



CONCESIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA EN EL MARCO DE LA INTEGRACION Y LA COMPLEMENTARIEDAD PORTUARIA.



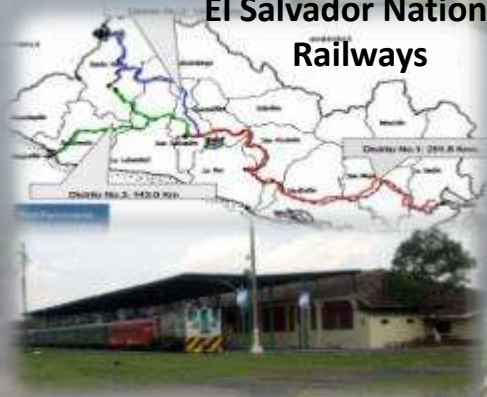
**PRESENTACION PARA XXII CONGRESO DE
AAPA JUNIO 2013, BOGOTA, COLOMBIA.**

Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)



CEPA is an autonomous public entity with legal personality, accountable to the Viceministry of Transport in its Public Works branch. It is responsible for the management, exploitation, guidance and execution of port, airport and rail operations in El Salvador

**El Salvador National
Railways**



**Air Navigation
Services**

**Ilopango International
Airport**



**Acajutla
Port**



**El Salvador
International
Airport**



**La Union
Port**





AEROPUERTO INTERNACIONAL DE EL SALVADOR

Zona de desarrollo para hoteles, centros de convenciones y de generación de energía eficiente

70 MANZANAS

170 MANZANAS

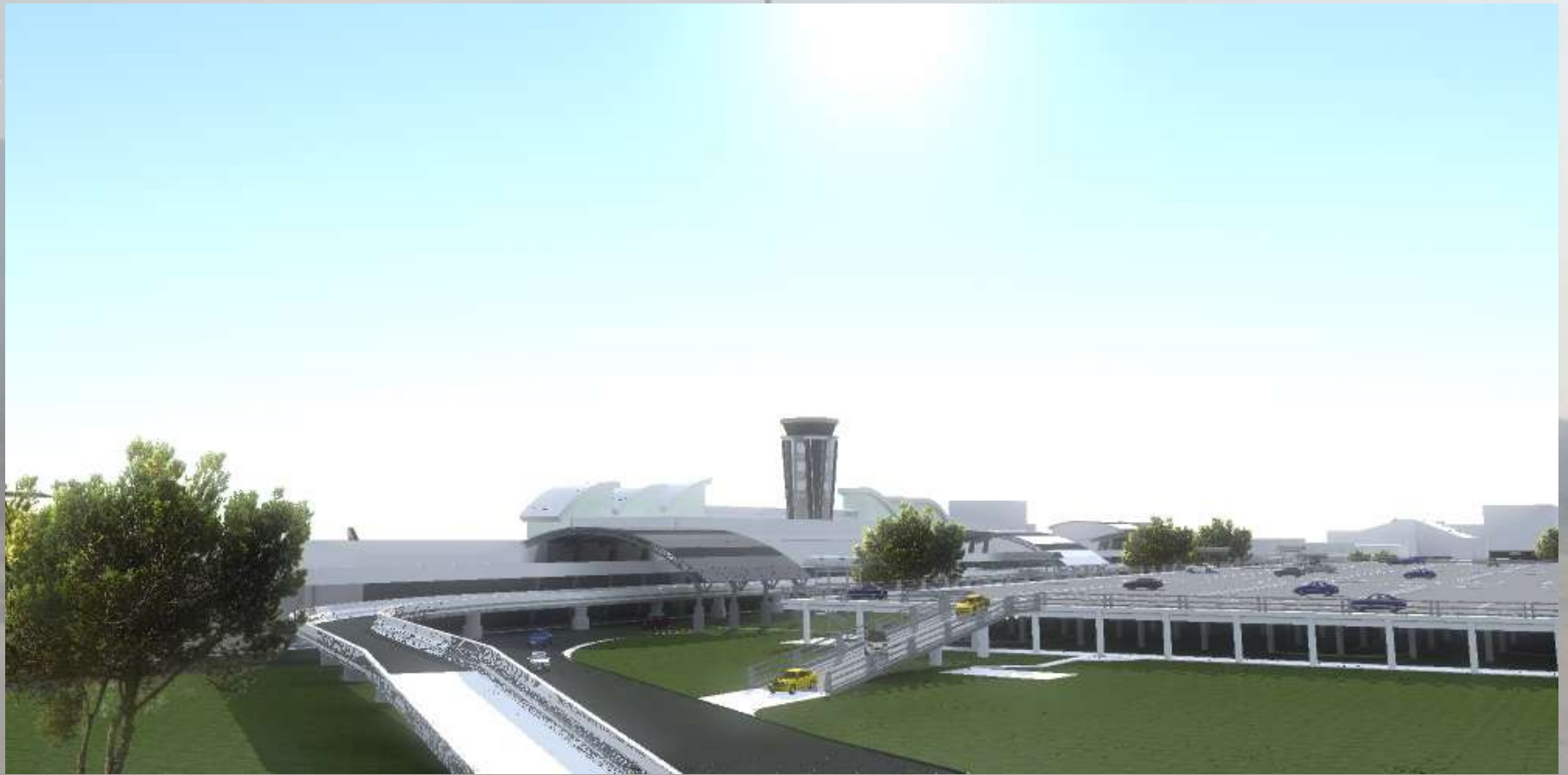
Zona de desarrollo tecnológico, industrial, y cluster aeronáutico



Nueva Imagen Aeroportuaria



Nueva Imagen Aeroportuaria



Situación a 2013

FASE	TRAMO	LONG. (Km)
I	Estación Central - Estación Sitio del Niño	36.8
	Estación Central - Estación Aeropuerto	40.9
II	Estación Sitio del Niño - Estación Santa Ana	40.0
	Estación Aeropuerto - Puerto La Unión	100.0
	Puerto La Unión - Frontera Honduras	70.0



