

Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado (IPrLg) *Aplicación al Grupo 5 de Proyectos del Eje Andino*

17 de Noviembre de 2010

Contenidos

- Definiciones
- El área de influencia del GP5 del Eje Andino
- Características socio-demográficas del área de influencia
- Indicadores de la actividad económica
- Infraestructura existente en el área de influencia
- Sectores económicos considerados en el análisis
- Impacto del grupo de proyectos, recomendaciones y plan de acción indicativo

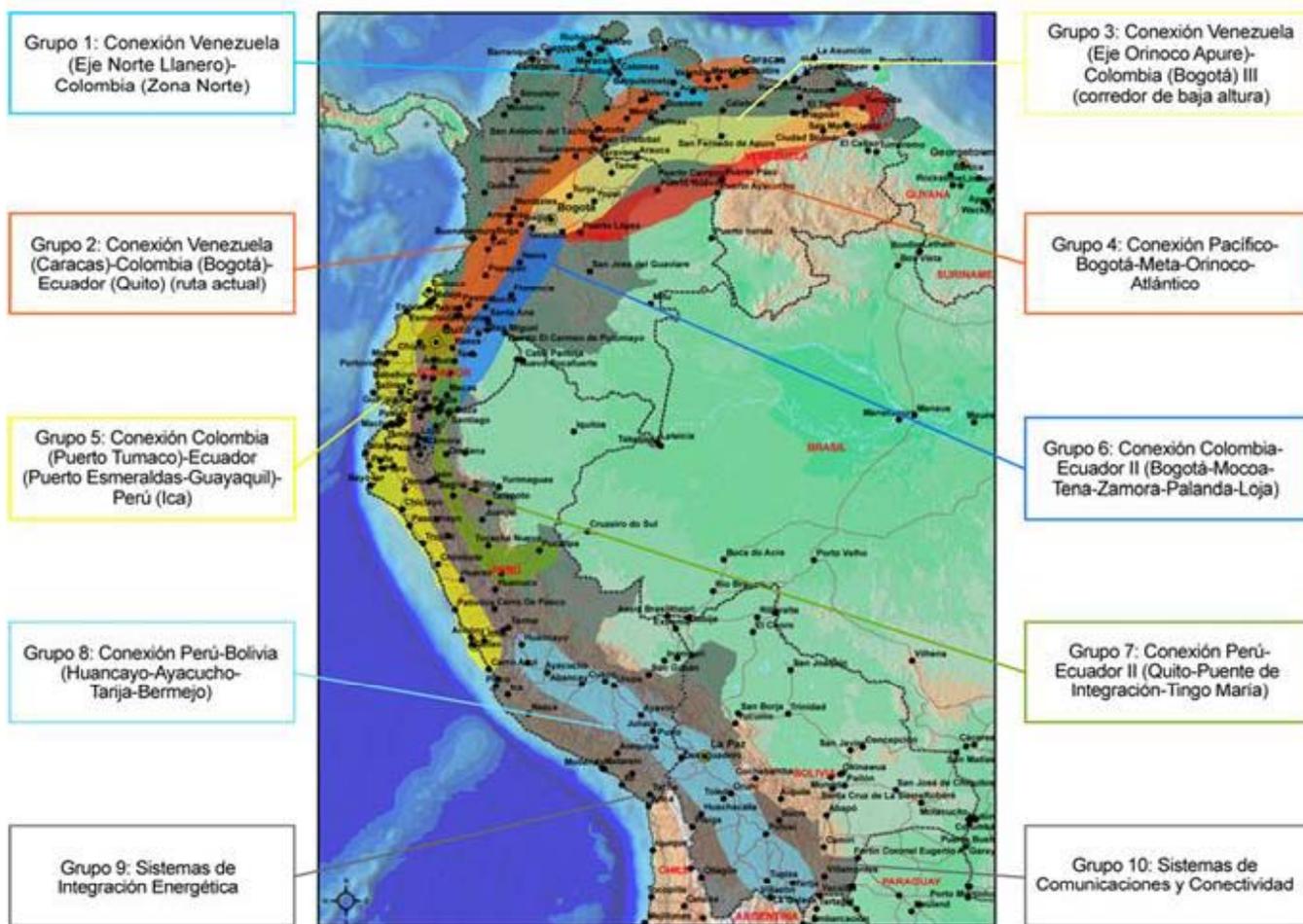
Definiciones

Definiciones básicas

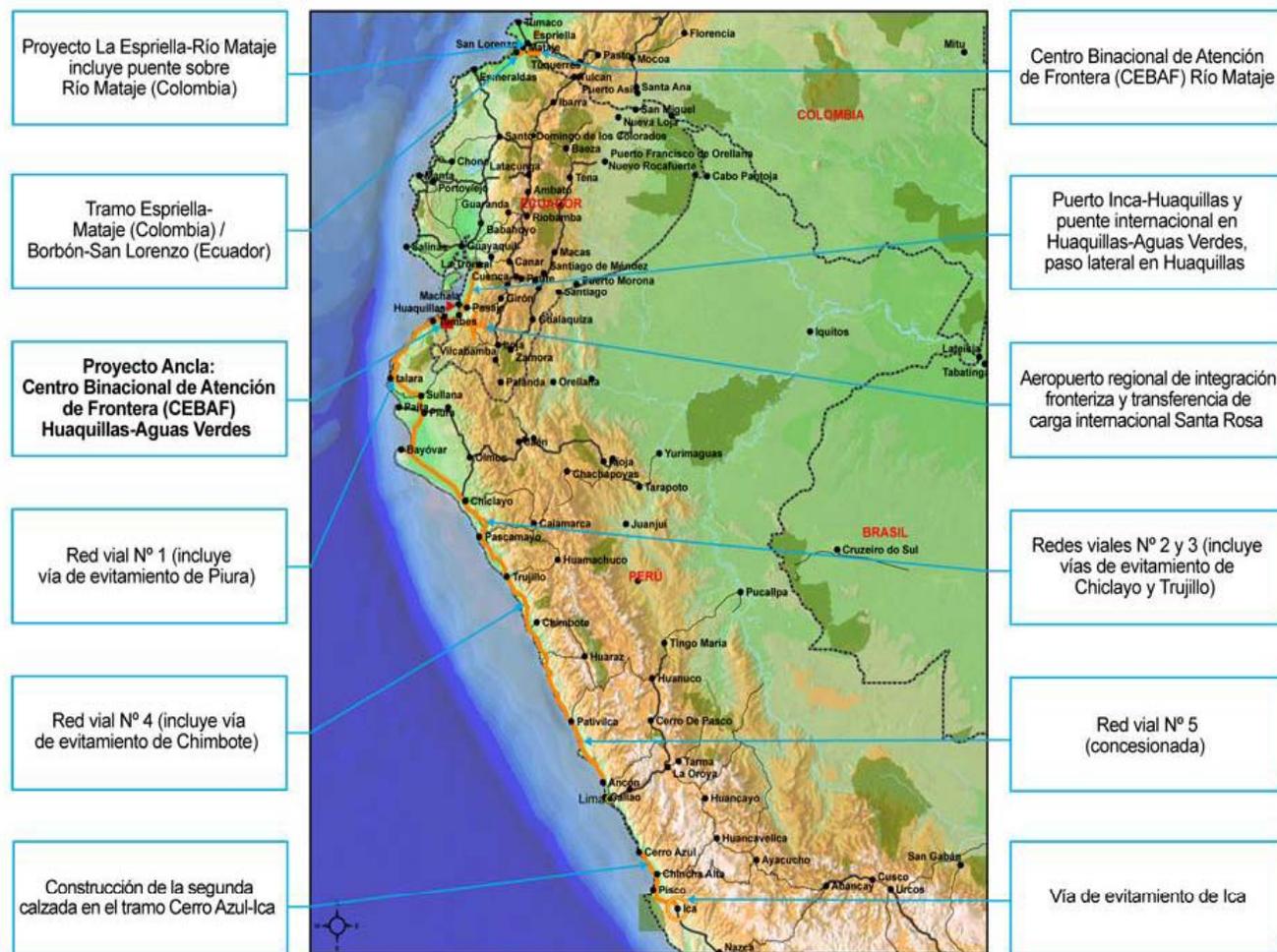
- La Integración Productiva Regional (IPr) se define como el proceso de mayor especialización productiva de los países que se integran. Se da por medio de la creación y fortalecimiento de vínculos productivos hacia atrás y/o hacia adelante en cadenas productivas cuyos eslabones están situados en dos o más países de la región.
- Servicios Logísticos de Valor Agregado (SLVA) es el conjunto de operaciones que agregan valor comercial, sin modificar la naturaleza del producto, y que van más allá del transporte y almacenaje. Se entiende por SLVA cuando las operaciones no son consustanciales con la cadena productiva (logística dedicada) y se aplican a distintas familias de productos que comparten infraestructuras y servicios (logística diversificada).

