con sus Hinterlands.
- 5.- Normatividad favorable.



Obstáculos al TMCD en Latinoamérica

- Precios de combustible (Mex).
- Normatividad excesiva (muchas dependencias de gobierno involucradas en el proceso de comercio marítimo).
- Tarifas de Puertos y servicios portuarios.
- Costos inherentes a la intermodalidad (maniobras)
- Conexiones carreteras y ferroviarias en destinos
- Falta de estadística a detalle de comercio exterior, flujos comerciales y cadenas logísticas (**¿Carga Suficiente?**).
- Falta de criterios específicos para el tratamiento a los buques y cargas en TMCD.

Obstáculos al TMCD en Latinoamérica

- Elevados costos de los servicios.
- Falta de un plan integral de transporte y logística.
- Son necesarias reformas en las normativas para facilitar el comercio exterior.
- Necesidad de automatización de trámites y procesos.

*Estudios CEPAL sobre navegación en LA

Factores Positivos: Perspectivas de crecimiento y aumento en el comercio.



Factores Positivos: Red de Tratados Comerciales en los Países de Latinoamérica

Caricom: La Comunidad del Caribe



Mercosur



TLC Centroamérica



UNASUR: Unión de Naciones Suramericana



Comunidad Andina



TLCAN



Factores Positivos: Puertos Modernos y Competitivos

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN TEU				
LOS PRINCIPALES 20 PUERTOS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE				
PUERTO	PAIS	TEU 2010	TEU 2011	Var.
1 Colón (MIT, Evergreen, Cristóbal)	Panamá	2,810,657	3,371,714	20.0%
2 Balboa	Panamá	2,758,506	3,232,265	17.2%
3 Santos	Brasil	2,715,568	2,985,922	10.0%
4 Kingston	Jamaica	1,891,770	-	-
5 Cartagena (Inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia	1,581,401	1,853,342	17.2%
6 Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1,730,831	1,851,687	7.0%
7 Manzanillo	México	1,511,378	1,762,508	16.6%
8 Callao (Inc. DPW/ APM)	Perú	1,346,18	1,616,165	20.1%
9 Guayaquil	Ecuador	1,080,847	1,405,762	30.1%
10 Freeport	Bahamas	1,125,000	1,116,272	-0.8%
11 Caucedo	R. Dominicana	1,004,901	-	-
12 Itajai (Inc. Navegantes)	Brasil	957,130	983,985	2.8%
13 Valparaíso	Chile	878,787	973,012	10.7%
14 Lázaro Cárdenas	México	796,023	953,497	19.8%
15 Limón-Moin	Costa Rica	858,176	901,330	5.0%
16 Montevideo	Uruguay	671,952	861,164	28.2%
17 San Antonio	Chile	870,719	853,806	-1.9%
18 Buenaventura (Inc. SPR, TCBUEN y ZP)	Colombia	662,821	748,305	12.9%
19 Veracruz	México	662,537	732,538	10.6%
20 Puerto Cabello	Venezuela	629,895	721,500	14.5%