Conexión a Guatemala

Conexión Honduras

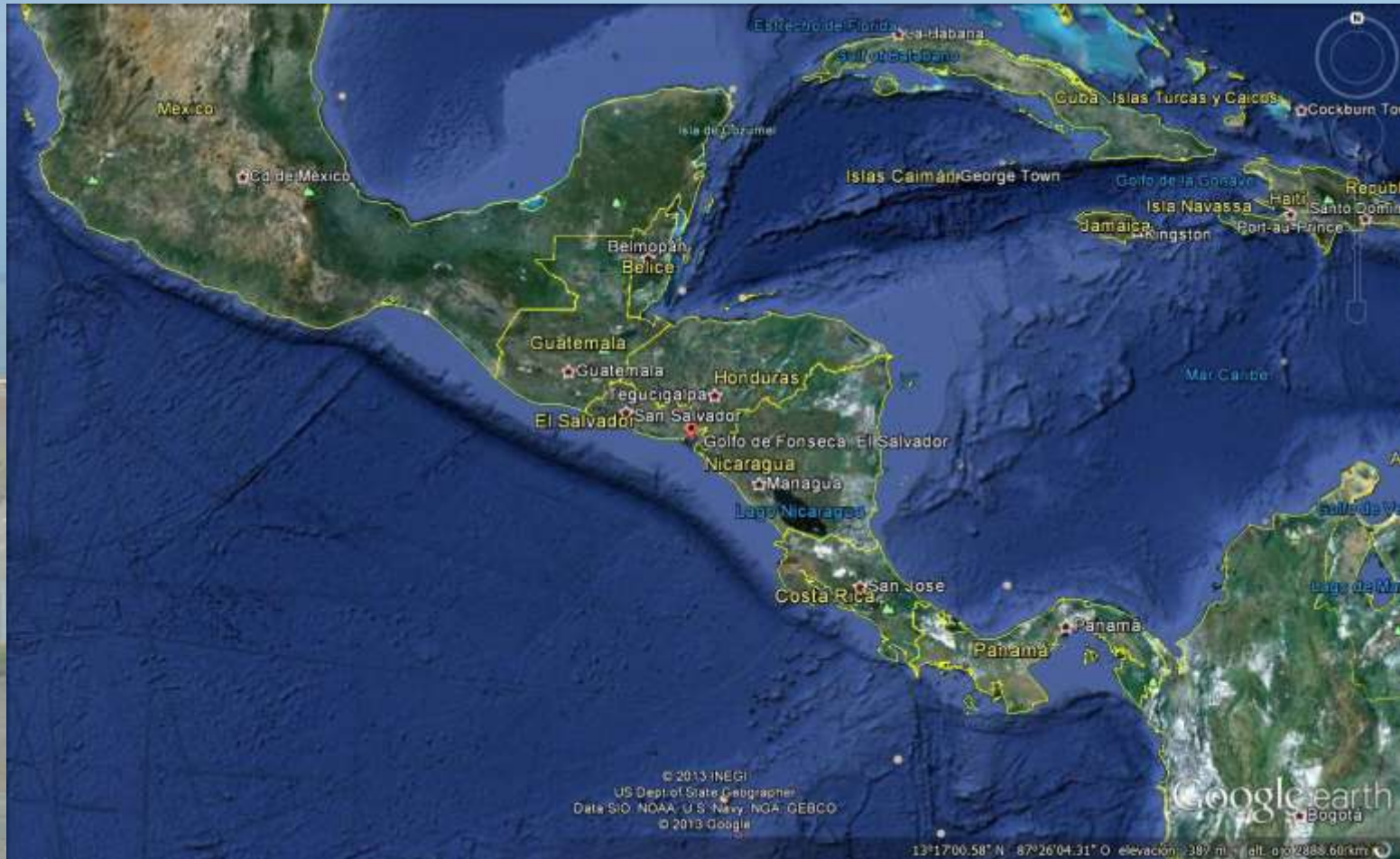
A rehabilitarse
 A construirse

Aeropuerto Internacional El Salvador

US Dept of State Geographer
 © 2013 Google
 © 2013 Copr/Satellite



UBICACION GEOGRAFICA





LA / LONG BEACH

5.5 days

MANZANILLO / LÁZARO CÁRDENAS

2.4 days

LA UNIÓN

BALBOA

1.7 days

2.4 days

GUAYAQUIL

3.5 days

CALLAO

GEOGRAPHIC LOCATION

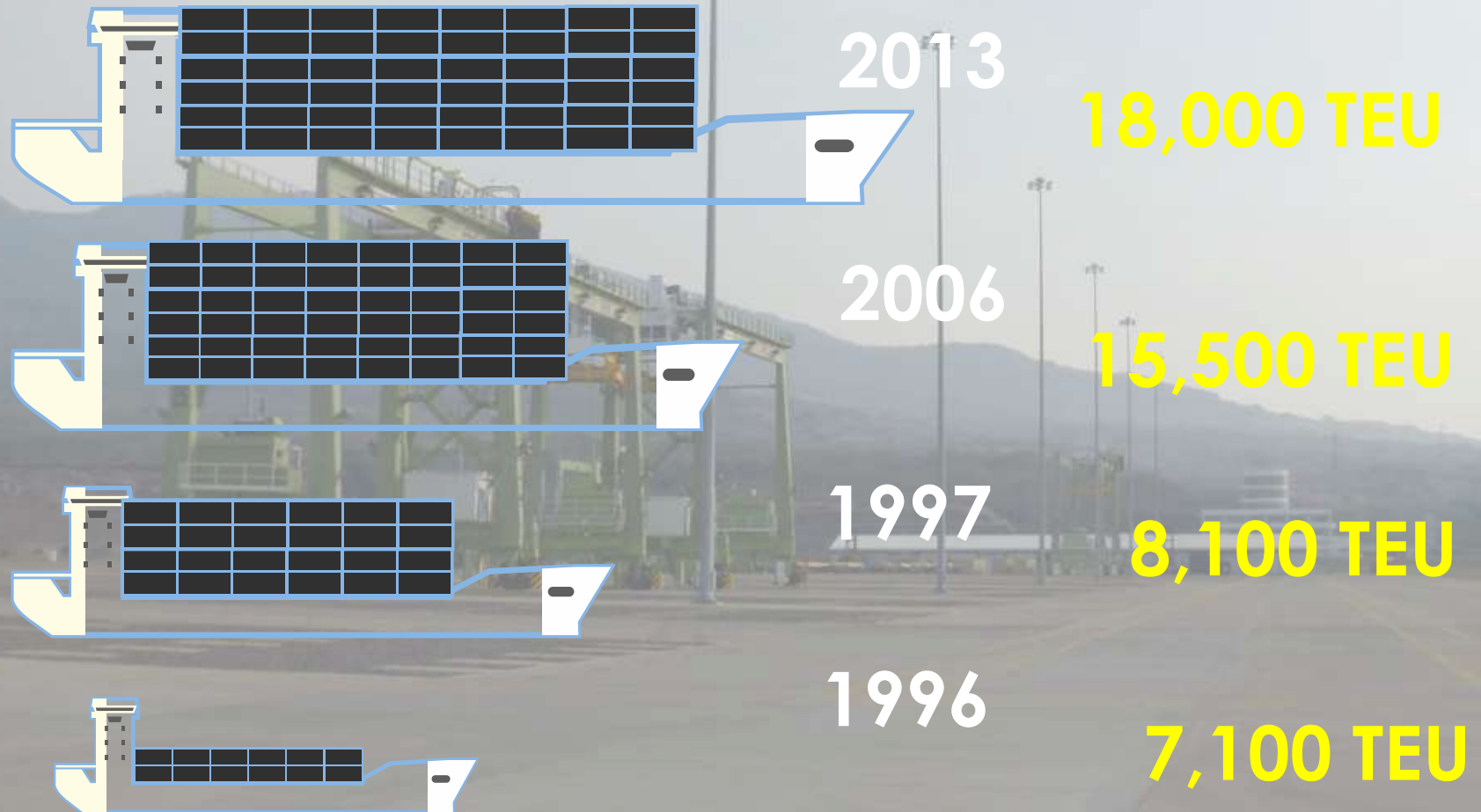
EL GRAN DESAFÍO CENTROAMERICANO

Los cambios estructurales que se han desarrollado a nivel mundial, revelan que Centroamérica y especialmente El Salvador apenas comienzan a modernizar y ampliar su infraestructura portuaria, lo que ha repercutido en la competitividad del comercio exterior, mientras el mundo se transforma cada vez más, por lo que:

“EL RETO PARA CENTROAMÉRICA ES AVANZAR HACIA UNA MODERNIZACIÓN PORTUARIA ENMARCADA DENTRO DE UNA POLÍTICA REGIONAL DE DESARROLLO SOSTENIBLE .”



