



PUERTO DE LA UNIÓN CENTROAMERICANA

An aerial photograph of a large port terminal. The foreground is dominated by a vast, paved area with a grid pattern of dark and light squares. Several yellow gantry cranes are positioned across the terminal. In the background, there is a large, multi-story white building with a central tower-like structure. The port is situated on a hillside, with a road and some greenery visible in the distance. The sky is clear and blue.

Rendición de Cuentas
Junio 2012-Mayo 2013

CONTENIDO

- I Tendencias mundiales y regionales**
- II Situación del Puerto a Junio 2009**
- III Creación de condiciones para operar**
- IV Balance de gestión jun 2010- may 2012**
- V Balance de gestión jun 2012-may 2013**
- VI Estados Financieros**

I. Tendencias mundiales y regionales

1 Importancia de la consolidación de los nodos de transporte e infraestructura logística y de valor agregado como soporte para impulsar el desarrollo económico-social e insertar al país de manera más inteligente y competitiva al comercio regional y global

2 Nuevas estrategias de las compañías navieras: buques más grandes, concentración portuaria, conformación de redes globales multimodales, reorganización de puertos con especial énfasis en especialización portuaria, entre otras

3 Ampliación del Canal de Panamá ha desatado una ola de masivas inversiones en nuevos puertos, ampliaciones y remodelaciones en infraestructura con logística intermodal así como proyectos de corredores y canales inter oceánicos en la región.

II. Situación del Puerto a Junio 2009

No estaba listo para operar ni para ser concesionado, por 5 razones fundamentales:

1. Infraestructura

2. Equipo

3. Estudios

4. Ley de Concesión

5. Servicios



Infraestructura

1

No tenía bodegas para consolidación y desconsolidación de carga, taller de mantenimiento, estación de combustible, patios sin pavimentar, canal de acceso azolvado por falta de mantenimiento y tráfico de buques

Equipo

2

Sin remolcadores, grúas de muelle tipo pórtico, equipo de patio de contenedores y de apoyo como grúas RTG, cargadores frontales y spreaders

Estudios

3

Sin estudios técnicos, jurídicos, sobre el canal de acceso y proyecciones de demanda de tráfico y carga, claves para determinar la viabilidad financiera del negocio

Ley de Concesión

4

No existía una Ley para estructurar, avanzar y concluir el proceso de concesión

Servicios

5

El Puerto carecía de servicios de aduana, certificación de puerto seguro, pliego tarifario y carta náutica, imprescindibles para su operación

III. Creación de condiciones para operar

(de Junio 2009 a Junio 2010)

Para evitar el deterioro de la infraestructura, el Gobierno y CEPA definieron un Plan Contingencial para operar el Puerto:

Estudios

Se contrató a la Corporación Financiera Internacional (IFC) para realizar el estudio de mercado, elaborar el anteproyecto de Ley de Concesión y definir el modelo de gestión portuaria

Infraestructura

Se construyó bodega de 1,700 mts² para la consolidación y desconsolidación de carga, taller de mantenimiento, una estación de combustible para los equipos portuarios y se pavimentaron los patios

Equipo

Se adquirieron 5 grúas tipo RTG, dos cargadores frontales para el manejo de contenedores llenos y vacíos, rastras y 6 montacargas necesarios para la operación

Servicios

Se obtuvo certificación de puerto seguro, se diseñó el pliego tarifario, la carta náutica y se instaló el servicio de aduana, imprescindibles para la operación del puerto

IV. Balance de gestión jun 2010 - may 2012

Entre junio de 2010 y mayo 2012, el gobierno del Presidente Funes y CEPA llevaron a cabo las siguientes actividades.

1

Se puso en operación el Puerto en septiembre de 2010, para las operaciones semanales con las empresas APL/Hamburg Sud. En ese año, se manejó 27,043.14 TM de carga a granel en 7 buques y 1,103 TEU's en 6 buques de contenedores. Entre el junio 2011 y mayo 2012 se movilizaron 10,577 TEU's

2

Se definió modelo de concesión tipo Landlord, que permite al Estado mantener la propiedad del Puerto, delegando al Concesionario la facultad de operar, mantener, desarrollar y explotar la facilidad portuaria bajo la modalidad de Puerto Multipropósito Especializado en Contenedores

3

Se finalizó el proyecto de Ley de Concesión, cuyo proyecto de Decreto se presentó a la Asamblea Legislativa el 21 de marzo de 2011 y se aprobó el 8 de septiembre de 2011 la Ley de Concesión de la Terminal Portuaria Multipropósito Especializada en Contenedores, Fase I del Puerto de La Unión Centroamericana

V. Balance de gestión jun 2012- may 2013

Servicios



1

Se continuó el servicio a las Lineas Navieras American President Line (APL) y Hamburg Sud, hasta diciembre del 2012, debido a un cambio de estrategia comercial de su casa matriz

2



Se actualizó y publicó carta nautica

3



Se obtuvo Certificado como "Puerto Seguro", con base en lo establecido en el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (P.B.I.P.)