El área de influencia del GP5 del Eje Andino

Grupo de proyectos del Eje Andino



Proyectos del GP5 del Eje Andino



Área de Influencia del GP5 del Eje Andino

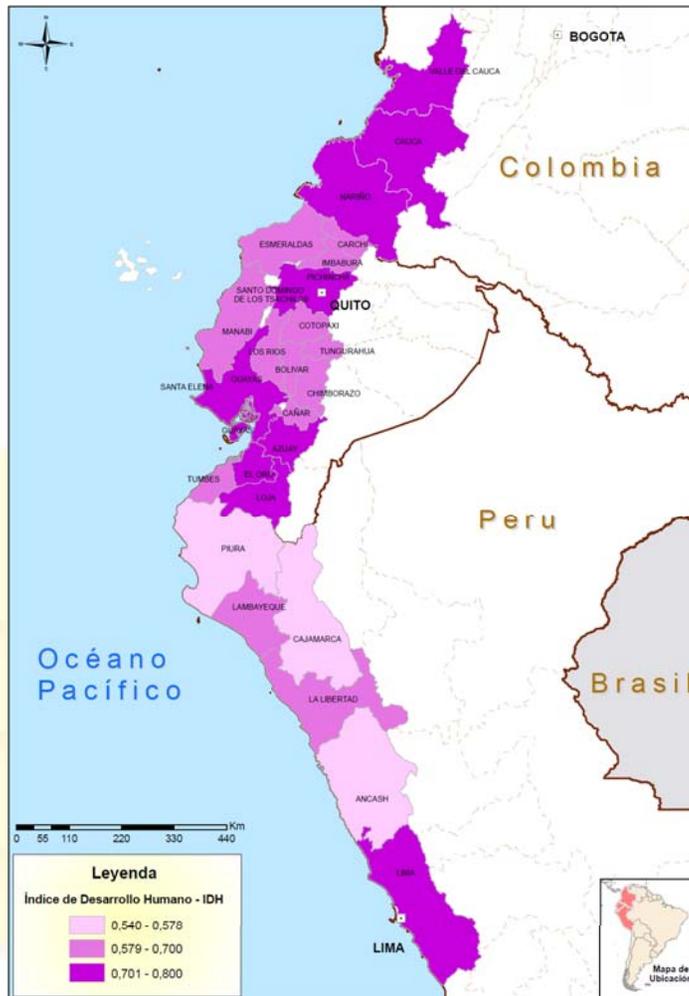


El área de influencia, está constituida por:

- Los departamentos de Valle del Cauca, Cauca y Nariño en Colombia,
- Las provincias de Carchi, Esmeraldas, Imbabura, Pichincha, Santo Domingo de Tsachilas, Manabí, Cotopaxi, Bolívar, Tungurahua, Los Ríos, Guayas, Cañar, Azuay, El Oro y Loja en Ecuador y
- Los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca, La Libertad, Ancash y Lima en Perú.

Características socio-demográficas del área de influencia

Índice de Desarrollo Humano del Área de Influencia



- El IDH del área de influencia colombiana tiene un promedio 0.76, el 69% de su población radica en zonas urbanas presentando un Índice de Pobreza de 48%.
- El área de influencia de Ecuador, por otro lado, tiene un IDH de 0.81, por encima del área de influencia de Perú y Colombia. A su vez, el 49% de la población vive en zonas urbanas con un Índice de Pobreza de 40%.
- Para el caso peruano, su área de influencia tiene un IDH de 0.62, con el 74% de su población viviendo en zonas urbanas y con un Índice de Pobreza de 38%.
- Destaca el alto desarrollo de Lima en el caso peruano, Quito y Guayaquil en el caso ecuatoriano, mientras que en Colombia los indicadores son más uniformes.

Densidad de población en el AI

- El área de influencia de Colombia cuenta con aproximadamente 7 millones de habitantes, distribuidos en un área aproximada de 85 mil km², lo que da una densidad de población de 82 hab/km².
- Para el caso de Ecuador, el área de influencia cuenta con 7.5 millones de habitantes aproximadamente. Al tener una superficie aproximada de 129 mil km² resulta una densidad de población de 106 hab/km².
- Por su parte Perú, el área de influencia tiene una población de 15.5 millones de habitantes distribuidos en un área aproximada de 184 mil km² y una densidad poblacional de 84 hab/km².



Indicadores de la actividad económica

PBI en el Área de Influencia



- El área de influencia de Colombia tiene un PBI valorizado en 28 mil millones de USD. Destaca la participación del departamento de Valle del Cauca.
- En el caso de Ecuador, su área de influencia presenta un PBI de aproximadamente 33 mil millones de USD. Es importante la producción de las provincias de Guayas y Pichincha.
- Por su parte Perú cuenta con un PBI de 38 mil millones de USD. Es conocido el fuerte desarrollo alcanzado por su capital Lima con respecto al resto del país.

Zonas productivas del área de influencia

- El área de influencia de Colombia tiene un importante producción de carbón. Ocupa el décimo lugar en producción y el sexto en exportaciones. Tiene una explotación minera de talla mundial en ferróniquel y es el mayor productor mundial de esmeraldas. Cauca cuenta con el conglomerado industrial en los sectores de metalmecánica, plástico, alimentos, papel, confecciones, productos químicos y farmacéuticos, ensamble de equipos electrónicos y agropecuarios.
- Por el lado de Ecuador destaca la producción de metales y sus manufacturas q se realiza en Azogues, Guayas, Ambato, Latacunga y Quito; banano y plátano frescos y secos se realiza en El Oro, Esmeraldas, Los Ríos y Guayas; la producción florícola se realiza en Azogues, Latacunga y alrededores de Quito y la pesca a lo largo de toda la costa ecuatoriana.
- En el caso peruano, los sectores más representativos son el sector servicios, manufacturas, agrícola y minero. En el área de influencia del grupo de proyectos estudiados podemos observar que contribuye al sector servicios en un 78%, al sector manufacturas en un 78%, la contribución al PBI del área de estudio al sector pesca es de 78% y al sector comercio de 79%, pudiendo notar que estos cuatro sectores son ejes importantes de producción en la zona.



Infraestructura existente en el área de influencia

Infraestructura de la red vial del área de influencia



- La principal red vial en la parte colombiana es la Autopista Bogotá – Ipiales (cruza las ciudades de Ibagué, Armenia, Cal, Popayán y Pasto hasta el paso fronterizo Colombia – Ecuador en Rumichaca). Es una vía de orden Nacional totalmente pavimentada con algunos tramos en concesión (de 562 Km. de autopista dentro del área de influencia 241 Km están en concesión). La Autopista Bogotá – Buenaventura, comunica el principal puerto colombiano con la capital del país y la vía Cali – Buenaventura conecta este puerto con la capital del Departamento de Valle del Cauca.
- En la parte peruana, la Red Vial Nacional que pertenece al área de influencia tiene una longitud de 9.030 Km, estando asfaltados más del 50%. Las carreteras que forman el grupo de proyectos, materia de este análisis, en su mayoría están concesionadas.

Red ferroviaria del área de influencia



- En Colombia, las vías férreas, después de las carreteras, son el segundo medio de transporte de carga. En el área de influencia, únicamente el Departamento de Valle del Cauca cuenta con infraestructura férrea, con una longitud de vía sencilla total de 500 kilómetros (sistema ferroviario del pacífico). Principalmente se transporta por este medio y por esta vía azúcar, café, cereales y madera, con destino u origen el puerto de Buenaventura-
- En Ecuador, la red férrea se compone de tres tramos principales que suman unos 966 km. El estado de conservación de las vías y de la maquinaria disponible impide la operación en al menos el 30% o 40% de la infraestructura disponible.