EVOLUCIÓN TAMAÑO BUQUE CONTENEDORES



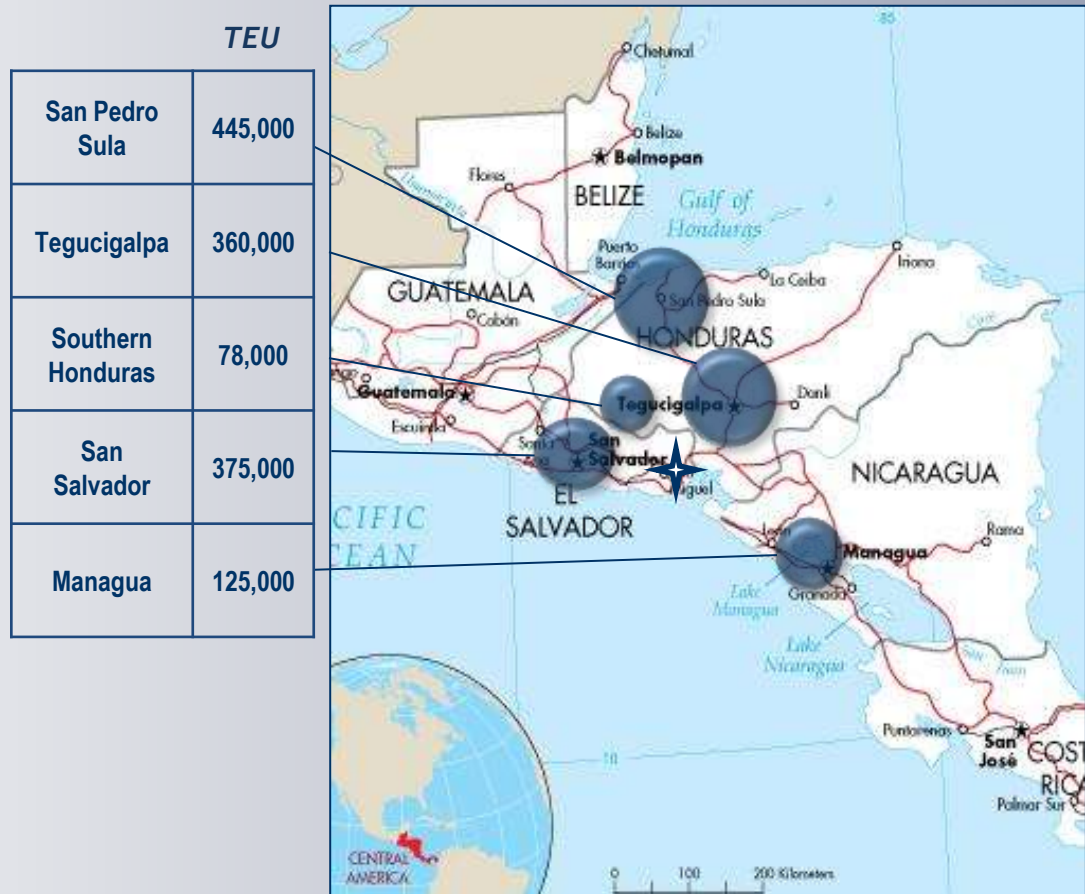
Tamaño promedio de los buques aumentó 11.5%

Hinterland Overview



- The methodology of the Nathan Associates Inc. study was based on comparing total transportation costs from origin-to-destination across various trade lanes and cargo demand centers within the four countries of Guatemala, Honduras, El Salvador, and Nicaragua (CA4 Region).
- La Union's location can offer competitive cost and transit time advantages for shippers and carriers to several growing demand centers including Managua, Nicaragua, Southern Honduras, Tegucigalpa, and parts of San Pedro Sula, where a significant part of the industrial, manufacturing and textile activities takes place in the region

Estimated size of demand clusters by 2017 (TEU) and their proximity to La Union



Central American Market



MACROECONOMIC INDICATORS

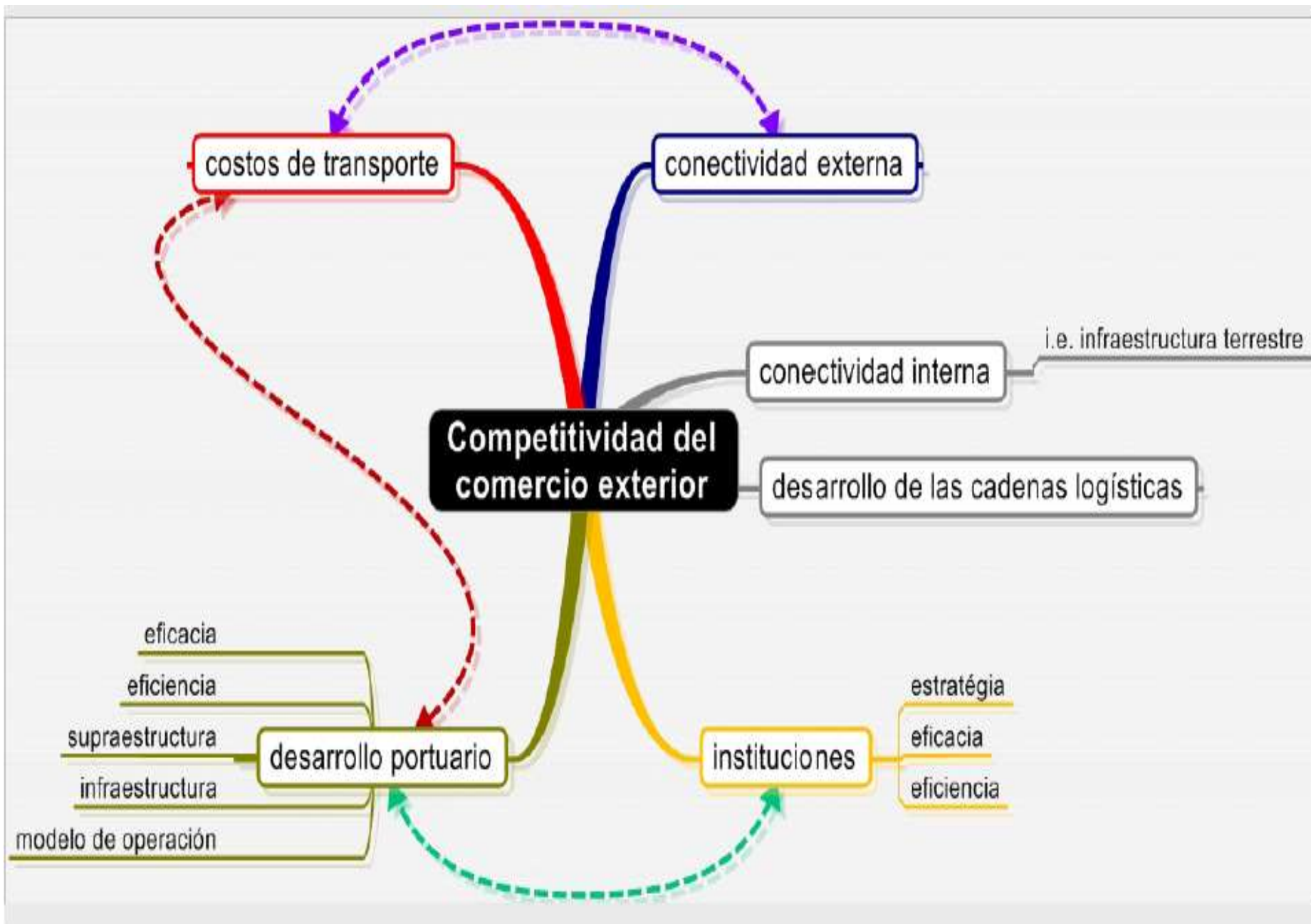
COUNTRY	 EL SALVADOR	 GUATEMALA	 HONDURAS	 NICARAGUA	 COSTA RICA	 PANAMA
Capital	San Salvador	Guatemala	Tegucigalpa	Managua	San José	Panamá
Area ('000 Km ²)	21.0	108.9	112.1	130.4	51.1	75.4
Population ('000,000)	6.3	14.7	7.8	5.9	4.7	3.7
GDP PPP*(Bn US\$) 2011	44.6	74.8	35.7	18.9	55.0	50.6
GDP per capita PPP* (US\$)	7,550	5,079	4,444	3,206	11,923	14,096
Average inflation rate 2007-2011	3.5%	5.9%	6.9%	9.8%	7.9%	5.3%
Currency	Dollar USD	Quetzal GTQ	Lempira HNL	Córdoba NIO	Colón SJC	Dollar USD

*PPP Purchasing Power Parity

Annual GDP Growth

COUNTRY	YEAR				FORECAST		
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2018
El Salvador	3.6	1.4	2.0	1.6	1.6	1.6	2.0
Guatemala	3.3	2.9	4.1	3.0	3.3	3.4	3.5
Honduras	6.1	3.7	3.7	3.3	3.3	3.0	3.0
Nicaragua	4.3	3.6	5.4	5.2	4.0	4.0	4.0

Source: Agencia de Promoción de Exportaciones e Inversiones de El Salvador, PROESA.