4



Se autorizó el pliego tarifario por parte de la Autoridad Maritima Portuaria

Operaciones de mantenimiento

5



Modificación de pendientes de acceso a las básculas pesa camiones, ubicadas en las puertas de entrada a las terminales

6



Reubicación de ocho (8) boyas en el canal de acceso, para permitir la navegación segura de los buques

7



Trabajos de rastrillado en el Canal Interno de navegación y dársenas de maniobras

8



Mantenimiento adecuado de la infraestructura portuaria

Equipo y recursos humanos

9

Se iniciaron gestiones para la adquisición de equipos portuarios (dragas, remolcadores, lancha batimétrica y su equipo, entre otros)



10

Conformación de la Unidad de Batimetría y Dragado en el Puerto



11

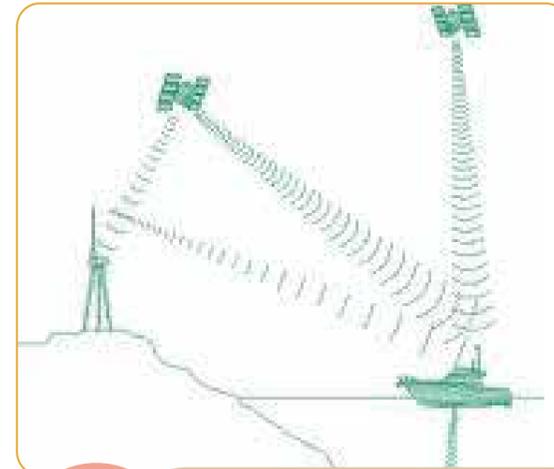
Capacitación y certificación de personal en programas de desarrollo para trabajadores portuarios, por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)

Estudios y diálogo con operadores



12

Se licitó, adjudicó y elaboró el estudio costo/beneficio sobre la concesión del Puerto con la asesoría y asistencia técnica de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)



13

Se continuó con los estudios de batimetría y análisis del azolvamiento del canal de acceso, realizados por TOPONORT de España y ECOH de Japón con la cooperación del JICA

14

Se elaboró versión preliminar de las bases de licitación y el modelo de contrato para la concesión



15

Se acercaron posiciones en temas vinculados con la concesión del puerto, con empresas navieras y transportistas (ARENEP), FUSADES, la Asociación de la Empresa Privada (ANEP), el Consejo para el Crecimiento, Sindicalistas del Puerto de Acajutla

