



Análisis del Potencial de Integración Productiva y desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado (IPrLg)

Aplicación al Grupo 5 de Proyectos del Eje de Integración y Desarrollo Andino

Conexión Colombia (Puerto Tumaco) - Ecuador (Puerto Esmeraldas - Guayaquil) - Perú (Ica)

Resumen Ejecutivo - Octubre 2010



I . I . R . S . A

INICIATIVA PARA LA INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

www.iirsa.org

Indice

Indice	3
Introducción	4
1. El área de influencia (AI)	4
1.1 Infraestructura.....	4
1.1.1 Red vial.....	4
1.1.2 Puertos marítimos.....	6
2. Cadenas productivas analizadas.....	7
2.1.1. Cobre	7
2.1.2. Polímeros plásticos.....	8
2.1.3. Napas tramadas y neumáticos	8
2.1.4. Autopartes	8
2.1.5. Aceite de palma	8
2.1.6. Madera.....	9
3. Cadenas logísticas	9
4. Propuestas de proyectos y acciones	9
5. Plan de Acción indicativo.....	10
6. Recomendaciones finales.....	12

Introducción

En el marco de la capacitación y aplicación de la metodología para el análisis del potencial de integración productiva (IPr) y de desarrollo de servicios logísticos de valor agregado (SLVA) de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana IIRSA, se han reunido a técnicos de los Gobiernos de Colombia, Ecuador y Perú para realizar una aplicación piloto sobre el grupo de proyectos 5 del Eje Andino de la iniciativa.

A partir de los talleres de trabajo realizados en Bogotá (octubre 2009), en Quito (noviembre 2009), los equipos nacionales elaboraron un primer informe con la caracterización del Área de Influencia (AI) que se beneficia de los proyectos IIRSA correspondientes a cada uno de los tres países. Entre los meses de noviembre de 2009 y febrero de 2010 se realizaron entrevistas con empresas, asociaciones empresariales y organismos estatales vinculados a las cadenas productivas seleccionadas durante la etapa de definición y caracterización del área de influencia, que permitieron identificar los eslabones de las cadenas que serían analizadas, su localización, empresas que las integran, alcance de la integración productiva, relaciones comerciales, trabas y dificultades en su funcionamiento, y propuestas de mejora. En el taller realizado en Lima en febrero 2010, los equipos nacionales analizaron la información recabada y propusieron una articulación de proyectos, acciones y oportunidades de negocio tendientes a promover la integración productiva y el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado con alcance regional.

El presente documento es un resumen del Informe Final que da cuenta de los trabajos realizados.

1. El área de influencia (AI).

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.

1.1 Infraestructura.

El área de influencia dispone de una amplia red de carreteras y cuenta con los principales puertos de los tres países. Existen algunas limitaciones de infraestructura en las fronteras entre Colombia y Ecuador y entre Perú y Ecuador donde justamente se sitúan algunos de los proyectos del grupo. Las vías férreas tienen un uso escaso o nulo.

1.1.1 Red vial.

En la parte colombiana del AI la principal vía es la Autopista Bogotá – Ipiales (atravesando las ciudades de Ibagué, Armenia, Cal, Popayán y Pasto hasta el paso fronterizo Colombia – Ecuador en Rumichaca). Estas cuatro últimas ciudades dentro del área de influencia de Colombia. 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

Mapa 1 – Área de Influencia del GP5 del Eje Andino



Departamento del Valle del Cauca, centro industrial importante del área de influencia y del país. Ambas vías son totalmente pavimentadas.

En la parte peruana, la Red Vial Nacional que pertenece al AI 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, y se encuentran en buen estado.