CONTEXTO SUBREGIONAL EN EL QUE SE DESARROLLA LA CONCESIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA

Regional

- Proyectos de la región centroamericana en proceso

Honduras

- ⊕ Construcción canal seco entre Puerto Cortés y San Lorenzo
- ⊕ Concesión terminal de contenedores de Puerto Cortés a empresa filipina ICTSI. (US\$624 millones)
- ⊕ Concesión en proceso de terminal de graneles. (US\$50 millones)
- ⊕ Megaproyecto Puerto Amapala (Golfo Fonseca)

Nicaragua

- ⊕ Canal seco entre Monkey Point-Corinto,
- ⊕ Canal interoceánico (US\$30,000 millones)
- ⊕ Construcción del Puerto de Monkey Point (US\$300 a US\$500 millones)

Panamá

- ⊕ Finalización del Canal de Panamá, que tendrá un costo de **5.25 mil millones de dólares**

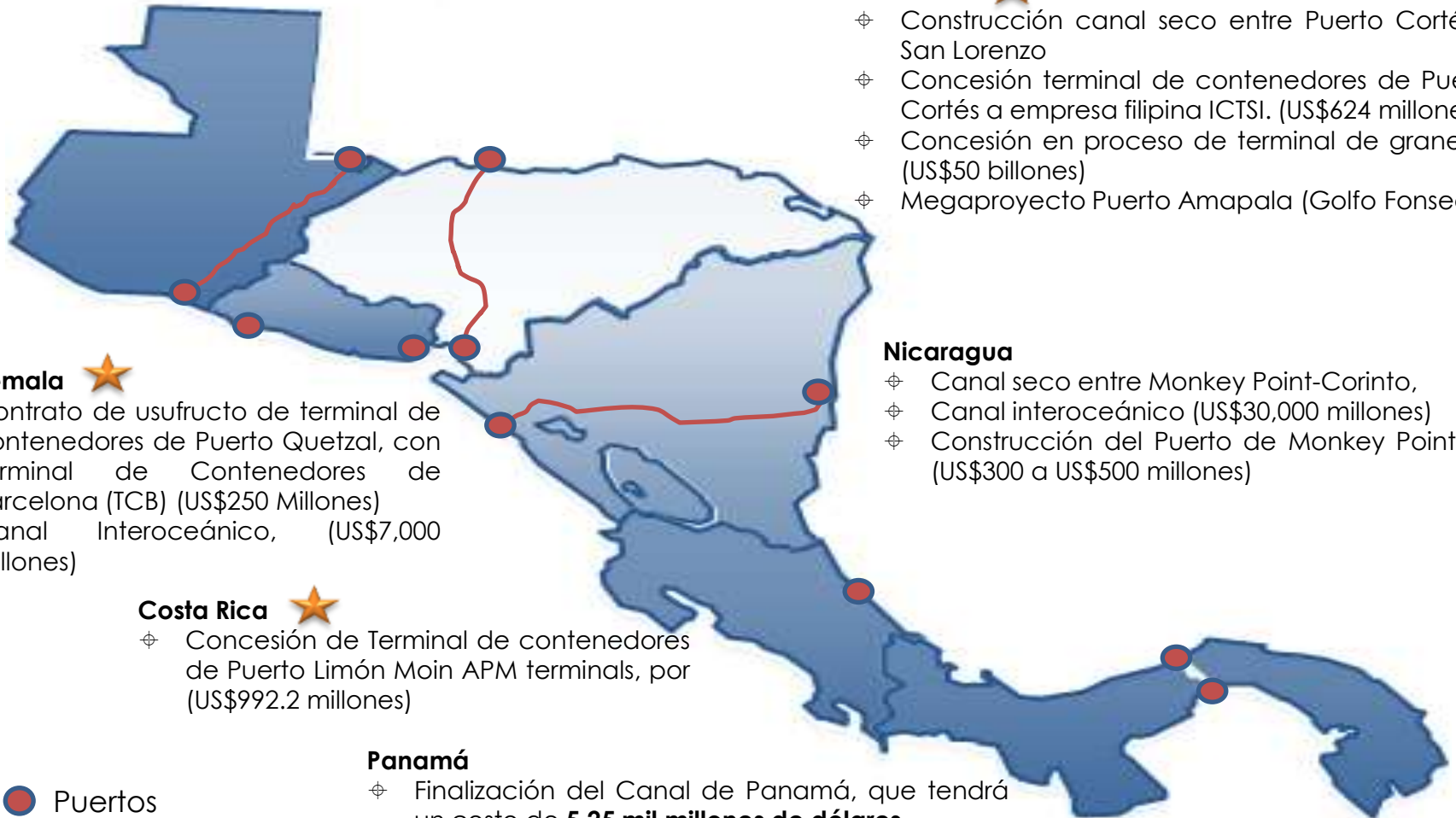
Costa Rica

- ⊕ Concesión de Terminal de contenedores de Puerto Limón Moin APM terminals, por (US\$992.2 millones)

Guatemala

- ⊕ Contrato de usufructo de terminal de contenedores de Puerto Quetzal, con Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB) (US\$250 Millones)
- ⊕ Canal Interoceánico, (US\$7,000 Millones)

 Puertos



LA LÓGICA DE LA COMPLEMENTARIEDAD Y LA INTEGRACION PORTUARIA

“No todos los puertos son iguales ni todos tienen el mismo modelo de funcionamiento”.

El objetivo es fortalecer la operación de un puerto manteniendo su propio mecanismo a partir de la escala que se pueda ganar sumando negocio generado por otro país.

Tres aspectos básicos para el funcionamiento de la complementariedad:

1. La logística
2. La oferta de servicios de los puertos
3. La distribución de la carga entre los puertos

EJEMPLOS DE COMPLEMENTARIEDAD

A. ESPECIALIZACIÓN

El plan maestro elaborado por JICA en el año 1998, consideró la creación de un sistema nacional de puertos, compuesto por Acajutla y Cutuco (Puerto de La Unión Centroamericana), en el cual las funciones de estos puertos fueran complementarias entre sí.



Acajutla

La Unión



Acajutla y La Unión

Contenedores
Otros

EJEMPLOS DE COMPLEMENTARIEDAD

B. TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

En el marco del Proyecto Mesoamérica, se esta impulsando una iniciativa para el transporte marítimo de corta distancia la cual es promovida por los países en cumplimiento a los acuerdos de los Jefes de Estado de la X Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla orientados a crear un **Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano (SMTM)** eficiente.

En abril 2013 se validó el estudio de factibilidad elaborado por el consorcio chileno INECOM INGENIEROS que evaluaron los puertos de tráfico internacional.