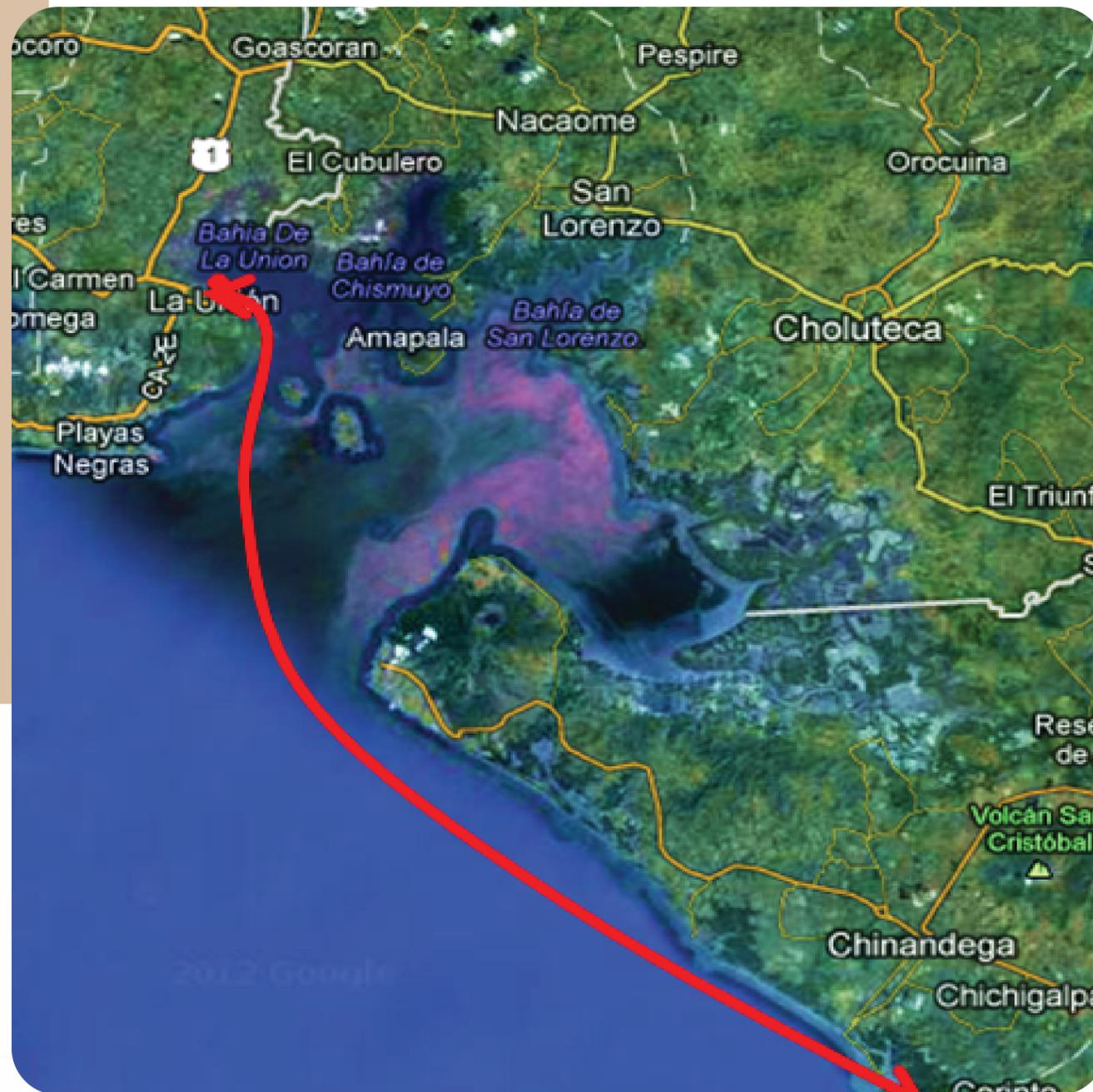


16

Se iniciaron gestiones para impulsar el transporte de corta distancia (ferry) entre Nicaragua y El Salvador, en dos etapas:

Primera etapa (finales de noviembre 2013): Estar en funcionamiento el