Puertos marítimos del área de influencia



- En Colombia, el principal puerto del área de influencia es el puerto de Buenaventura. Para la economía colombiana es muy importante el puerto de Buenaventura, dado que aproximadamente el 78% está representado en importaciones.
- En Ecuador sobresalen los puertos de Guayaquil y Manta. El Puerto de Guayaquil es el principal puerto comercial del Ecuador con una superficie total de 200 ha y 1.625 metros de muelles.
- En Perú destacan los puertos del Callao y Paita. El puerto de Callao está ubicado en la zona central del litoral peruano, y está conectado con la zona industrial de la Capital y el resto del país, mediante vías de acceso que se dirigen al norte, sur y sierra central. Moviliza cerca de 20 millones de toneladas de carga y cerca de 1.2 millones de TEUs.

Aeropuertos del área de influencia



- En Colombia destaca el aeropuerto de Cali con 2.5 millones de pasajeros y cerca de 45 mil toneladas de carga movilizados en el año 2009.
- En Ecuador resaltan los aeropuertos de Quito y Guayaquil que en conjunto movilizaron cerca de 3 millones de pasajeros y 90 mil toneladas de carga en el año 2009.
- Por su parte, en Perú es notoria la predominancia del aeropuerto Jorge Chávez de Lima el cual movilizó cerca de 9 millones de pasajeros y aproximadamente 130 millones de toneladas de carga en el año 2008.

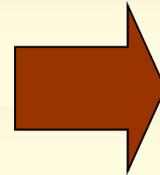
Proyectos de plataformas logísticas

- En el AI existen tres proyectos de implementación de plataformas logísticas:
 - Plataforma logística portuaria de Guayaquil (Ecuador).
 - Plataforma logística industrial del valle del Cauca (Colombia)
 - Plataforma logística portuaria del Callao (Perú)
 - Plataforma logística portuaria de Paita (Perú)

Sectores económicos considerados en el análisis

Criterios de selección de sectores económicos

- El sector seleccionado es beneficiario del GP 5 del Eje Andino de IIRSA
- El sector es importante para el desarrollo del área de influencia
- El sector es efectiva o potencialmente importante para la integración económica de los países involucrados en el GP.



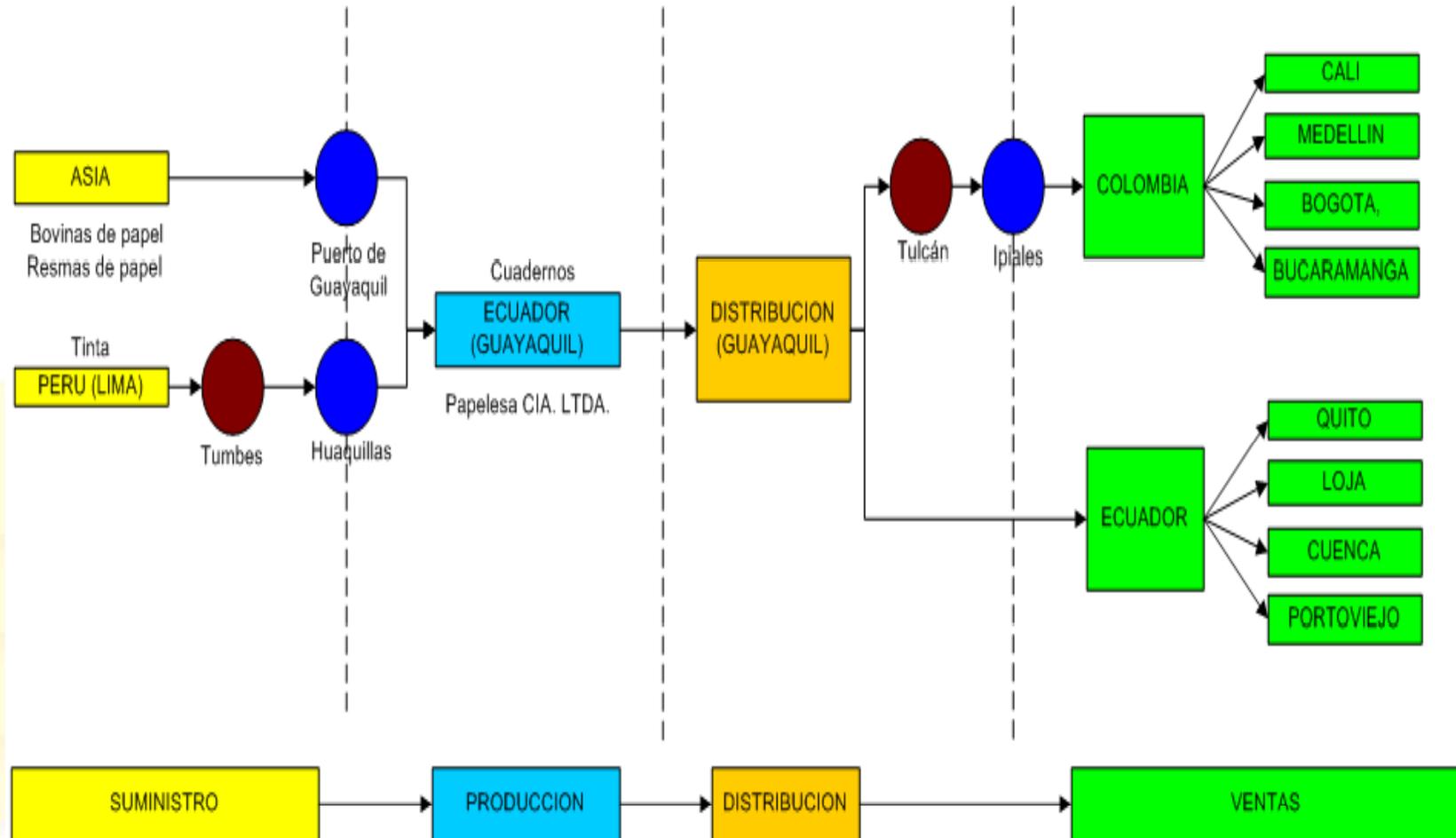
Sectores seleccionados

- Cadena productiva de papel
- Cadena productiva del cobre
- Cadena productiva de la torta de soya
- Cadena productiva de polímeros de plástico
- Cadena productiva de neumáticos
- Cadena productiva de autopartes
- Cadena productiva de aceite de palma
- Cadena productiva de cacao
- Cadena productiva de madera
- Cadena productiva de textiles