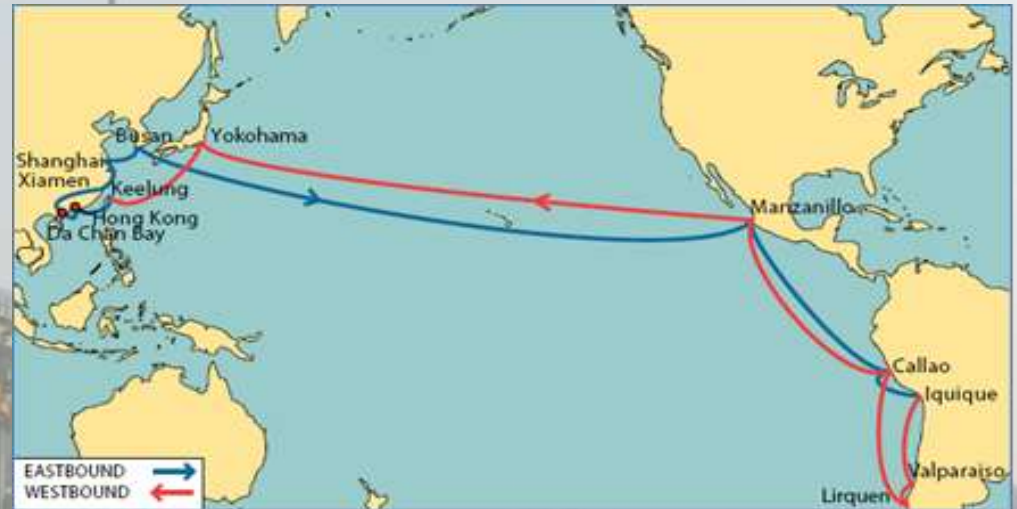
El estudio concluyó que en el 2010, el comercio intrarregional de Mesoamérica fue de 17.9 millones de toneladas, de las cuales el 10.2% se movilizaron por mar, desde los 49 puertos de Mesoamérica, siendo Colombia, México, Guatemala y Costa Rica los mayores originadores con el 85% del total.



EJEMPLOS DE COMPLEMENTARIEDAD

C. FEEDERS Y CABOTAJE

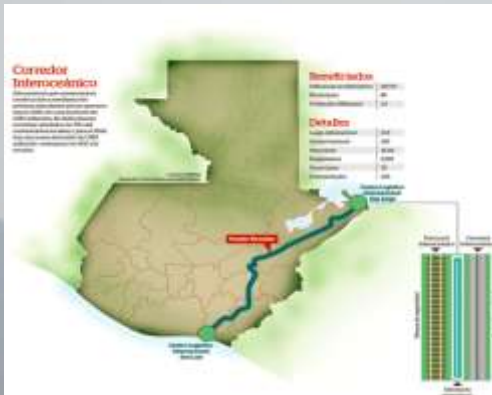
Las navieras a partir de 2012 eliminaron servicios directos desde Asia a Centroamérica, debido a que los volúmenes manejados son pequeños para manejar servicios directos.



La racionalización de las líneas navieras implica que Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica reciben servicios de feeder originados en México o Panamá

EJEMPLOS DE COMPLEMENTARIEDAD

D. GEOGRÁFICA



Canal interoceánico Guatemala

Proyecta unir mediante una franja de tierra los litorales pacífico y atlántico en el territorio de la República de Guatemala; para desarrollar un nodo logístico de transbordo interoceánico en el Centro de América

Canal seco Honduras-El Salvador(Puerto Cortes-La Unión)



Su proyección es una alternativa para los barcos que por ahorro en costos, decidan no por pasar el canal de Panamá. Bajarían sus cargas en El Salvador y en Nicaragua, y sería transportada por esta nueva carretera hasta Puerto Cortes

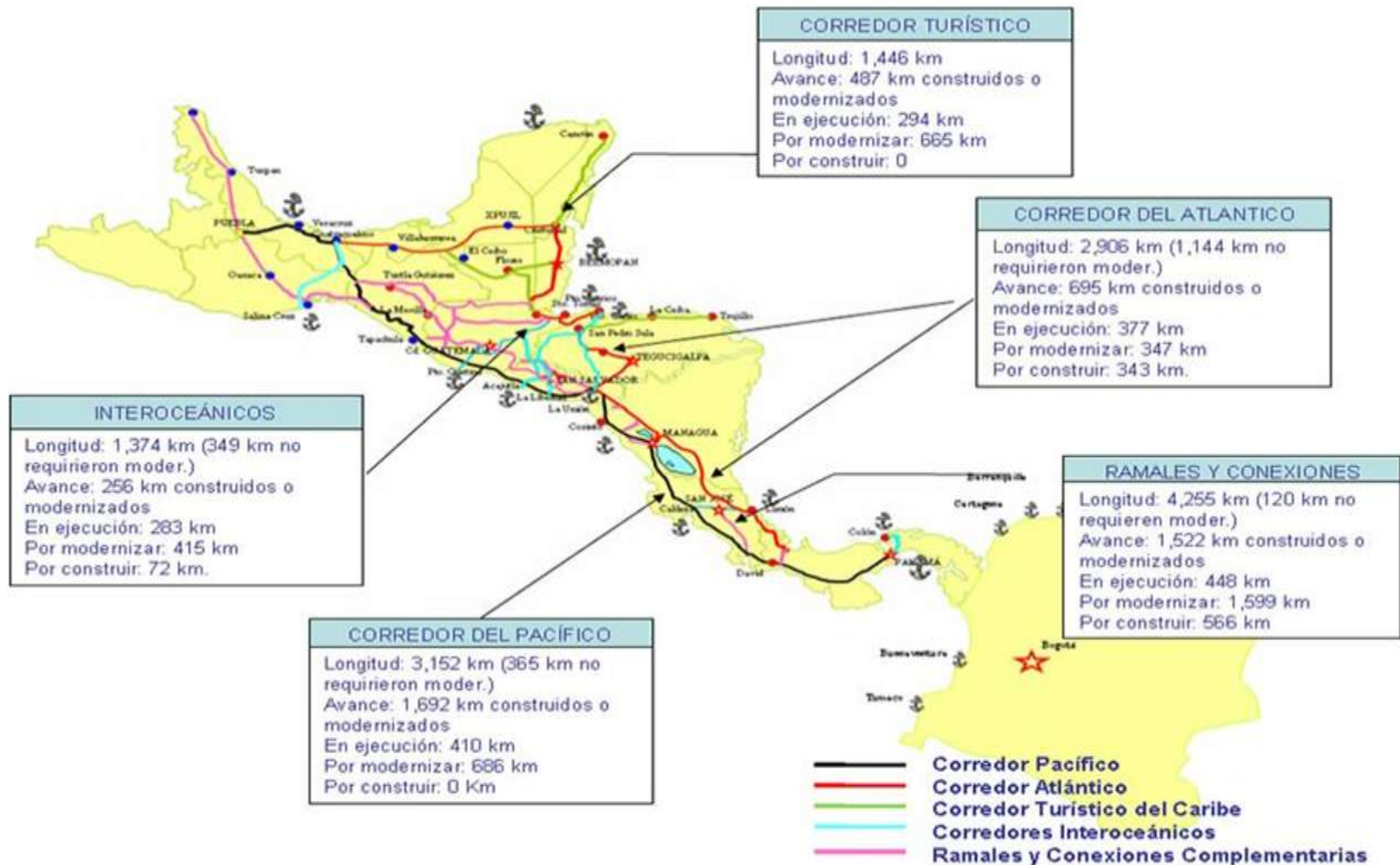
Canal interoceánico Nicaragua

Su objetivo es insertar a Nicaragua en el mercado mundial, como un centro internacional de comercio, a través de la convergencia entre los océanos Atlántico y Pacífico, minimizando el traslado de mercancías internacionales en tiempo y en costos.



EJEMPLOS DE COMPLEMENTARIEDAD

E. MULTIMODAL



EJEMPLOS DE COMPLEMENTARIEDAD

F. DESTINO DE MERCADOS



Destino mercados nacionales

Flujos de carga
El Salvador
Costa Atlántica

Destino mercados internacionales

Flujos de carga
El Salvador
Costa Pacífica



EJEMPLOS DE COMPLEMENTARIEDAD

G. INTEGRACIÓN

El puerto de Rotterdam es el puerto más importante de Europa y la mejor alternativa para Alemania en el manejo de su comercio internacional vía marítima.



El puerto de Montevideo con mayor profundidad que el puerto de Buenos Aires, permite a los buques mayores posibilidades de carga atendiendo el comercio exterior sur y litoral norte de Argentina.

Los acuerdos firmados entre ambos países han sido factor fundamental de crecimiento.