transporte de corta distancia-ferry- entre El Salvador, Honduras (Puerto San Lorenzo) y Nicaragua (Puerto Corinto)

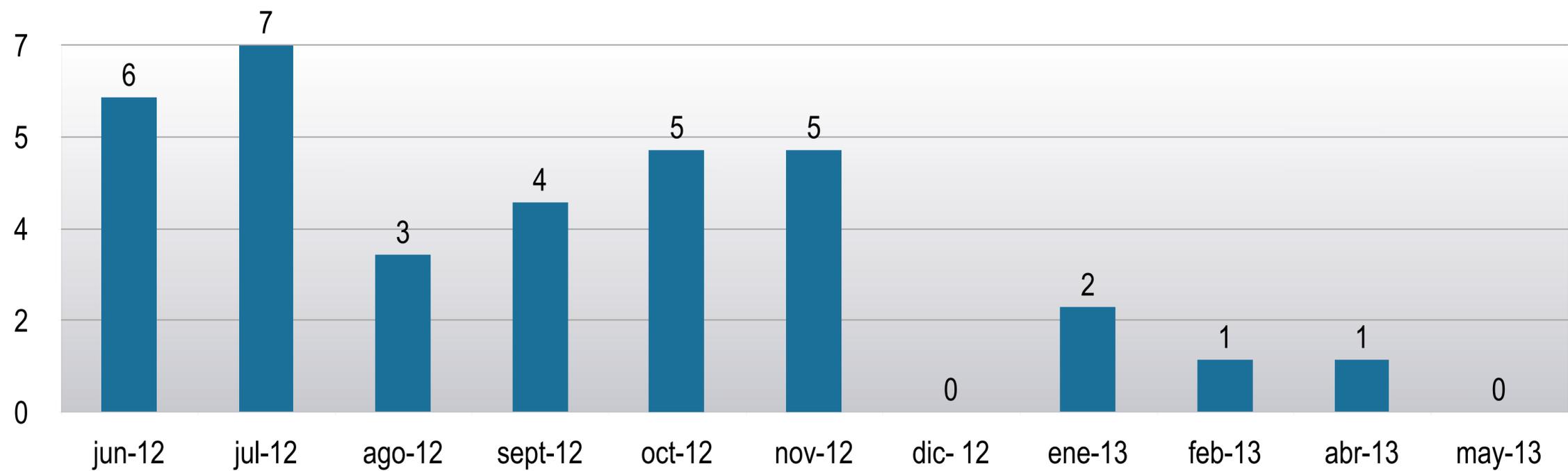
Segunda etapa: contempla que el Ferry llegue hasta Costa Rica (Puerto Caldera).