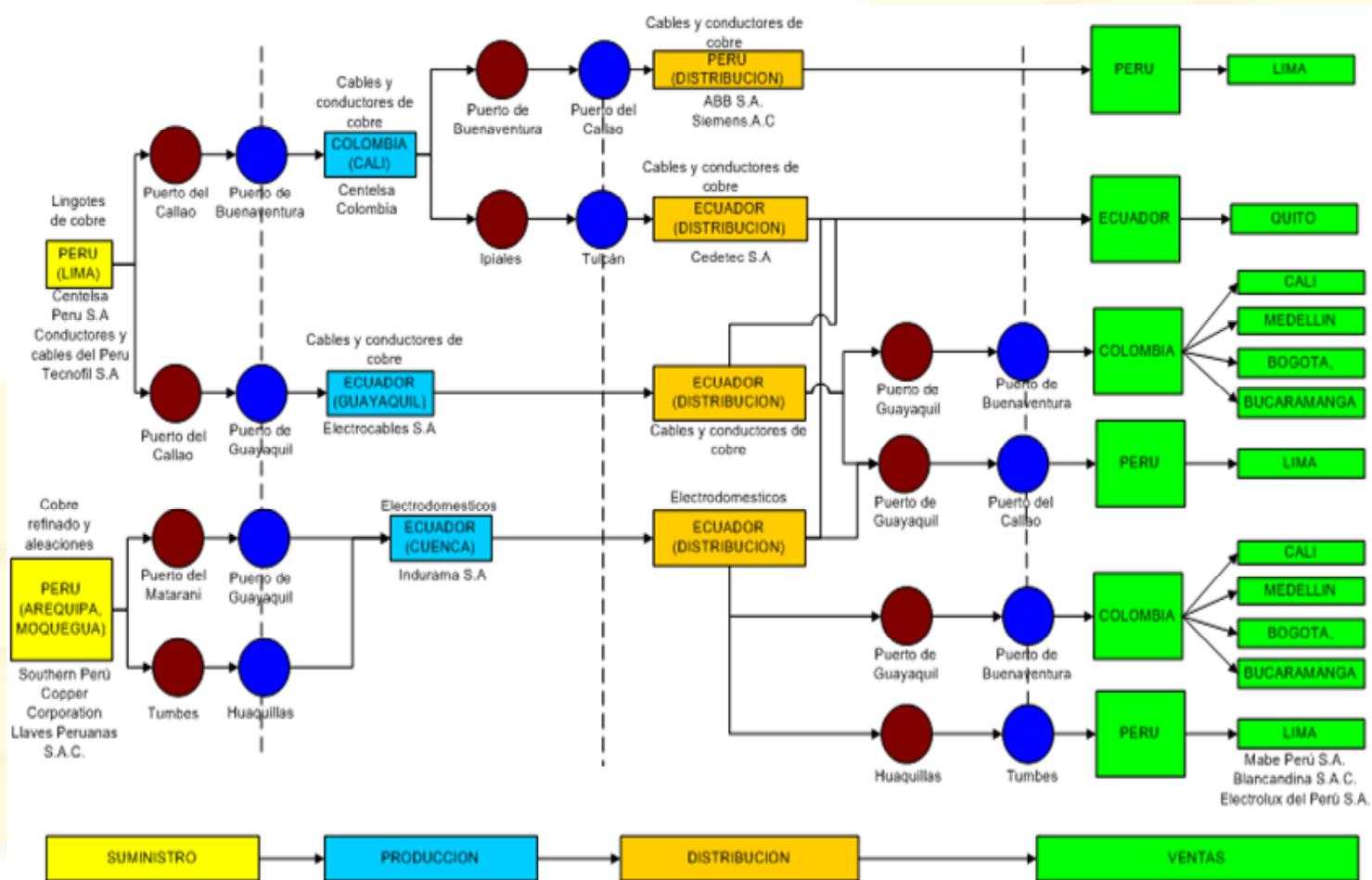
Estructura de las cadenas productivas y logísticas del área de influencia

- El modo de transporte marítimo prevalece para el intercambio entre Colombia y Perú en la gran mayoría de los casos, entre Perú y Ecuador cuando involucra actividades productivas localizadas próximo o al sur de Lima y entre Ecuador y Colombia cuando se trata de productos de baja densidad de valor.
- El transporte terrestre entre Colombia y Ecuador es intenso a través de Rumichaca para bienes como vehículos, autopartes, tejidos, materias primas industriales y productos de consumo manufacturados; entre Perú y Ecuador se verifica principalmente para productos producidos o consumidos al norte de Lima; y entre Perú y Colombia resulta marginal.
- En términos generales, podría decirse que las mejoras de infraestructura de la conexión Perú-Ecuador y de la gestión del paso de frontera de Huaquillas y Aguas Verdes, podría favorecer el modo terrestre en el intercambio entre ambos países.
- Por otra parte, la ejecución de los proyectos de La Espriella, Río Mataje, Borbon y San Lorenzo ubicados en la frontera entre Ecuador y Colombia próximo a la costa pacífica, no tendrían una influencia relevante en la estructura de las cadenas productivas que integran estos países.