EJEMPLOS DE COMPLEMENTARIEDAD

H. LA INSTITUCIONALIDAD DE LA COMPLEMENTARIEDAD

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) es un organismo especializado que forma parte de la institucionalidad del Sistema de la Integración Centroamericana ([SICA](#)).

Objetivo:

Atender los asuntos relativos al desarrollo marítimo y portuario de Centroamericano.

Función:

Asesorar a los Gobiernos, en la adopción de políticas y decisiones, con miras a lograr un desarrollo armónico del sector, que satisfaga las necesidades del comercio exterior de los países en términos de calidad, economía y eficiencia de los servicios de transporte marítimo y portuario, que proteja y represente los intereses de la región.

Como parte de las actividades a desarrollar en su plan estratégico trianual 2012-2014 está promoviendo la adopción de una política marítima comunitaria en los países de la Región Centroamericana, como apoyo a su comercio exterior y a su inserción en la globalización de la economía mundial.



RETOS PARA CONCESIONAR EL PLU

En la medida que se ha avanzado en los estudios técnicos y de las consultas realizadas a operadores internacionales y líneas navieras la conclusión principal es que el Puerto de La Unión enfrenta dos retos:

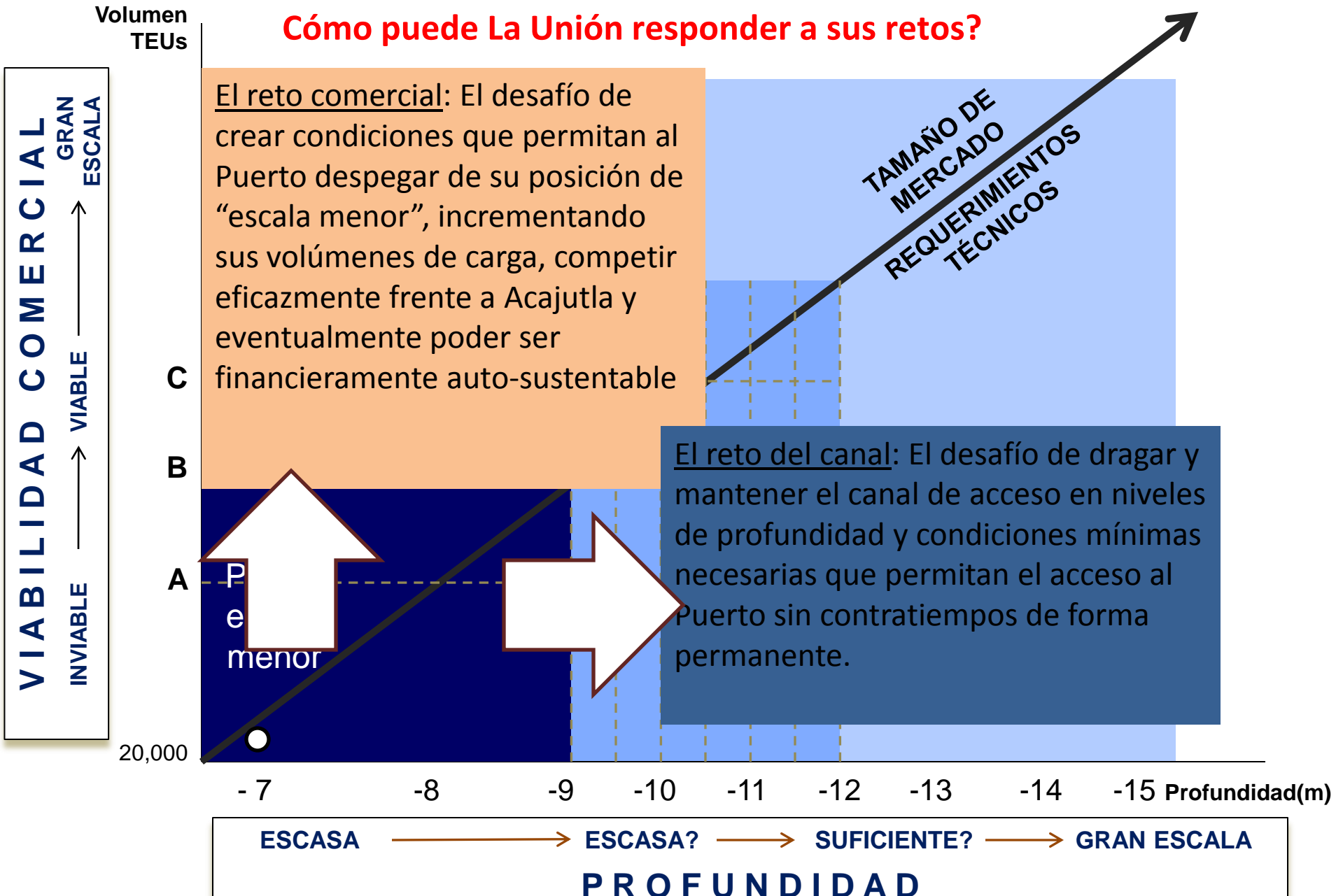
RETO COMERCIAL

- Crear condiciones que permitan al Puerto despegar de su posición de “escala menor”, incrementando sus volúmenes de carga.*

RETO DEL CANAL

- Dragar y mantener el canal de acceso en niveles de profundidad y condiciones mínimas necesarias que permitan el acceso al Puerto sin contratiempos de forma permanente (-12 metros), y asegurar su fuente de financiamiento.

Cómo puede La Unión responder a sus retos?



Concesión de Puerto Quetzal a TCB un desafío para Acajutla y para Sistema Portuario

Alcance técnico del contrato

	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Frente de atraque (m)	300	150	100
Profundidad mínima del frente de atraque (m)	12.5	14.5	14.5
Capacidad máxima/ capacidad máxima para desencadenar siguiente fase (TEU)	330,000/340,000	170,000/520,000	200,000/700,000
Plazo de terminación de cada fase en función de cumplimiento de condiciones previas (meses)	30 Sept.2015	18 Feb.2017	18 Julio 2019
Área de respaldo (Ha)	13	3	4
Ancho delantal del muelle (m)	50	50	50
Capacidad portante del delantal del muelle Tipo de grúa)	Panamax-max	Post-panamax	Post-panamax

COSTOS LOGÍSTICOS CON BARCOS HASTA 5MIL TEUS (-12 MTS) DESDE SHANGAI HACIA PUERTO DE CENTROAMERICA

Puerto	Costo	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
		El Salvador		Guatemala	El Salvador		Guatemala
		San Miguel	San Salvador	Ciudad de Guatemala	San Miguel	San Salvador	Ciudad de Guatemala
Acajutla	<i>Flete Marítimo</i>	2200	2200	2200	700	700	700
	<i>Manejo de Terminal</i>	138	138	138	138	138	138
	<i>Flete Terrestre</i>	558	217	488	558	217	488
	Total	2,897	2,556	2,826	1,397	1,056	1,326
La Unión	<i>Flete Marítimo</i>	1527	1527	1527	556	556	556
	<i>Manejo de Terminal</i>	134	134	134	134	134	134
	<i>Flete Terrestre</i>	125	470	1070	125	470	1070
	Total	1786	2131	2731	815	1160	1760
Quetzal	<i>Flete Marítimo</i>	1527	1527	1527	556	556	556
	<i>Manejo de Terminal</i>	163	163	163	163	163	163
	<i>Flete Terrestre</i>	1025	684	256	1025	684	256
	Total	2715	2374	1946	1744	1403	975

Fuente: Gerencia de Concesiones de CEPA

No se ha considerado el costo de los US\$18 por escaneo de contenedor que se les cobrara a todos

PRÓXIMAS ACCIONES

- Precalificación de Interesados en el período del 03 de Julio al 16 de Septiembre del 2013.