1.1.2 Puertos marítimos.

Lo principales puertos que sirven al AI son:

a. Puerto de Buenaventura

El principal puerto de la parte colombiana del AI es el puerto de Buenaventura (Departamento del Valle de Cauca), comunicado con la capital del país por medio de la carretera Buenaventura – Bogotá. El puerto cuenta con rutas marítimas de conexión Colombia – Ecuador y Colombia – Perú. Por el lado de Ecuador, conecta con el puerto de Esmeraldas, al norte del país y con el puerto de Guayaquil, mientras que por el lado de Perú, conecta con el puerto de Callao, el puerto de Chimbote, el puerto de Ilo, el puerto de Mataraní, el puerto de Paita y el puerto de Salaverry.

b. Puerto de Guayaquil

El Puerto de Guayaquil es el principal puerto comercial del Ecuador. El principal flujo de carga es de una variedad de productos contenedorizados. En las exportaciones se destaca el banano con casi el 30% del movimiento de cargas.

c. Puerto de Manta

El puerto de Manta fue concesionado en el año 2006, con el proyecto de construir una terminal especializada para contenedores de 63 hectáreas de superficie, con un muelle de 1.250 metros y una profundidad de 16 metros. En el año 2009 se canceló el contrato y el puerto volvió a la administración pública.

d. Puerto Comercial de Esmeraldas

Ubicado en la ciudad de Esmeraldas, al norte del país, este puerto se encuentra contiguo a un puerto petrolero. Las exportaciones son principalmente de madera, aceite de palma y en menor medida, vehículos. Las importaciones duplican en tonelaje a las exportaciones y constan principalmente de palanquilla, alambrón, cemento, vehículos y maquinaria y materiales para la explotación petrolera.

e. Puerto de Callao

Por su ubicación geográfica en relación al país, el puerto del Callao posee una vasta zona de influencia que comprende los departamentos de Lima, Cerro de Pasco, Huánuco, Ayacucho, Junín y Huancavelica. Asimismo, el puerto está ubicado en la zona central del litoral peruano, dentro de la Cuenca del Pacífico, al que acceden las rutas interoceánicas, cruzando el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes. 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.

f. Puerto de Paita

Esta instalación portuaria se encuentra unida a la ciudad de Piura por una carretera pavimentada de 56 Km. La carga que moviliza consta principalmente de productos agrícolas, pesqueros, minerales y contenedores. Cuenta además con una línea submarina para el embarque y descarga de derivados de petróleo. Los principales productos que se exportan en este puerto son carga contenerizada, destacándose los siguientes productos, calamares, harina de pescado, mangos, café, plátanos y frijoles. En cuanto a la importación se destaca el trigo, aceite de soya, y productos químicos, entre otros.

2. Cadenas productivas analizadas

Como resultado del ejercicio realizado, el equipo de trabajo conformado por los funcionarios de los tres países seleccionó para análisis las siguientes nueve cadenas productivas: papel, cobre, torta de soya, polímeros, napas y neumáticos, autopartes, palma, cacao, madera.

Particularmente para el comercio involucrado en las operaciones de estas cadenas productivas analizadas y, en general, para el comercio entre los tres países, puede afirmarse que 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 Tumbes y 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.

Sin embargo, se consideró pertinente un análisis en profundidad de las estructuras de estas cadenas y de eventuales cambios que puedan verificarse como consecuencia de la implementación de acciones que faciliten el transporte y comercio, aunque estas acciones no involucren infraestructuras del grupo de proyectos IIRSA. 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, aumentando la escala de la integración productiva y sumando nuevos actores ubicados próximos a Lima.

2.1. Integración productiva

Los análisis de las cadenas productivas seleccionadas indicaron la presencia de integración productiva en las siguientes:

2.1.1. Cobre

La cadena inicia en Perú con la producción de cobre refinado (en lingotes) y alambre de cobre. La producción de cobre refinado y alambre se envía a Colombia y Ecuador, saliendo por los puertos de Matarani, Ilo y Callao, hacia los puertos de Barranquilla y Buenaventura en Colombia, y al Puerto de Guayaquil en Ecuador. En Colombia los productos son transformados en cables, que son a su vez exportados a Ecuador. El

transporte se hace en su mayoría por vía terrestre a través del corredor Ipiales-Tulcán con destino a Quito y en menor medida por vía marítima también con destino a Quito por el puerto de Buenaventura e ingresando a Ecuador por el puerto de Guayaquil.