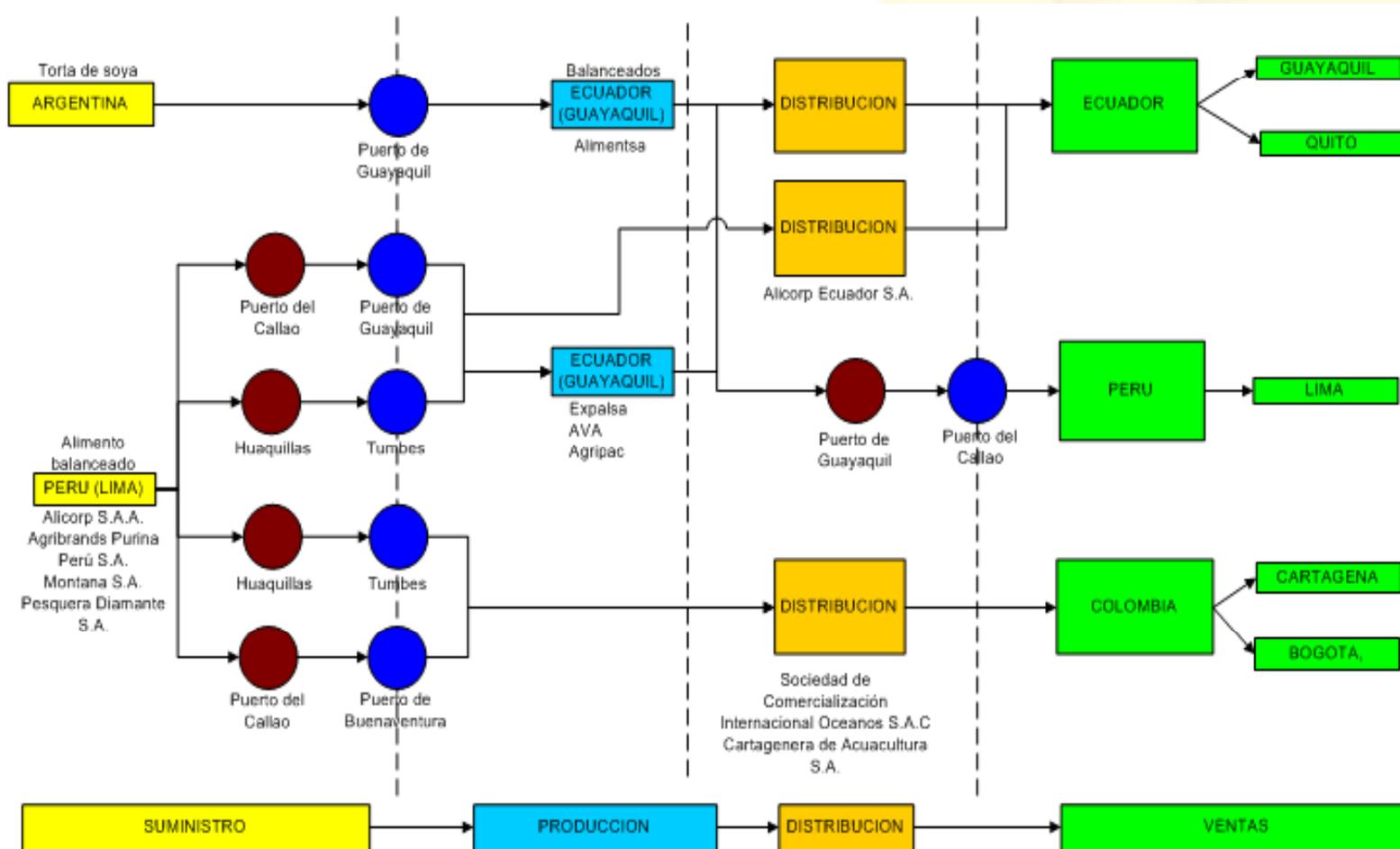
Cadena productiva del papel



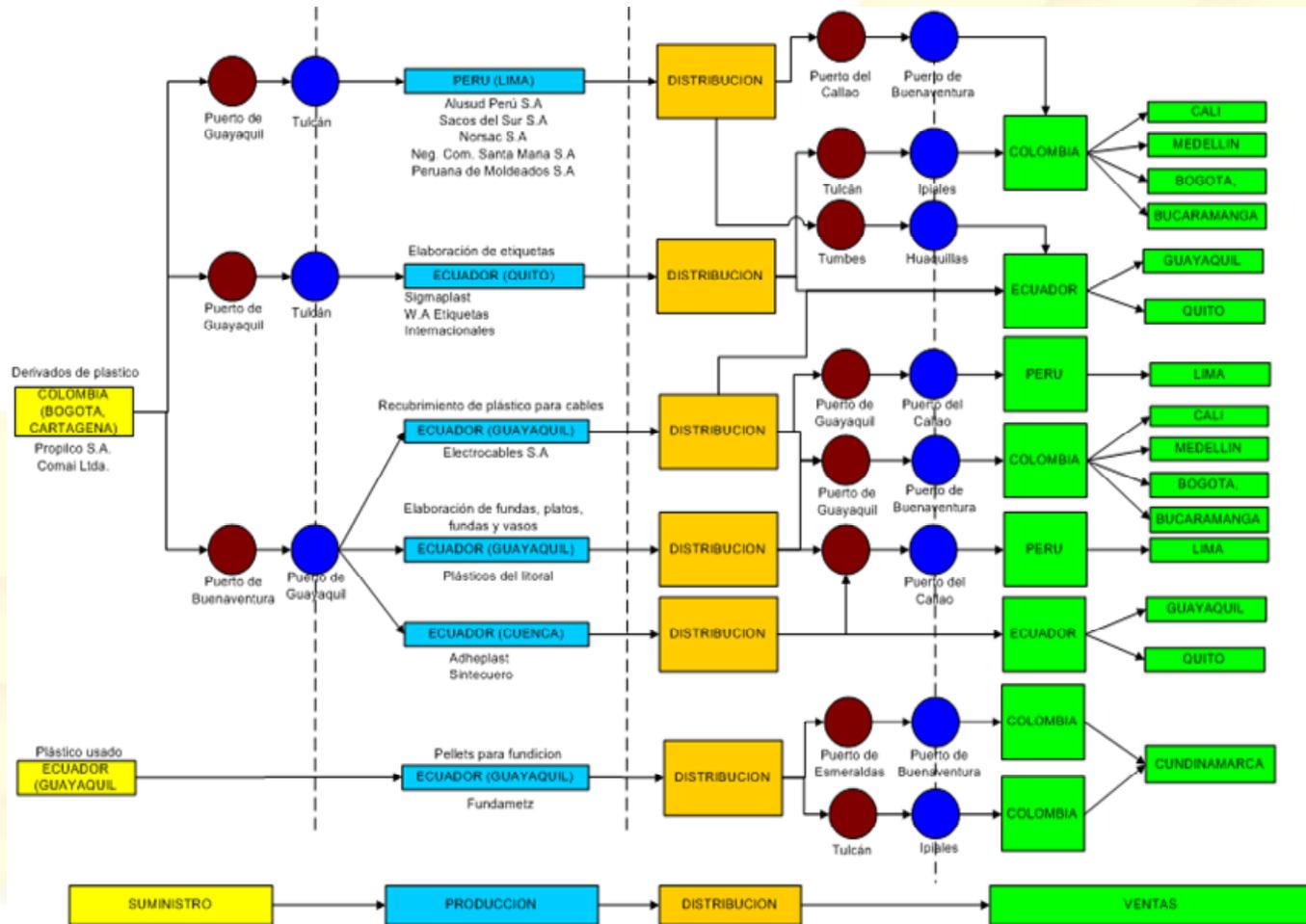
Cadena productiva del cobre