Estadísticas

1

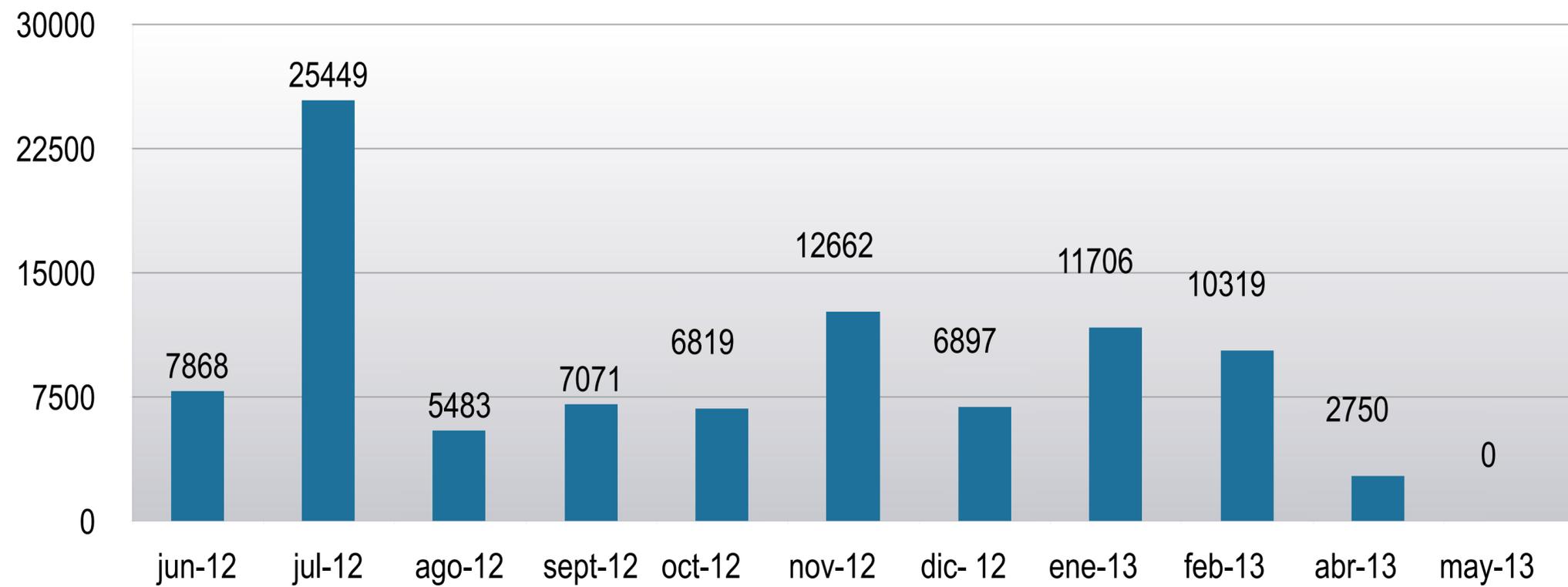
Total de buques atendidos consolidados



2

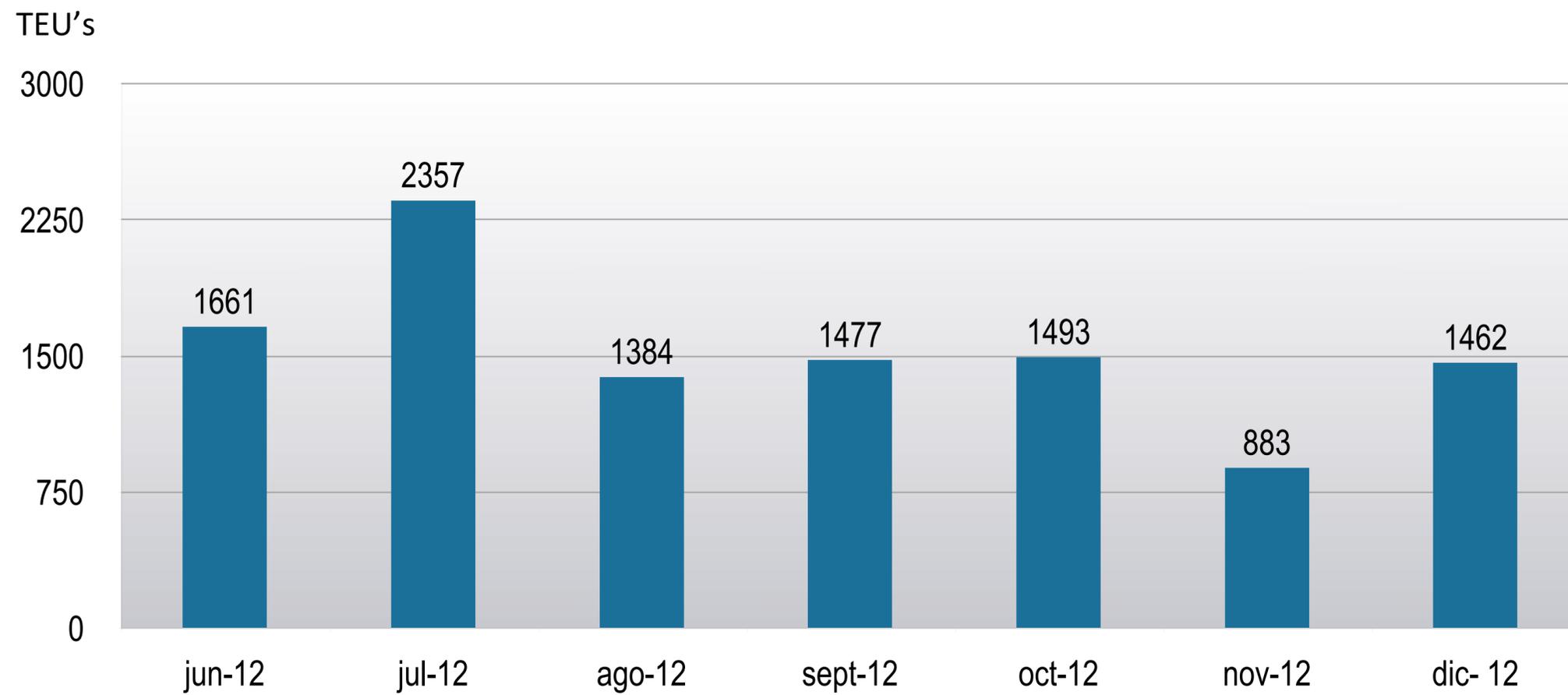
Carga movilizada consolidada jun 2012 may 2013