2.1.2. Polímeros plásticos

El sector productivo plásticos (polímeros) – derivados de plástico se caracteriza por la alta presencia de empresas productoras de derivados plásticos en Ecuador y Perú, que utilizan los polímeros producidos por las empresas ubicadas en el área de Cartagena en Colombia, la cual está fuera del área de influencia.

El suministro de materias primas desde Colombia a Ecuador se da por vía terrestre y desde Colombia hacia Perú por vía marítima. Por otro lado, el flujo de los derivados de plástico producidos en Ecuador y Perú hace uso de los accesos terrestres de Tulcán - Ipiales y Aguas Verdes – Huaquillas. No obstante este hecho, el uso de la infraestructura IIRSA del Grupo 5 del Eje Andino es marginal.

2.1.3. Napas tramadas y neumáticos

Es un sector productivo bastante integrado. Se destaca la presencia de productores de llantas en Perú y en Ecuador. Las materias primas son suministradas por diversas empresas colombianas. El intercambio comercial utiliza la vía marítima desde Colombia saliendo por el puerto de Buenaventura hacia el puerto de Callao y Guayaquil aunque también se hace uso del acceso terrestre Ipiales – Tulcán pero en menor proporción.

Hay que señalar, sin embargo, que Ecuador exporta llantas para consumo final y como parte de la cadena automotores a través del enlace Tulcán – Ipiales. Por otro lado, la producción de llantas procedentes de Perú usa exclusivamente la vía marítima mediante el enlace Callao – Buenaventura.

2.1.4. Autopartes

Las partes como vidrios, lana de vidrio, cardanes, ejes homocinéticos, cableados, rines, faros, paragolpes, radiadores, frenos y alfombras, se producen en Colombia en las ciudades de Bucaramanga, Medellín y Bogotá. Las autopartes como bastidores y equipo eléctrico e instalaciones son fabricadas en Cali. Las partes de hilo de asbesto son fabricadas en Perú y procesadas en Ecuador. El transporte de las partes mencionadas no utiliza infraestructuras del grupo de proyectos. Llegan a Ecuador a través del Puerto de Guayaquil y por la frontera de Ipiales - Tulcán hacia Quito, donde se ubican la mayoría de los centros de acopio o de producción. Desde allí, se abastece las distintas ensambladoras que producen vehículos para consumo interno y exportación hacia Colombia

2.1.5. Aceite de palma

La palma se cultiva en el Ecuador, donde se realiza el primer proceso de transformación de la materia prima que da por resultado la esterina que se exporta a Perú y Colombia. En estos países se fabrican productos de limpieza y tocador que se comercializan en los tres países. El transporte de los productos de esta cadena utiliza la infraestructura IIRSA en el Ecuador, por medio del Puente Rumichaca, por donde sale el producto hacia Cali – Colombia.

2.1.6. Madera

Ecuador produce eucalipto, pino, cipres y acacias, madera que es aserrada y transformada en tableros. Los tableros son exportados hacia Cali por vía terrestre y hacia Lima principalmente por vía marítima a través del puerto del Callao, y en menor proporción por vía terrestre utilizando el paso fronterizo de Tumbes. En Colombia, se utiliza este producto de origen ecuatoriano para la elaboración de muebles modulares que luego son exportados como producto terminado hacia los mercados ecuatorianos y peruanos.

Las exportaciones se realizan principalmente por vía marítima cuando la conexión es Colombia – Perú (66% del total exportado) y Perú – Ecuador (cerca del 86% exportado) y por vía terrestre cuando la conexión es Colombia – Ecuador (94% del total exportado es por tierra).