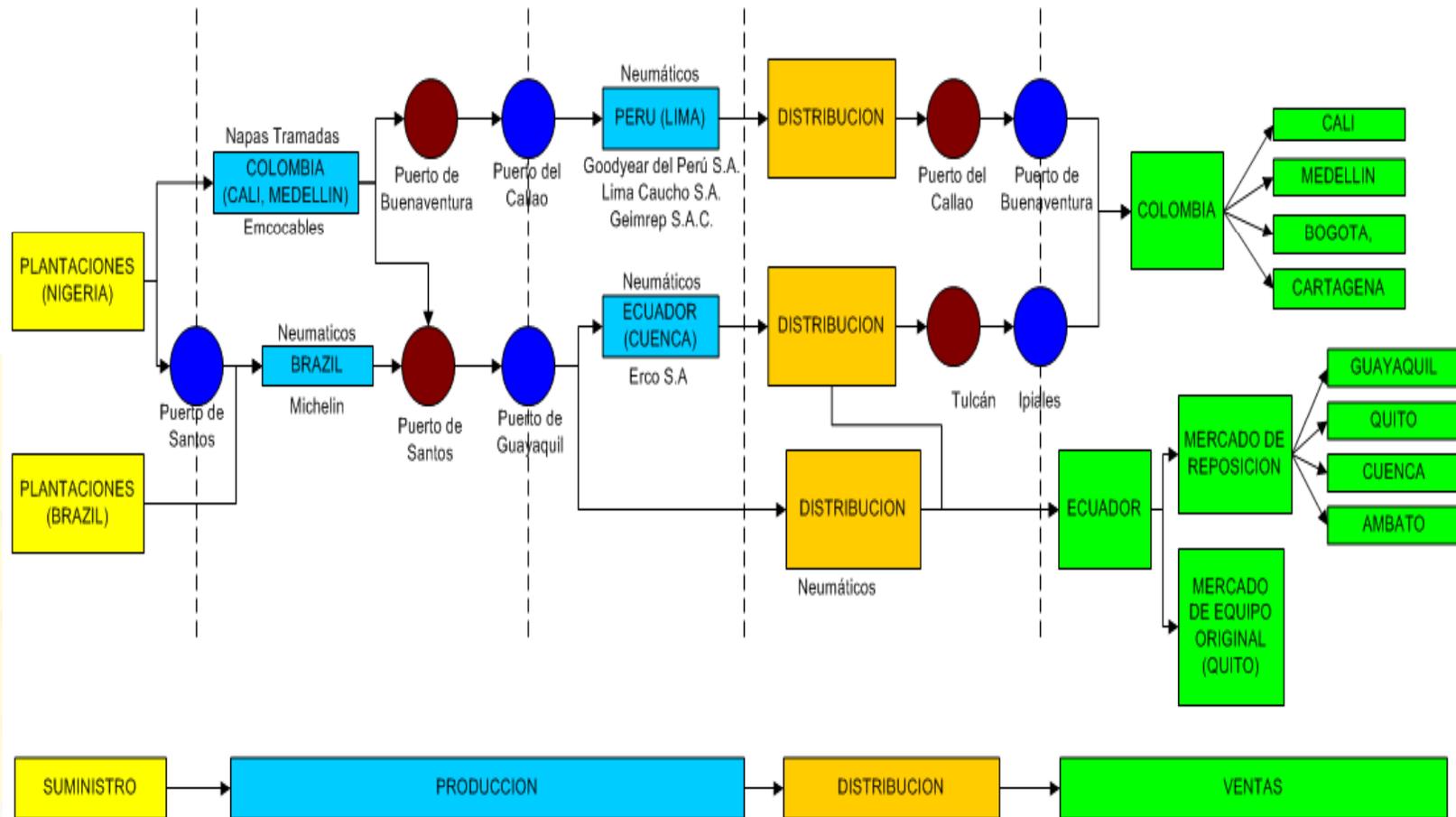
Cadena productiva de la torta de soya



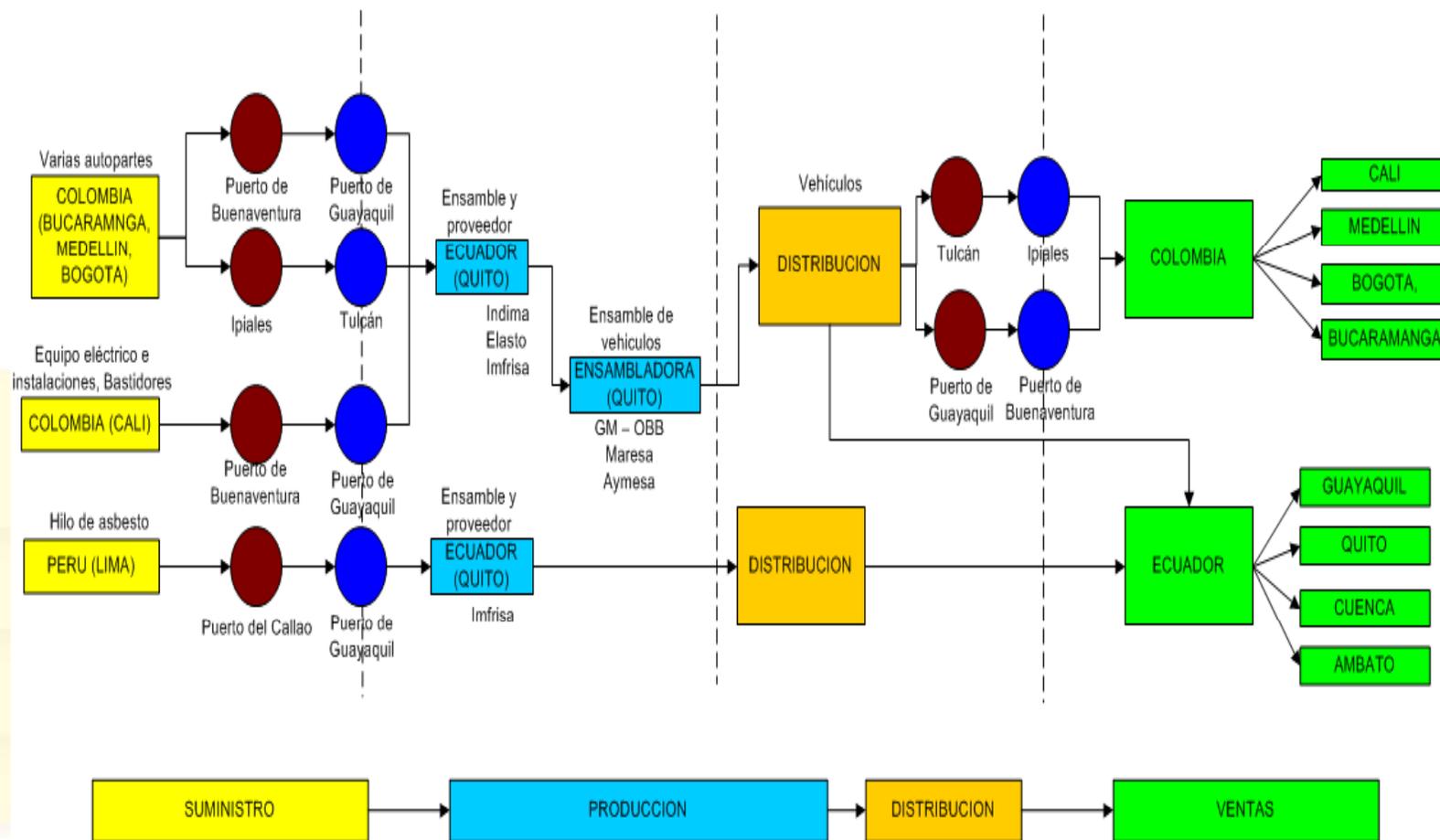
Cadena productiva de polímeros de plástico