**TONELADAS
METRICAS**



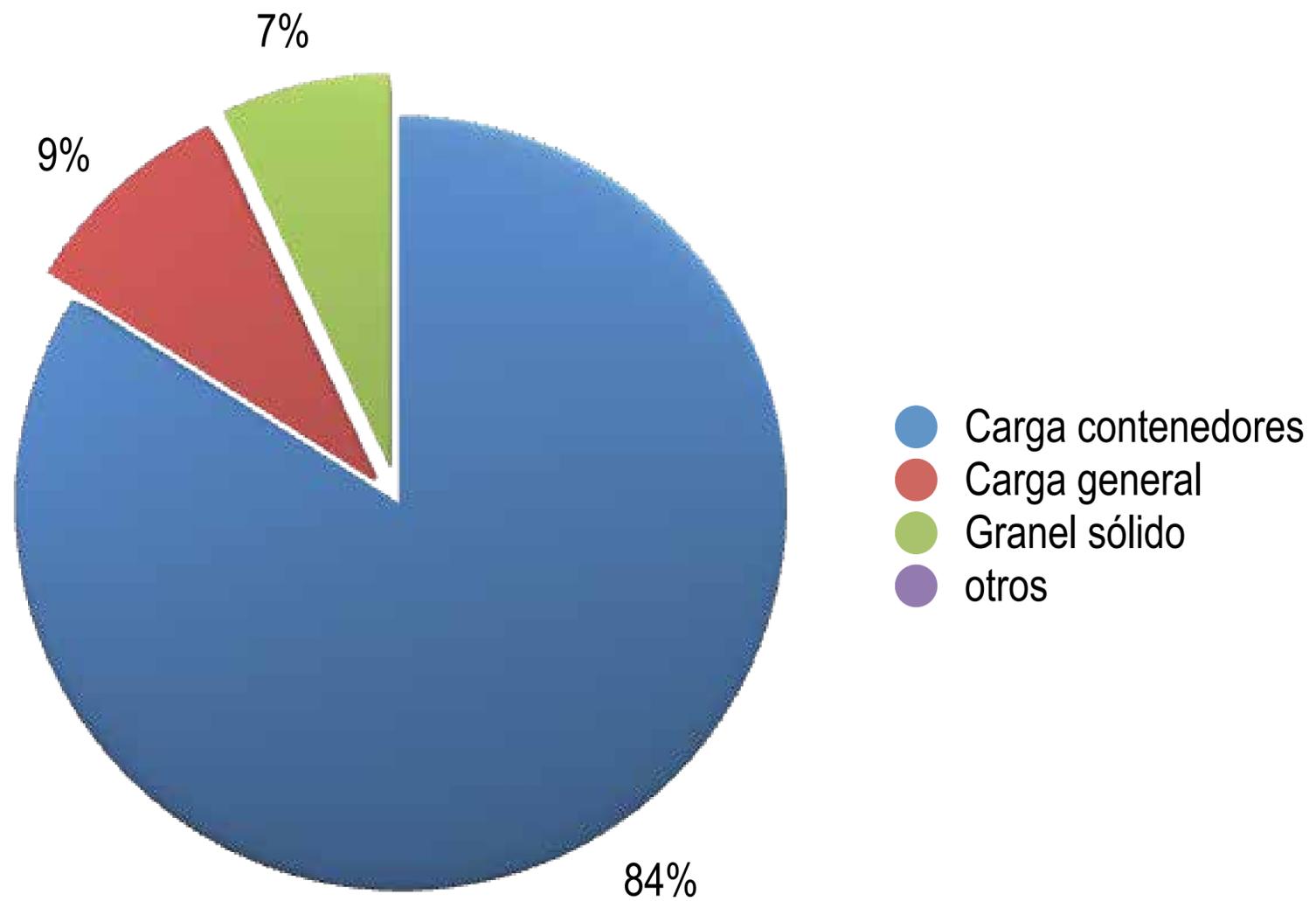
3

Unidades movilizadas a Dic 2012



4

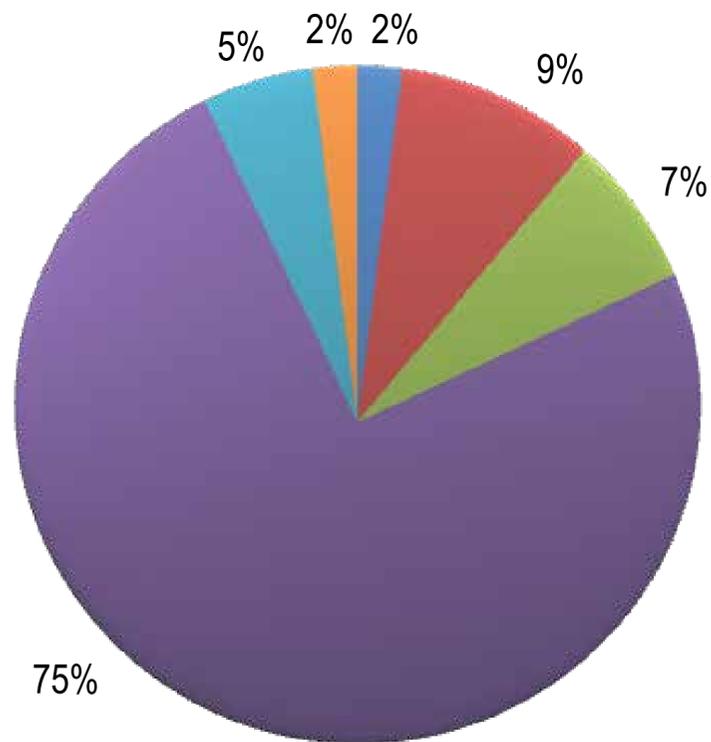