Como se puede observar, bajo el análisis realizado se puede señalar que existe una alta integración productiva entre los tres países cuyos centros de producción, distribución y consumo se encuentran dentro del área de influencia. No obstante, los flujos de intercambio productivo utilizan la infraestructura IIRSA fuera del grupo de proyectos bajo estudio.

3. Cadenas logísticas

Fueron analizados los flujos de importación desde distintas regiones del mundo hacia Colombia, Ecuador y Perú, para familias de productos susceptibles de recibir este tipo de servicios. Sin embargo, muy próximo a la región, en la Zona Libre de Colon en Panamá, ya funcionan desde hace muchos años centros de distribución regionales para productos de consumo final de alta densidad de valor, como por ejemplo, electrodomésticos, equipos de audio, video, fotografía y computación, telefonía celular, prendas de vestir y calzado, medicamentos, juguetes, etc. Muchos de los productos que pasan por la Zona Libre de Colón son finalmente consumidos en Colombia, Ecuador y Perú, por lo que cabría pensar que si las condiciones son adecuadas, podría desarrollarse algún tipo de servicio similar en alguno de los tres países.

Los flujos de comercio analizados dan una pauta de la existencia de un mercado potencial para desarrollar servicios logísticos de valor agregado, sin embargo, la conectividad interna de la región sigue siendo una limitante importante, ya sea por temas de infraestructura, de gestión o reglamentarios.

4. Propuestas de proyectos y acciones

Los entrevistados identificaron algunos proyectos de infraestructura complementaria, considerados necesarios para promover la integración física del área de influencia y facilitar el desarrollo de la integración productiva. Fueron indicados cuatro proyectos de esta clase:

En el tramo Huacho-Aguas Verdes la carretera presenta restricciones de capacidad de vía (un solo carril por sentido, curvaturas cerradas, pendientes pronunciadas y puentes en mal estado) que limitan el flujo de mercaderías, restringiendo velocidades, creando

condiciones para accidentes y ocasionando sobrecostos al transporte. Se ha proyectado ampliar la vía a nivel de autopista, con soluciones de ingeniería y mejoras en los servicios a los transportistas.

En el tramo Popayán-Pasto la carretera cuenta con un solo carril y un diseño geométrico de bajas especificaciones, características que generan demoras en el tránsito de mercancías. La ampliación de la capacidad del tramo permitiría reducir considerablemente los tiempos de viaje.

El puente de Rumichaca presenta un paso limitado de camiones, obligados a hacer intercambio de vehículo para continuar su viaje, por la presencia de peatones en la vía. Esto se constituye en 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. Hay en curso un estudio contratado por IIRSA para analizar el problema en su conjunto.

Los entrevistados plantearon también obstáculos y dificultades para el desarrollo del comercio entre los tres países. El principal problema apuntado fue la presencia del transbordo de carga obligatorio en la frontera entre Ecuador y Colombia y, en menor medida, en la frontera Ecuador-Perú.

Los entrevistados hicieron también referencia a los puertos que sirven el AI, indicando necesidades que los afectan en mayor o menor medida.

5. Plan de Acción indicativo

La región muestra una integración consolidada en varias cadenas productivas complejas que abarcan zonas más extensas que el área de influencia estudiada y que utilizan de forma intensiva infraestructuras no incluidas en el grupo 5 de proyectos. No existe entre los tres países asimetrías sustantivas respecto del desarrollo industrial y tecnológico, estatus sanitario, cumplimiento de estándares internacionales, etc.

Por lo tanto, un mayor desarrollo de la integración productiva, tanto en escala como en diversidad de cadenas, está más ligado al costo de las transacciones. En este sentido, todas las acciones que faciliten el comercio, disminuyendo tiempos y costos en el transporte de mercaderías entre los tres países, favorecerán la integración productiva.

De la misma manera, una mejor conectividad terrestre y un marco legal adecuado, facilitaría el tránsito de productos en la región y favorecería el desarrollo de servicios logísticos de alcance regional.