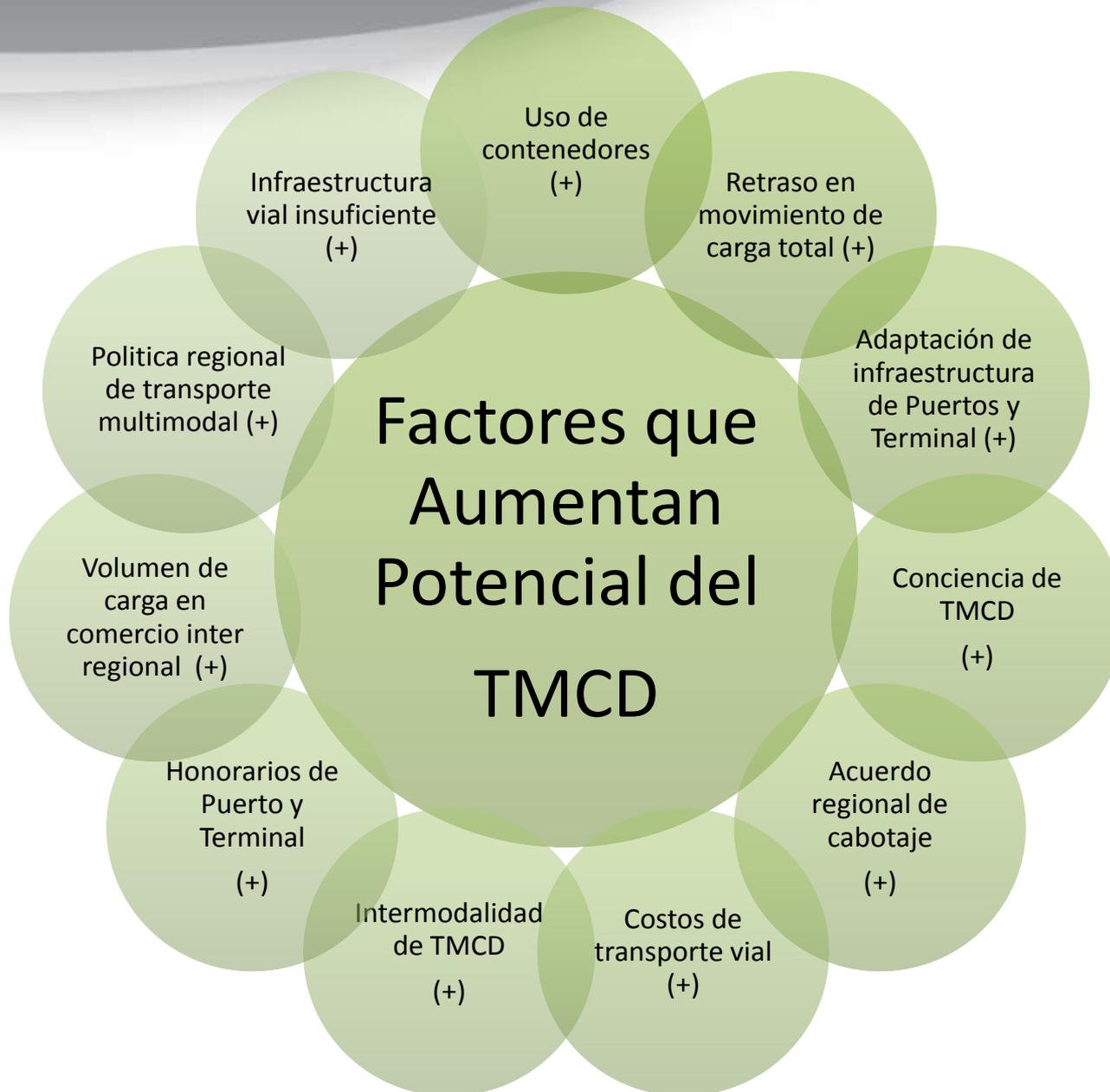
Otros factores positivos

- Disponibilidad relativa de feeders en la industria marítima.



- Expectativas de una recuperación del comercio mundial y de las economías emergentes, incluyendo a América Latina y el Caribe.
- Aumento en el comercio en contenedores en el comercio global que ha registrado una tasa de crecimiento promedio anual de 8.8%*.

*Cepal



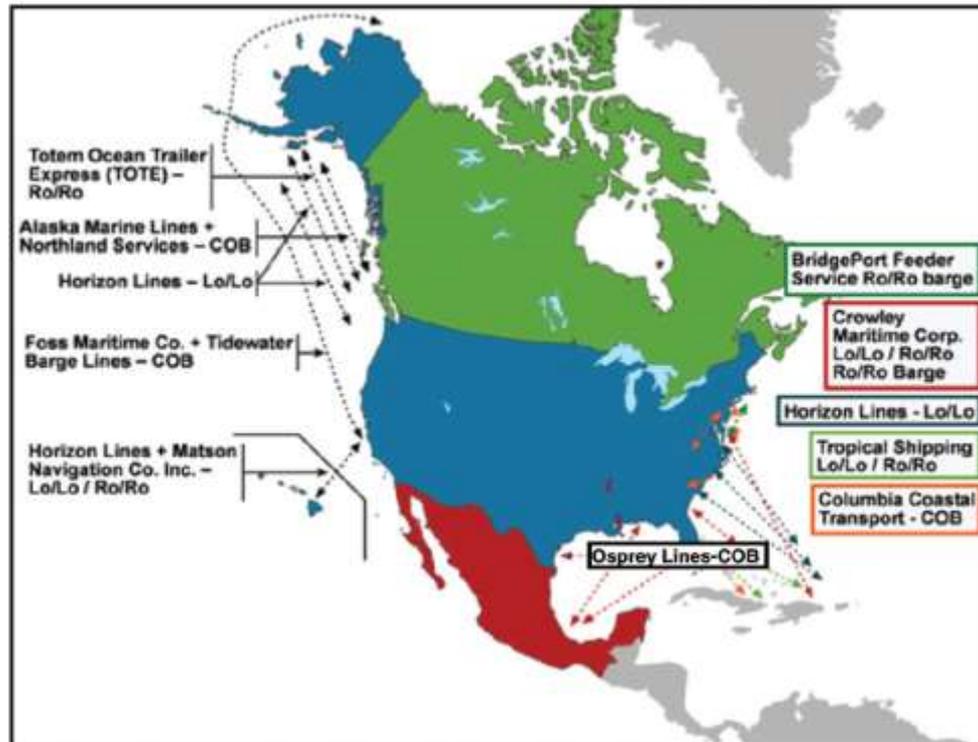
Consideraciones Finales

La TMCD es un servicio de colaboración:

- Requiere un compromiso de gobierno por ser un asunto de interés nacional.(tarifas especiales, subvenciones)
- Requiere coordinación en la cadena logística (transporte terrestre-marítimo) por lo que es fundamental la participación de las empresas privadas y de transporte.
- Requiere Coordinación Interinstitucional para Simplificación de trámites.

La TMCD requiere información:

- Estudios de Mercado a detalle elaborados por ministerios, puertos u organismos como la AAPA en colaboración con universidades.



Líneas de acción sugeridas

- **Creación de grupos de trabajo interinstitucionales:**
Aduana, Autoridades que intervienen en los procesos de comercio exterior, Administraciones Portuarias, líneas navieras y empresas particulares.
- **Creación de una legislación o normativa que favorezca la TMCD:**
 - a) Facilitación de trámites en puertos.
 - b) Tarifas preferenciales.
 - c) Creación de normas y mecanismos que ponderen los costos externos en el sistema nacional de transporte (factores de costo por mantenimiento/tonelada; Emisiones de Carbono/tonelada).
 - d) Definir esquemas para incentivar a aquellas empresas que transfieran tons-km de transporte carretero a transporte multimodales.

Líneas de acción sugeridas

- Creación de bancos de datos confiables de comercio exterior (permitirá identificar los flujos de carga) conjuntamente con ministerios de economía, cámaras de comercio etc.
- Automatización de procesos (PSP, México).
- Inversiones en mejorar enlaces carreteros y ferroviarios de los Hinterlands.
- Fomentar la realización de estudios de cadenas logísticas, detección de necesidades de demanda y movilidad.



SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



Gracias

jbadillo@puertoaltamira.com.mx