Tipo de carga a Dic 2012



5

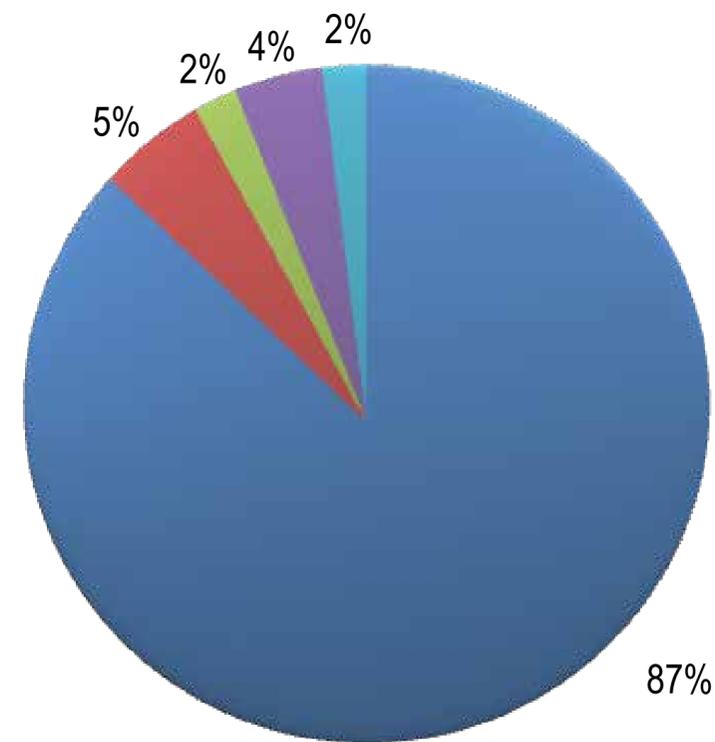
Origen y destino de los buques servidos a dic 2012