Todas las acciones identificadas, así como la ejecución de proyectos complementarios apuntan justamente a la facilitación del comercio entre los tres países.

El foco se hace en el sistema de transporte terrestre cuyo desarrollo y fortalecimiento resulta de vital importancia para un intercambio más ágil y seguro entre los tres países. La complejidad de este problema, sumado a connotaciones sociales, sugiere el desarrollo e implementación de estrategias de mediano y largo plazo, más que acciones o proyectos concretos que puedan ser incluidos en un plan.

En este sentido, las recomendaciones surgidas del presente estudio se muestran como una matriz de problemas prioritarios a resolver. Los criterios de priorización fueron la facilidad o dificultad de implementar medidas que solucionen el problema señalado y el impacto que tendría la solución de ese problema sobre la facilitación del comercio.

Las medidas concretas que se mencionan para abordar los problemas priorizados en la siguiente matriz están tratadas tanto en la descripción que se hace de cada uno de estos problemas en los puntos 1 y 2 de la Parte 3 del Informe Final que da cuenta de los trabajos realizados. La matriz es, por lo tanto, un resumen de los mencionados puntos, al cual se suman los criterios de priorización.

Tabla 1 – Matriz priorizada de problemas que afectan la facilitación del comercio y la integración regional

Dificultad de solución	Difícil	<ul style="list-style-type: none"> • Traslado en fronteras - problema social • Piratería terrestre en carreteras del sur de Colombia 	<ul style="list-style-type: none"> • Asimetría en el desarrollo de los operadores de transporte de cada país. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrabando • Acceso marítimo al puerto de Buenaventura • Regularidad de frecuencias en Buenaventura • Habilitación del aeropuerto de Tulcán • Ausencia de infraestructura logística especializada en el AI
	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicación de procesos aduaneros en frontera • Falta de infraestructura para controles aduaneros 	<ul style="list-style-type: none"> • Bloqueo de ruta Popayán Pasto 	<ul style="list-style-type: none"> • Acceso terrestre al puerto de Buenaventura
	Fácil		<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad tramo Popayán Pasto • Puente Rumichaca • Variante Ipiales Rumichaca 	<ul style="list-style-type: none"> • Baja eficiencia en manejo de contenedores en Callao • Tramos Huacho - Aguas Verdes
		Alto	Medio	Bajo
Impacto sobre la integración regional				

6. Recomendaciones finales

La aplicación de la metodología para evaluar los impactos sobre la integración productiva y el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado, se vio condicionada por la baja utilización de la infraestructura del grupo estudiado. Entre los tres países existen importantes procesos de integración productiva pero el flujo de mercaderías se da mayoritariamente por vía marítima.

En este sentido, un estudio complementario para los tres países, que no se restrinja a un grupo de proyectos y considere la totalidad de los flujos actuales y potenciales de comercio y de las cadenas productivas, aportaría una visión más amplia y un plan de actuación más completo.

Sin embargo, las sugerencias y acciones propuestas en este documento resultan pertinentes y se sugiere a los responsables de la planificación en cada uno de los países prestar especial atención a la modernización de los puertos, mejorar sus accesos y desarrollar infraestructura logística complementaria que haga más eficiente el sistema.

El uso de vías terrestres, principalmente entre Colombia y Ecuador, es afectado por la práctica del transbordo. Es necesario evitar la creación de condiciones que faciliten la continuidad de esta práctica y centrarse en la formalización y profesionalización del sector transporte. Es importante destacar que en la frontera con Perú ya se ha avanzado hacia la solución del problema.

A pesar de las dificultades que presenta, es necesario trabajar con determinación en las soluciones en curso, tales como las mesas negociadoras de transporte de la Comunidad Andina o la implementación del plan estratégico para el desarrollo empresarial de servicios logísticos y de transporte carretero en el Ecuador.