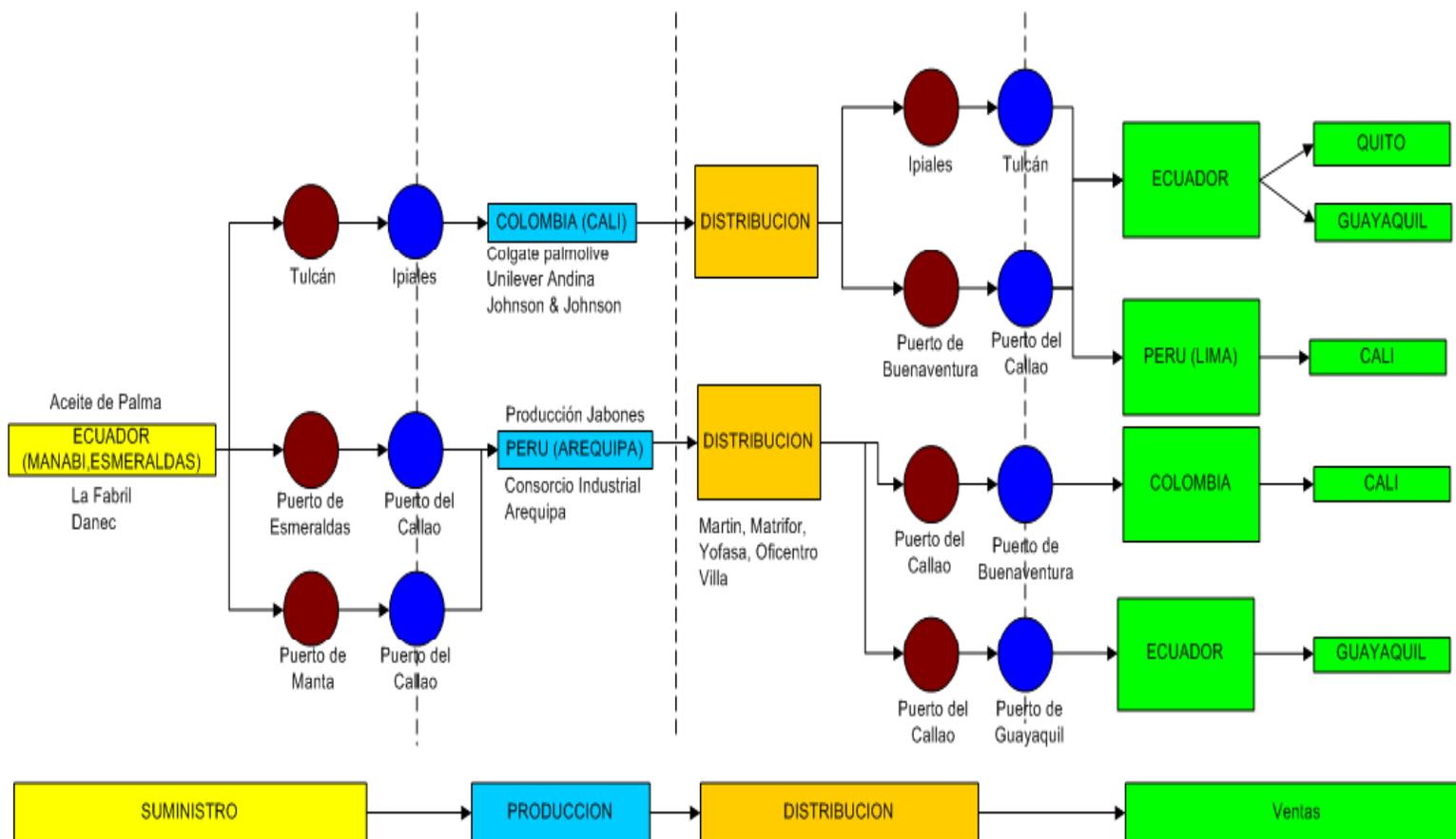
Cadena productiva de neumáticos



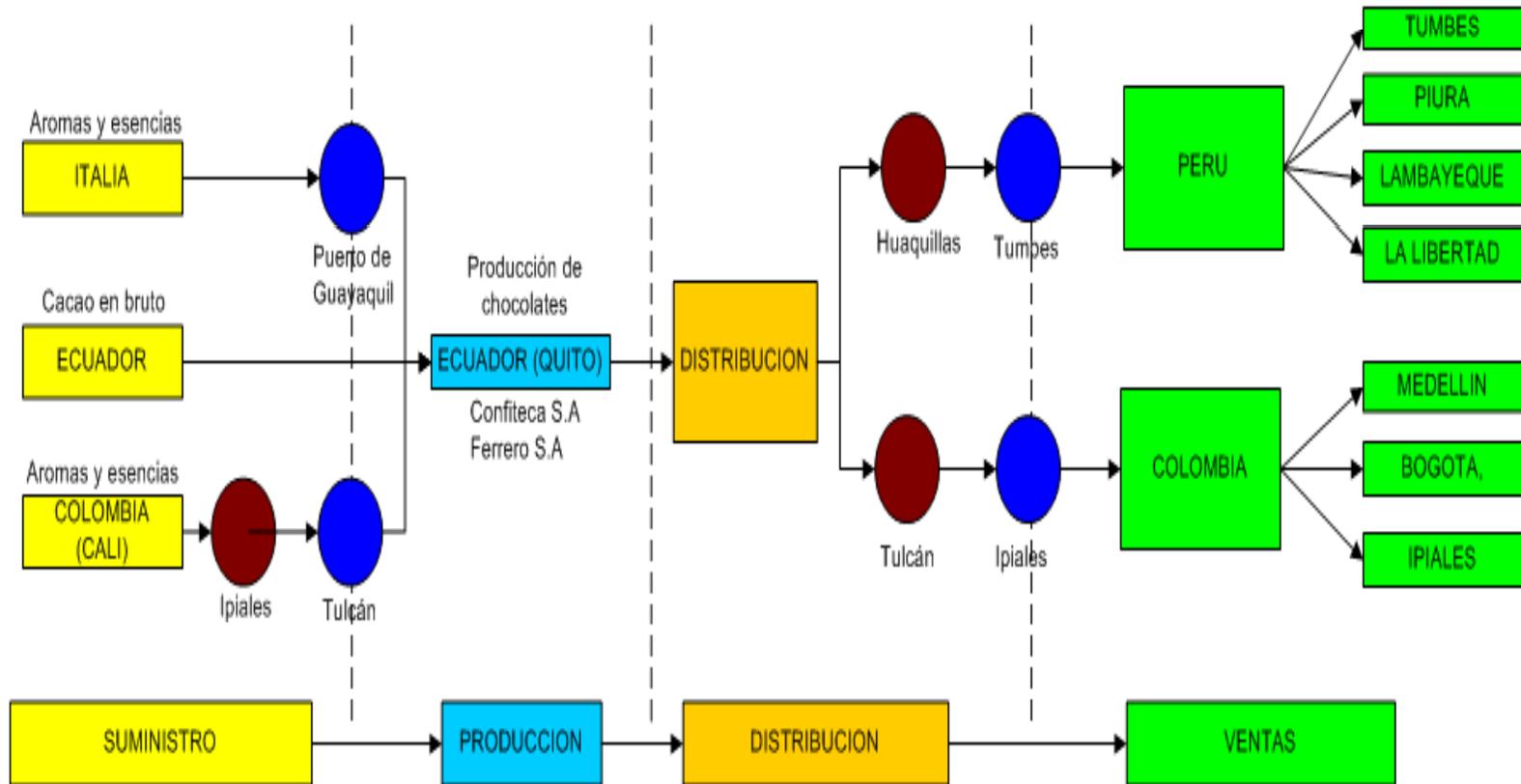
Cadena productiva de autopartes



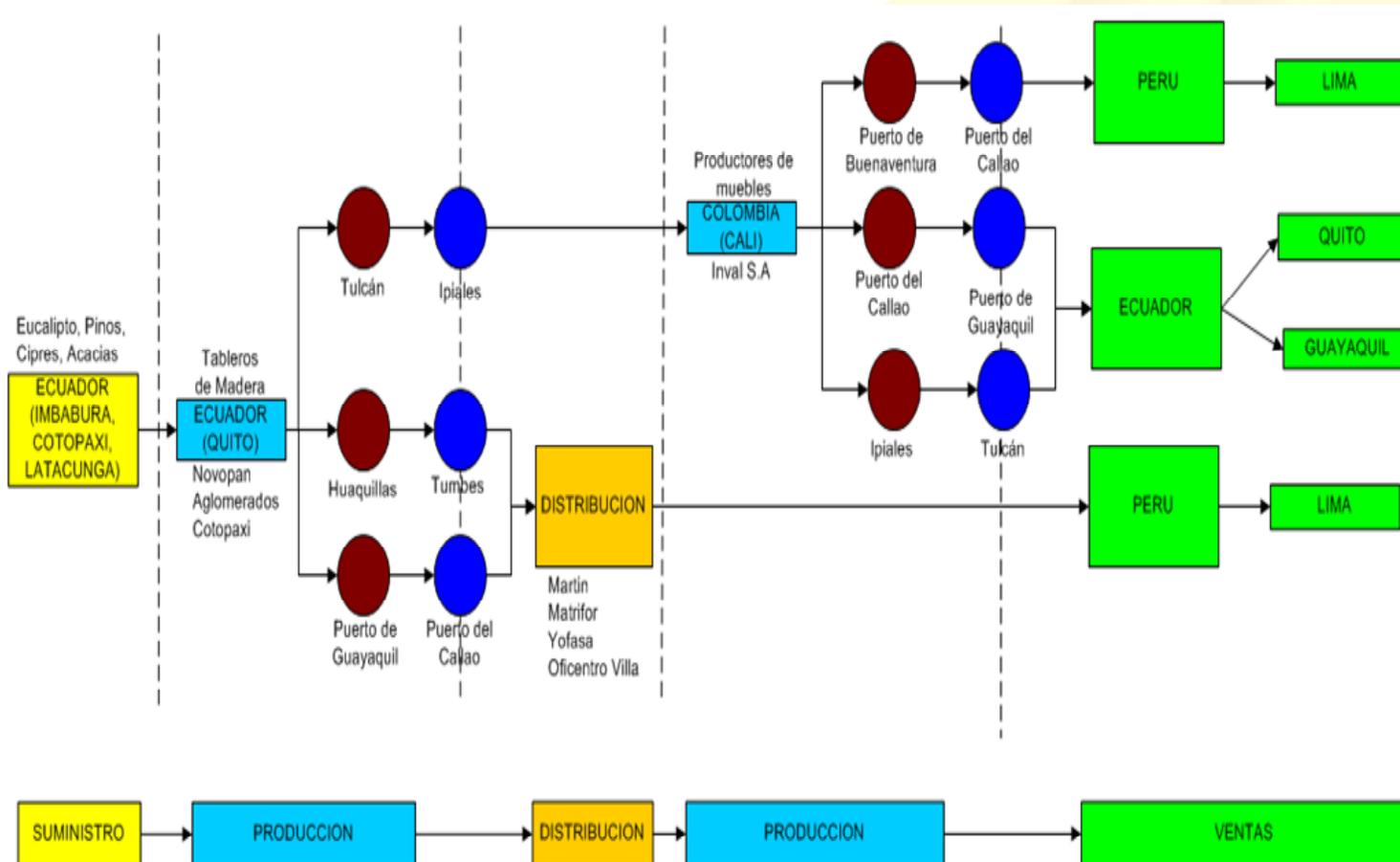
Cadena productiva de aceite de palma



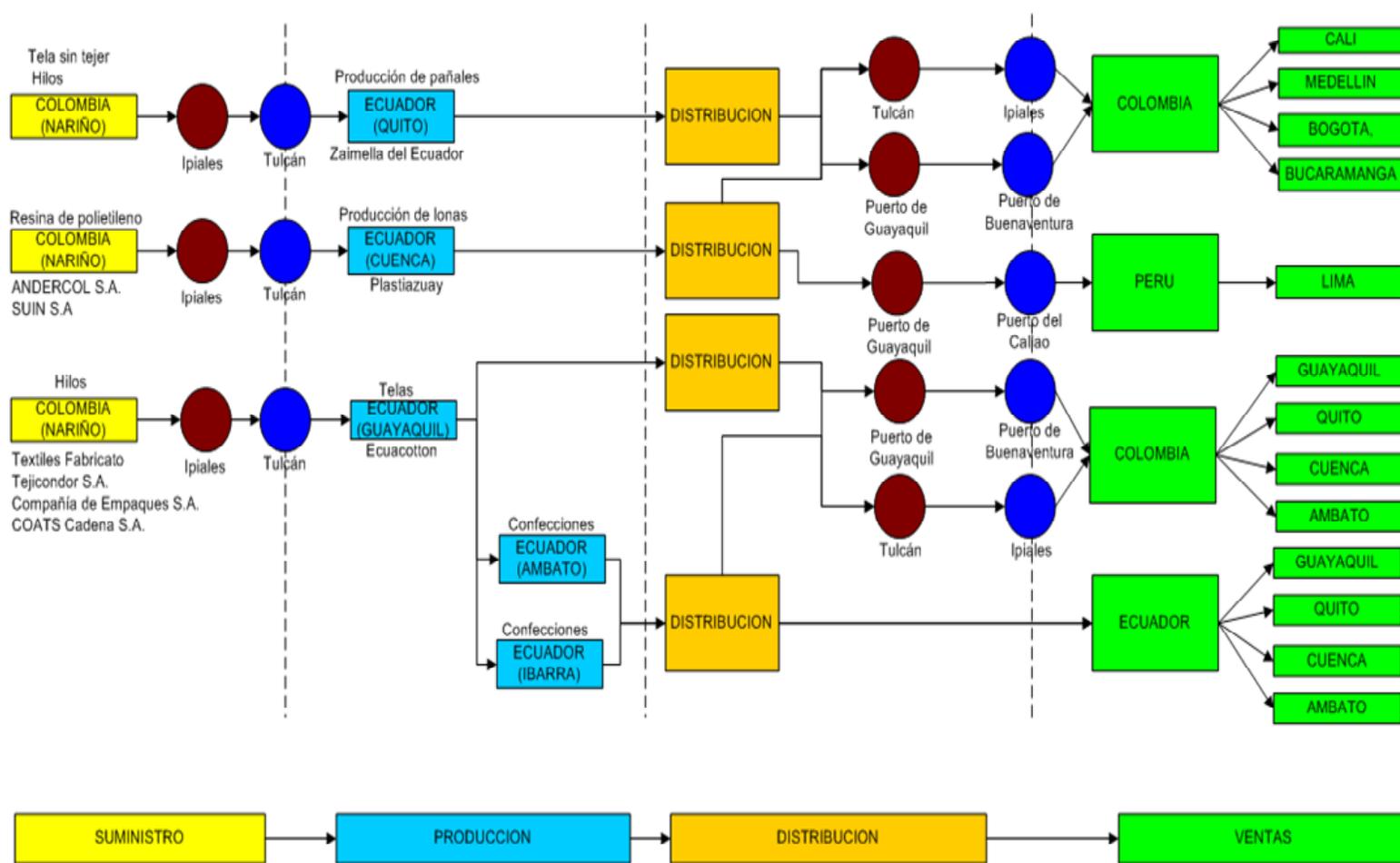
Cadena productiva del cacao



Cadena productiva de la madera



Cadena productiva de textiles



Impacto del grupo de proyectos, recomendaciones y plan de acción indicativo

Proyectos de infraestructura complementaria a los existentes en la cartera IIRSA

- **Carretera Huacho - Aguas Verdes:** La carretera presenta restricciones de capacidad de vía que limitan el flujo de mercaderías, restringiendo velocidades, creando condiciones para accidentes y ocasionando sobrecostos al transporte.
- **Carretera Popayán-Pasto:** Presenta actualmente una configuración de calzada sencilla y un diseño geométrico de bajas especificaciones, características que generan demoras en el tránsito de mercancías.
- **Puente Rumichaca:** El puente de Rumichaca constituye un cuello de botella para el comercio entre Ecuador y Colombia. Un aumento en la capacidad de este puente permitiría incrementar la velocidad de paso de los camiones.
- **Infraestructura logística especializada:** Los nodos de transferencia de carga de comercio exterior (puertos, aeropuertos, pasos de frontera) en el área de influencia presentan bajos niveles de eficiencia operacional, lo cual genera demoras e incertidumbre en el movimiento de cargas. El desarrollo de infraestructura logística especializada de apoyo a estos nodos permitiría mejorar los tiempos y puntualidad en el movimiento de cargas, y posibilitaría una mayor prestación de servicios logísticos de valor agregado en el área de influencia.

Obstáculos y dificultades para el desarrollo del comercio y de la inversión productiva

- **Transbordo en fronteras**
 - Los transportistas ecuatorianos impusieron la restricción de transitar por terreno ecuatoriano con camiones de terceros países, por lo cual se realizan transbordos de mercadería en los pasos de frontera.
 - La presencia del transbordo obligatorio viola acuerdos y normativas internacionales. Para ello se requiere reforzar la acción de las mesas negociadoras que ya existen (mesas bilaterales de transportes, convocadas por la Comunidad Andina).
 - Los trasbordos se han convertido en una importante fuente de empleo e ingresos para las poblaciones en las fronteras
 - Formalización, modernización y profesionalización del sector transporte ecuatoriano, sino la creación de actividades alternativas para Ipiales, Rumichaca, Huaquillas y Aguas Verdes.
 - Desarrollo de áreas logísticas de apoyo en frontera que permitan agregar valor a los servicios logísticos (consolidación y desconsolidación de cargas).
 - Desarrollo de centros de transformación productiva fronteriza junto con la creación de incentivos para las PYMES.

Obstáculos y dificultades para el desarrollo del comercio y de la inversión productiva

- **Sistema aduanero ecuatoriano:**
 - El sistema aduanero ecuatoriano requiere de la presencia física del interesado en los pasos de frontera para realizar ciertos trámites. Si, por ejemplo, se detecta algún problema en la documentación de la carga al momento de pasar por Tulcán de Ecuador a Colombia, las empresas se ven en la obligación de trasladarse a Tulcán para resolver el problema.
 - La solución indicada por los entrevistados es la introducción de alguna forma de descentralización del sistema aduanero que le confiera más agilidad frente a problemas como el relatado.