Origen



- Costa Rica
- Altamar
- El Salvador
- Jamaica
- Guatemala
- México

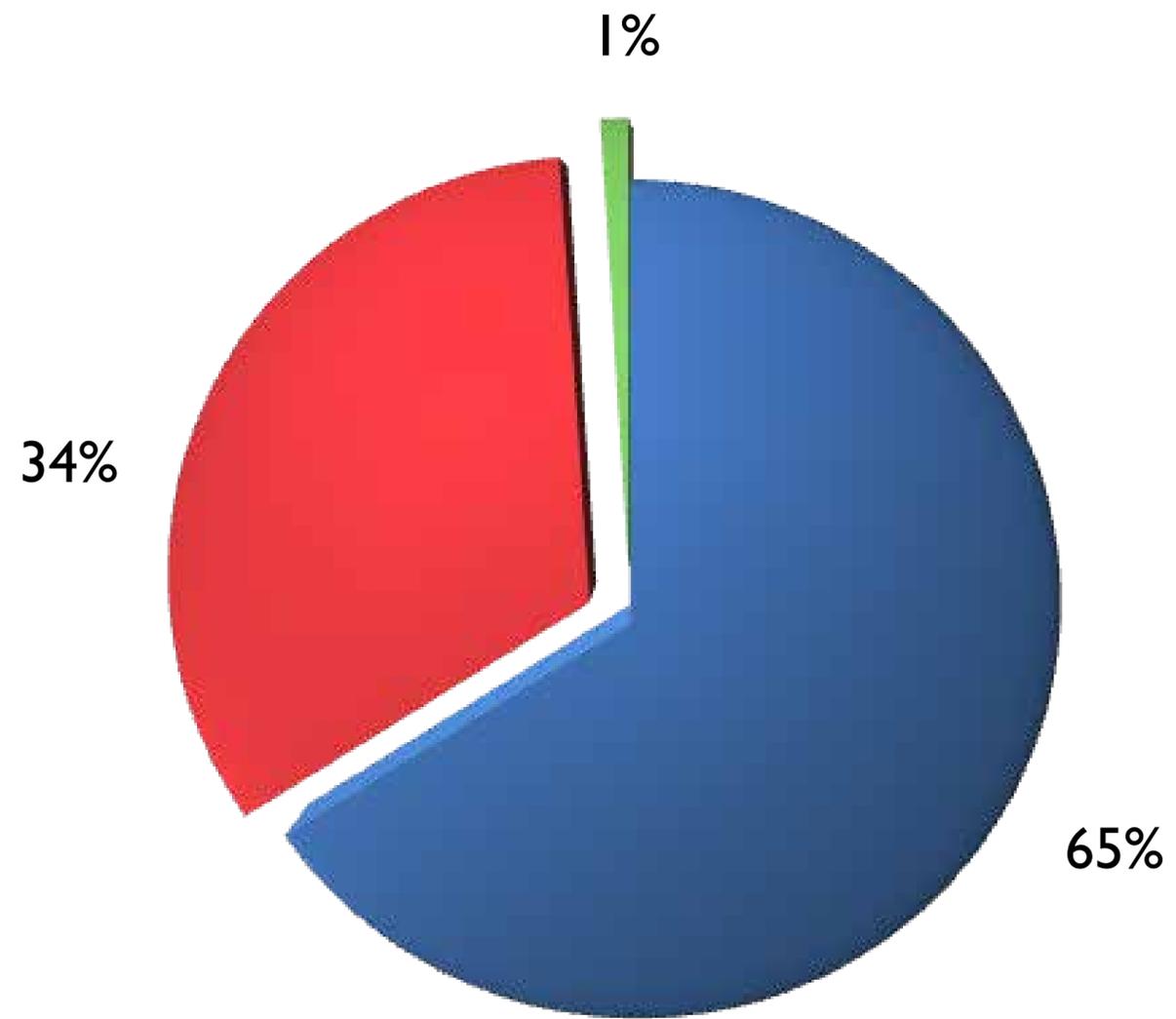
Destino



- Costa Rica
- El Salvador
- Guatemala
- Altamar
- Estados Unidos

7

Destino de TEUS movilizados dic 2012



- Honduras
- Nicaragua
- El Salvador
- Otros

6

Buques atendidos y carga movilizada Enero - Mayo 2013

Null	Buque	Fecha de Atraque	TM
620131	Trasher	06/02/2013	3,310.08
620132	Geraldine Manx	18/02/2013	8,396.36
620133	Pretty Sight	26/03/2013	10,319.11
620134	African Kite	17/04/2013	2,750.15
	Total TM		24,775.70

VI. Estados financieros

Periodos:

Ene - May 2013 / Jun-Dic 2012

	1 Enero al 31 de Mayo 2013	1 Junio al 31 de Diciembre 2012
INGRESOS TOTALES	14,7 81,253	13,415,783
Servicios portuarios	169,543	1,051,579
Arrendamientos	4,627	10,232
Transferencias corrientes recibidas	18,191	132,642
Diferencias por tipos de cambio	14,539,214	12,221,329
Ingresos no de operación	49,678	-
GASTOS TOTALES	5,236,175	11,47,297
Gastos en personal	335,104	539,667
Gastos en bienes y consumo de servicios	609,090	1,083,091
Gastos en bienes capitalizables	715	16,239
Gastos financieros y otros	1,309,051	2,278,801
Gastos en transferencias otorgadas	10,100	81,045
Costos de ventas y cargos calculados	2,971,432	4,064,489
Diferencia por tipo de cambio	-	3,324,061
Gastos de actualizaciones y ajustes	682	79,905
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	9,545,079	1,948,486
SOBRE LARENTA Y RETRIBUCION FISCAL		

Periodos:

Ene - May 2013 / jun-Dic 2012

RECURSOS	1 Enero 2013 al 31 de Mayo 2013	31 Mayo al 31 de Diciembre 2012
Fondos	298,615	349,970
Disponibilidades	210,924	263,191
Anticipo de fondos	1,942	37,335
Deudores monetarios	85,748	49,444
Inversiones financieras	242,633	13,754
Deudores financieros	36,174	-
Inversiones intangibles	206,459	13,754
Inversiones en existencia	1,106,523	1,027,114
Inversiones en bienes de uso	289,858,200	292,805,751
Inversiones en proyectos y programas	200,000	200,000
Total recursos	291,705,971	294,396,589
OBLIGACIONES		
Deuda corriente	77,433,978	72,196,892
Financiamiento de terceros	92,041,661	109,514,443
Patrimonio estatal	112,685,254	112,712,701
Resultado del ejercicio a la fecha (antes de impuesto)	9,545,079	(27,448)
Total obligaciones	291,705,971	294,396,589

GRACIAS