Requisitos de participación

TÉCNICO OPERATIVO

- Operador experimentado:
 - Operador portuario puro, línea naviera, operador mixto o consorcio.
 - Acreditación de tráfico: Al menos 300,000 TEUS en un puerto y 600,000 TEUS en conjunto

FINANCIERO

- Capacidad financiera:
 - Patrimonio no menor a US\$40 millones.
 - Comprobada disponibilidad o acceso a recursos para cumplir sus obligaciones.

Facility Specifications



La Union Current Facility



La Union Master Plan



Completed Infrastructure

- 900 meters of total berth length
- 560 meters with design depths of 14 and 15 meters and 30.4 meter gauge crane rails
- 340 meters of lateral berth, 240 meters with design depth of 9.5 meters and 100 meters with design depth of 6 meters
- 9.4 hectares of paved RTG runs with 1,180 TEU ground slots, refrigerated containers outlets
- 22 hectares of compacted unpaved container yard area
- Berth apron of 32,064 m²
- Inbound and outbound inspection gates equipped with 4 truck scales 60 MT
- Administration buildings

Existing Equipment to be Purchased by the Operator

- 5 Rubber-Tired-Gantry (RTG) 7 lanes wide and 1 over 4
- 14 Yard Tractors
- 14 40' & 45' trailers
- 9 Forklifts
- 1 Side pick
- 1 Toploader
- 8 Support vehicles

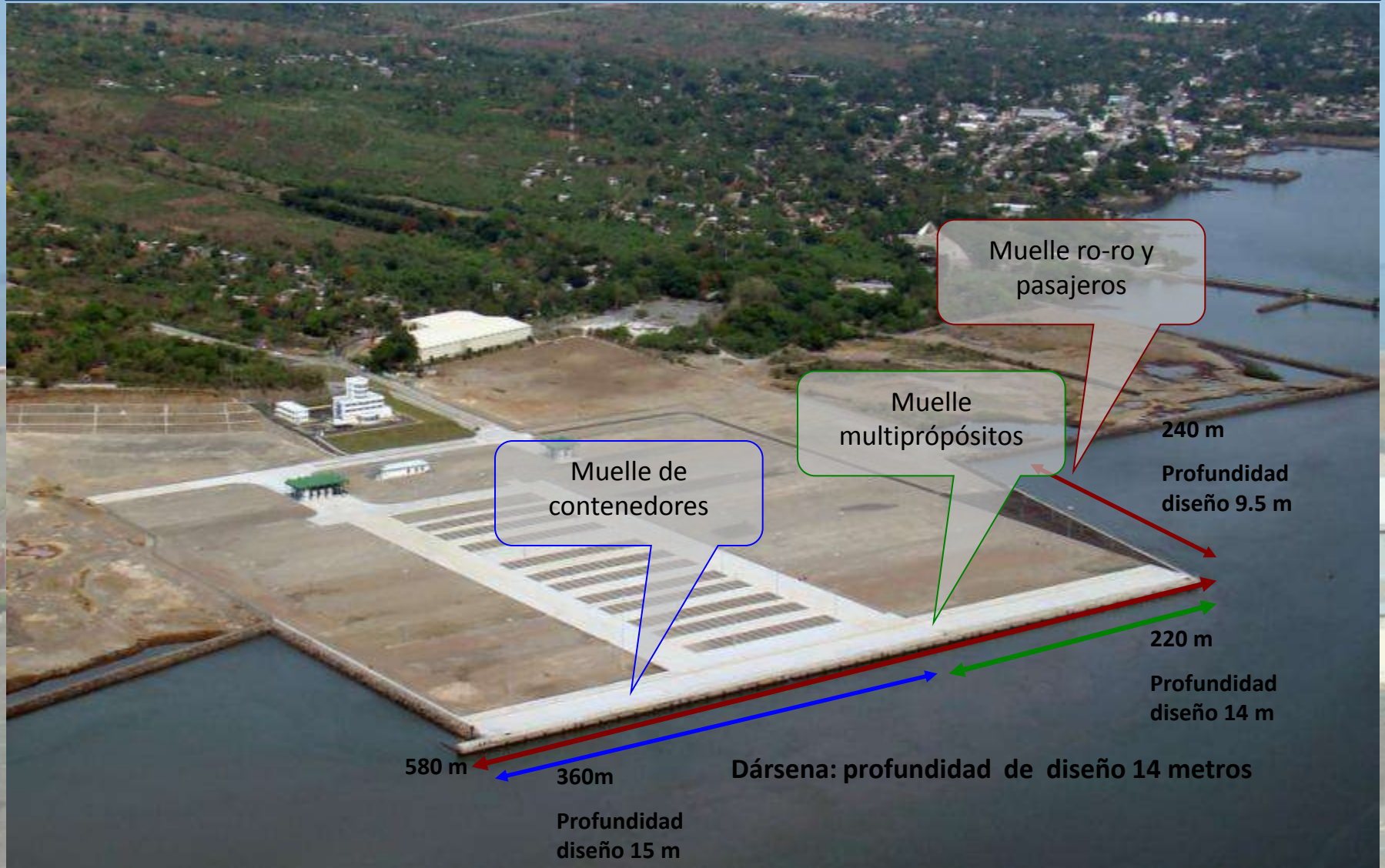
Capacity Estimates for Phase I Concession Area

	Sq Meters	Minimum Est. Capacity
• Paved Container yard	94,138	215,000 TEUs
• Unpaved yard Area	220,376	535,000 TEUs
• Total	314,514	750,000 TEUs

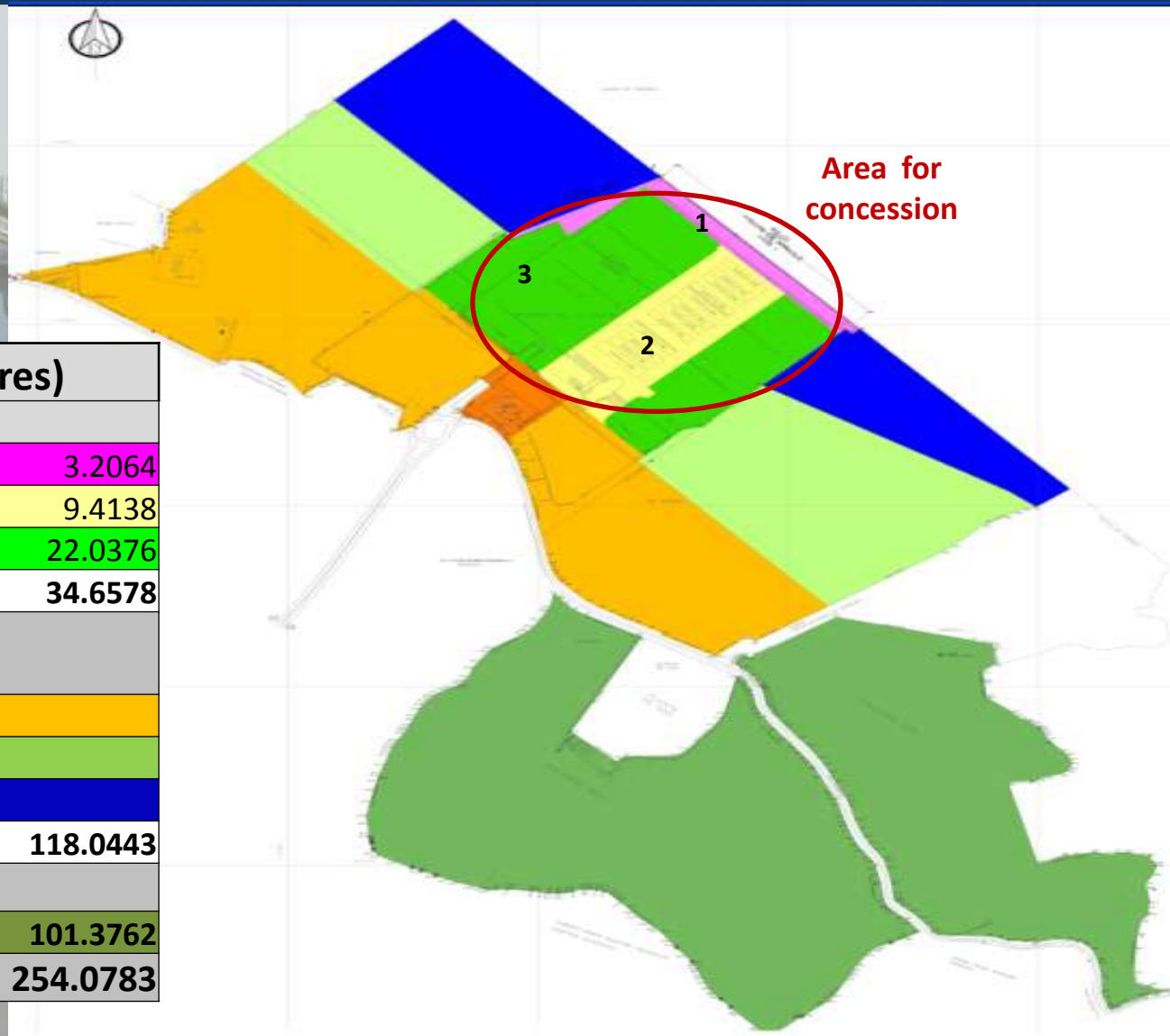
La Union Master Plan

- CEPA's Master Plan includes extensive area for the development and expansion of port operations and industrial and logistics parks
- Planned concession includes Phase I of the Master Plan only & possible expansion.

Port La Unión Facilities



Port of La Union Area



Total Area (Hectares)	
Areas for concession	
1. Apron	3.2064
2. Paved container yard	9.4138
3. Unpaved yards	22.0376
SUBTOTAL	34.6578
Phase II, III and Adjacent areas	
SUBTOTAL	118.0443
Industrial areas	
SUBTOTAL	101.3762
TOTALS	254.0783

Technical Review Conclusions

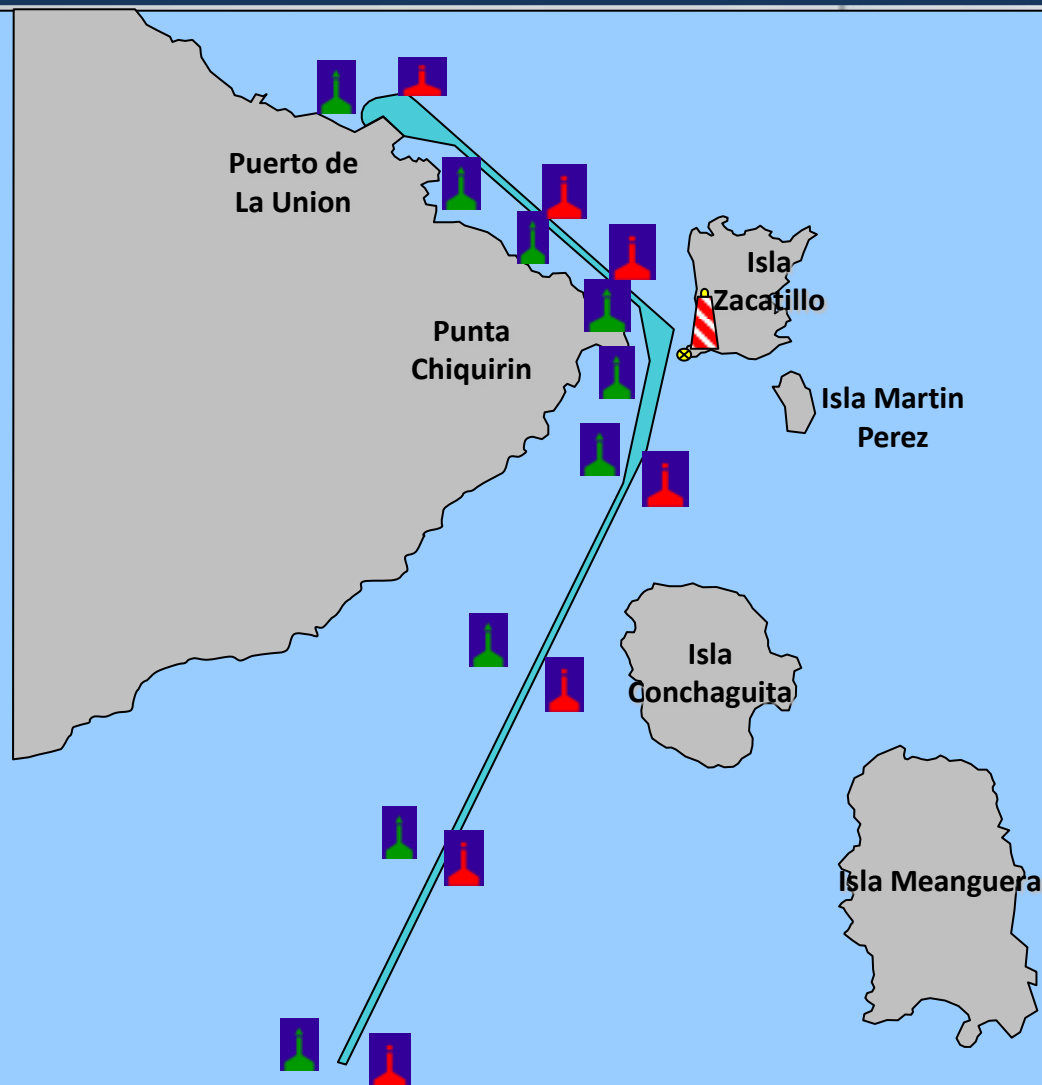


A series of pre-concession technical due diligence assessments have been conducted to identify potential risks and assist prospective investors with their evaluation of the project

The engineering firm of Moffatt & Nichol was engaged to conduct pre-concession technical due diligence on the project's assets. The following areas were the core focus of their work.

<u>Focus Area</u>	<u>Key Conclusion</u>
i. Review of Access Channel	Recovery dredging and maintenance program recommended to be established Repositioning and enhancement of Navigation Aids
ii. Tugs and Pilotage	Two tugs & one pilot boat recommended to be acquired
iii. Facilities Review	Good condition, operationally ready
iv. Equipment Survey	Good condition, operationally ready. Present value: \$5.2 million
v. Operations Assessment	Phase I Build out capacity up to 750,000 TEU
vi. Environmental Review	No major issues
vii. Climate Change Review	No major issues

Access Channel



CANAL DE ACCESO

CANAL INTERIOR

- Longitud: 5.00 km
- Profundidad: 14.00 metros
- Ancho: 140 metros
- Alcance de señal 3 mn

CANAL EXTERIOR

- Longitud: 17.00 km
- Profundidad: 14.50 metros
- Ancho: 140 metros.
- Alcance de señal 4mn.

AYUDAS A LA NAVEGACION

16 BOYAS MARCADORAS

- Iluminadas.
- 9 con radio ayudas con posicionamiento satelital.

1 FARO DE NAVEGACION

- Visibilidad: 22 millas naut.
- Radio ayudas con posicionamiento satelital.

REFLEXIONES FINALES

- El dimensionamiento regional del Golfo de Fonseca en el marco de la Declaración de Managua 2007 y sus sucesivas cumbres presidenciales en el 2012 y 2013 suscritas por los Presidentes de Honduras, Nicaragua y El Salvador.
- Necesidad de Institucionalizar a través de una Corporación de Desarrollo tripartita del Golfo de Fonseca, adscrita al Sistema de Integración Centroamericano (SICA).
- Priorizar la complementariedad en las inversiones en infraestructura, logística y transporte dadas las características de la demanda en los países del triángulo central de la región.
- Invitación a COCATRAM para que convoque a los países miembros a efecto de operativizar una estrategia de utilización de infraestructura portuaria en el marco de la región centroamericana en su conjunto.

MUCHAS GRACIAS