- **Piratería terrestre:**
 - Presente en las carreteras del sur de Colombia donde existe alta inseguridad al momento de transportar la mercadería.
 - Las soluciones son promover y regular la implementación de sistemas de alertas, alarmas y control policial y promover y regular la implementación de sistemas de trazabilidad por parte de las compañías de transporte.

Evaluación del potencial de Integración Productiva

- La integración productiva ya está instalada entre los tres países, no obstante, los proyectos del Grupo 5 del Eje Andino tienen una incidencia relativa sobre el potencial de su desarrollo.
- Los proyectos de este eje inciden directamente sobre la conectividad terrestre entre Perú y Ecuador, por lo tanto, su ejecución favorecerá el comercio entre estos dos países y de esta manera también la integración productiva.
- De las cadenas productivas analizadas, pocas utilizan estas infraestructuras.
- Como ya fue señalado, el intercambio entre Perú y Colombia es mayoritariamente por vía marítima y el que se da entre Ecuador y Colombia no se vería afectado por la construcción del puente y el CEBAF en Río Mataje, y los tramos que conectan con La Espriella, Borbon y San Lorenzo.
- El potencial de integración productiva entre los tres países es más intenso si se considera la vía de transporte marítimo y las zonas centro y norte de Colombia. Acciones y proyectos que faciliten el comercio entre los tres países, disminuyendo tiempos en los pasos de frontera en Huaquillas – Aguas Verdes (Ecuador – Perú) y en Ipiales – Tulcán (Colombia – Ecuador), así como también el acceso a los puertos, impactará favorablemente en la integración productiva.

Evaluación del potencial de desarrollo de SLVA

- La agilidad y seguridad del transporte terrestre entre los tres países es de vital importancia para el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado de alcance regional.
- El sector privado en los tres países ha desarrollado una oferta adecuada de servicios logísticos con alcance local y que podría ser ampliada hacia la región si las condiciones fueran favorables.
- Los tres países cuentan con planes de desarrollo del sector logístico, tanto a nivel de planificación de infraestructura especializada como para el fortalecimiento del sector y el desarrollo de una oferta más profesional y diversificada.
- Las restricciones legales y reglamentarias, así como las dificultades para el transporte terrestre, presentan trabas importantes para el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado de alcance regional.
- La ejecución de los proyectos del Grupo 5 tendrá una relativa incidencia en el potencial de desarrollo de SLVA, en particular los que afectan la conexión entre Perú y Ecuador.

Plan de Acción indicativo

Implementación	Difícil	Trasbordo en fronteras - problema social	Asimetría en el desarrollo de los operadores de transporte de cada país.	Acceso marítimo al puerto de Buenaventura
		Piratería terrestre en carreteras del sur de Colombia		Regularidad de frecuencias en Buenaventura
				Contrabando
				Habilitación del aeropuerto de Tulcán
	Medio	Duplicación de procesos aduaneros en frontera	Bloqueo de ruta Popayán Pasto	Acceso terrestre al puerto de Buenaventura
		Falta de infraestructura para controles aduaneros		
	Fácil		Capacidad tramo Popayán Pasto	Baja eficiencia en manejo de contenedores en Callao
			Puente Rumichaca	Carretera Huacho - Aguas Verdes
			Variant e Ipiales Rumichaca	
			Alto	Medio
Impacto				

Muchas Gracias por su Atención

Omar Linares Quiroz
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú