**NOTA TÉCNICA**

**HO-L1198 Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Cargas de Honduras**

**Alcances del Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte, Honduras (PM-CLN)**

Situación Actual e Impacto Potencial del Programa

*Elaborado por Marelia Martínez Rivas*

*Julio 2018*

CONTENIDO

1. ANTECEDENTES 3

2. SITUACIÓN ACTUAL DEL CONGLOMERADO LOGÍSTICO DEL NORTE 5

2.1. Inversiones Portuarias 5

2.2. Accesos y flujos de tránsito en Puerto Cortés 6

2.3. Flujos de tránsito a través de San Pedro Sula 7

2.4. Aeropuerto de San Pedro Sula 8

2.5. Fronteras terrestres y conexiones viales 8

2.6. Flujos nicaragüenses y cabotaje 8

3. DEMANDA DEL CONGLOMERADO 9

4. ALCANCES PROPUESTOS DEL PM-CLN 10

4.1. Objetivo 10

4.2. Alcances generales 10

Figuras

Figura 1 Imagen Objetivo del Sistema Logístico Nacional de Honduras 3

Figura 2 Nuevas instalaciones logísticas de Puerto Cortés 6

Figura 3 Propuesta de Canal Seco – Libramiento de San Pedro Sula 7

Figura 4 Central de cross-docking de San Antonio, Argentina 9

# **ANTECEDENTES**

En 2016 Honduras elaboró su Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG) mediante un amplio proceso de consulta a los actores relevantes del país tanto del sector público como privado. Este instrumento fue actualizado entre los meses de Agosto y Diciembre de 2017, período en el cual se elaboró igualmente el Plan de Acciones Inmediatas (PAI).

El sistema logístico de Honduras está compuesto por un conjunto de infraestructura física de alcance nacional, regional o local, complementados por servicios de transporte y logística, y procesos de control de operaciones de comercio exterior que se brindan en aquellos nodos relacionados con flujos de mercancías con origen o destino en el comercio exterior del país. Este conjunto de componentes que integran la oferta de infraestructura fue organizado en el PNLOG de Honduras en conglomerados logísticos, agrupaciones de componentes físicos que tienen una interrelación funcional muy estrecham y que sirven a grupos de demanda agrupados en segmentos denominados subsistemas logísticos prioritarios que a su vez están integrados por las familias logísticas más relevantes del país.

Figura 1 Imagen Objetivo del Sistema Logístico Nacional de Honduras

*Fuente: PNLOG de Honduras. BID, 2017*

Durante la elaboración del PAI, los actores clave del sector priorizaron las acciones a llevar a cabo en dichos conglomerados, reconociendo la necesidad de preservar el enfoque sistémico en la solución de los problemas. Entre los conglomerados identificados para el corto plazo destaca el Conglomerado Logístico del Norte (CLN), grupo funcional integrado por:

* Puerto Cortés y sus zonas logísticas internas de apoyo al movimiento portuaria así como a las actividades de inspección y llevan a cabo las distintas instituciones que integran la comunidad portuaria
* Los almacenes extraportuarios ubicados en la ciudad del mismo nombre, en los cuales se llevan a cabo principalmente actividades logísticas auxiliares al movimiento portuario (consolidación, desconsolidación, almacenaje, depósito aduanero, depósito de contenedores vacíos, etc.)
* El antepuerto de Puerto Cortés, que permite regular el flujo de vehículos hacia la zona portuaria y descongestionar sus accesos
* A futuro, una o varias zonas logísticas de apoyo a la distribución urbana en la zona de influencia de Puerto Cortés y San Pedro Sula
* La frontera Corinto-Entre Ríos y la CA-13 hasta Puerto Cortés
* La red vial de acceso al puerto así como toda la red actual y futura que sirve los movimientos de larga distancia entre Puerto Cortés y San Pedro Sula con destino al resto del país
* A futuro una eventual zona logística especializada de apoyo al movimiento de productos perecederos (terminal de consolidación, transferencia, cross-docking, etc., por definir)

Dado que la interrelación funcional entre estos componentes es tan estrecha, se concluyó sobre la importancia de llevar a cabo un Plan Maestro del conglomerado que analice la demanda actual y futura canalizada por el conglomerado tanto de origen nacional como regional con base de distintos escenarios de desarrollo relacionados con el grado en que Puerto Cortés cumple una función de *hub* regional. A esto se debe sumar el crecimiento de la propia demanda interna del país.

Posteriormente se identificó la conveniencia de incluir en el análisis el nodo logístico Occidental, que incluye las fronteras de El Florido, El Poy y Agua Caliente, dado que se presume que los flujos desde estas fronteras en buena medida se dirigen a Puerto Cortés y del interés del puerto atraerlas y brindar servicios a dichos movimientos regionales.

# **SITUACIÓN ACTUAL DEL CONGLOMERADO LOGÍSTICO DEL NORTE**

## **Inversiones Portuarias**

A la fecha actual, la terminal de contenedores de Puerto Cortés, otorgada en concesión en el año 2013 a la Operadora Portuaria Centroamericana (empresas del grupo ICTSI), ha venido realizando inversiones de modernización y mejoramiento en los muelles. El puerto cuenta ahora con 34 Has de terminal con 1800 tomas reefer, y una capacidad para el manejo de 1 millón de TEUs, capacidad que a futuro, según lo previsto en el contrato de concesión, alcanzaría los 2 millones de TEUs. La profundidad oscilará entre 15 y 15,5 mts permitiendo así la recepción de buques de gran tamaño.

El tráfico actual es de 650.000 TEU de los cuales el 7% está compuesto de mercancías de tránsito desde y hacia Nicaragua, seguido de El Salvador y Guatemala. Este tráfico está por debajo de las previsiones del puerto, por lo que los ingresos actuales se sitúan por debajo de las expectativas al momento de suscribir el contrato de concesión. La caída reciente del flujo con Nicaragua debido a los problemas internos que confronta ese país hace prever que las previsiones de tráfico se verán aún más afectadas. Para el concesionario los flujos de interés a servir y con incidencia en la amortización de la inversión, son los flujos generados por Honduras y los flujos de tránsito generados por los países vecinos, y en mucha menor medida los flujos de transbordo.

Paralelamente a las inversiones en los muelles, áreas de recepción, inversiones en seguridad y equipamiento diverso, OPC ha culminado recientemente la construcción de un centro de operaciones logísticas que en su etapa final contará con las siguientes instalaciones:

* Oficinas e instalaciones para la realización de las actividades logísticas e inspección por las autoridades en el puerto
* Laboratorio del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA) exclusivo para OPC
* Área de vaciado y llenado de contenedores
* Zona de almacén cubierto, que incrementará en un 1,000% la capacidad de jaulas para inspección y otras operaciones logísticas dentro del puerto
* Áreas de inspección techadas
* Cuatro jaulas para inspección de contenedores frigoríficos
* Oficinas para aduanas de Guatemala, El Salvador y Nicaragua
* Área especial para almacenaje de carga peligrosa
* Área especial para consolidado y des consolidado de cargas
* Racks de almacenaje de cargas sueltas
* Plataforma de cross-docking

“A la fecha OPC ha destinado cerca de US$ 100 millones que corresponden a equipamiento e infraestructura directa en las instalaciones portuarias existentes. Además en la actualidad se está realizando una fuerte inversión en la construcción del Muelle 6, obra que se estima tenga un costo estimado de US$ 145 Millones”[[1]](#footnote-1).

Con la ampliación del espacio de muelle, el puerto podría ampliar la zona logística a cerca de 60 Has. Estas actividades serían básicamente una extensión de las actividades auxiliares ya contempladas en el nuevo centro logístico.

Figura 2 Nuevas instalaciones logísticas de Puerto Cortés

|  |  |
| --- | --- |
| http://www.opc.hn/wp-content/uploads/2018/02/vlcsnap-000191.jpg |  |

*Fuente : www.opc.hn*

## **Accesos y flujos de tránsito en Puerto Cortés**

Uno de los principales problemas que confronta Puerto Cortés en la actualidad son los accesos al puerto. La estructura del puente que atraviesa el canal de descargue de la Laguna de Alvarado se encuentra muy fragilizado y su capacidad es muy inferior al tráfico actual y previsto, lo que limita el flujo y el peso que puede tolerar el puente.

Para solventar el problema que ha sido señalado durante muchos años, la Alcaldía cuenta con un proyecto para el desarrollo de un libramiento que se localizaría parcialmente en un relleno a ser realizado sobre la laguna, y que contempla igualmente pasos a desnivel con el fin de segregar flujos y reducir los puntos de conflicto. Dicho proyecto tiene previsto ser desarrollado en dos fases mediante el modelo APP, para lo cual ya se han iniciado las gestiónes con Coalianza. Los estimados preliminares arrojan un costo de 17 millones de dólares en la Fase I, y 26 millones de dólares en la Fase II.

La ciudad de Puerto Cortés se caracteriza igualmente por la presencia de numerosos terminales extraportuarios en lo que se llevan a cabo actividades de almacenamiento, consolidación, desconsolidación así como estacionamiento de vehículos. El estacionamiento de camiones se lleva igualmente a cabo en la vía debido a la falta de espacio suficiente y a la ausencia de un sistema de cita de camiones. Todo el flujo de carga del puerto sumado al movimiento de los almacenes extraportuarios genera un conflicto permanente por solapamiento del movimiento urbano de pasajeros con el movimiento de grandes generadores de carga, y con el tráfico de larga distancia que genera el puerto. La Empresa Nacional de Puertos está construyendo un antepuerto de tamaño reducido en las proximidades del puerto en una zona destinada anteriormente a actividades deportivas. Dicho espacio no es suficiente para cubrir las necesidades de estacionamiento temporal de camiones en un escenario futuro de hub regional consolidado.

Para solventar esta situación la Alcaldía ha financiado un proyecto preliminar para el desarrollo de una Terminal Logística localizada en un terreno adyacente a la CA-13. El proyecto combina áreas de estacionamiento y funcionalidades de un truck-center (gasolinera, mantenimiento de vehículos), con áreas de almacenaje en patio, oficinas y servicios a los transportistas (hotel, cafetería, duchas, etc.).

A juicio del consultor la iniciativa es interesante pero requiere ser madurada. Igualmente existe la preocupación válida que dicha inversión pueda atentar contra el equilibrio financiero de la concesión de Puerto Cortés en la cual se tiene previsto igualmente el desarrollo de espacio logístico, a sabiendas que dicha inversión está sujeta a que las previsiones de tráfico se alcancen a un ritmo razonable. Por otra parte, la localización de la zona prevista por la alcaldía y la gran superficie disponible, presentan una oportunidad sin precedentes para ordenar la relación ciudad-puerto, en particular en lo que respecta al estacionamiento y la operación de almacenes extra-portuarios que podrían progresivamente ir migrando a la zona en cuestión. La misma podría igualmente brindar el potencial para el desarrollo de actividades logísticas de valor agregado a las distintas cadenas logísticas usuarias del puerto, favoreciendo así el empleo y la actividad económica local alrededor de este tipo de actividad logística que demanda mucha más mano de obra que la actividad auxiliar.

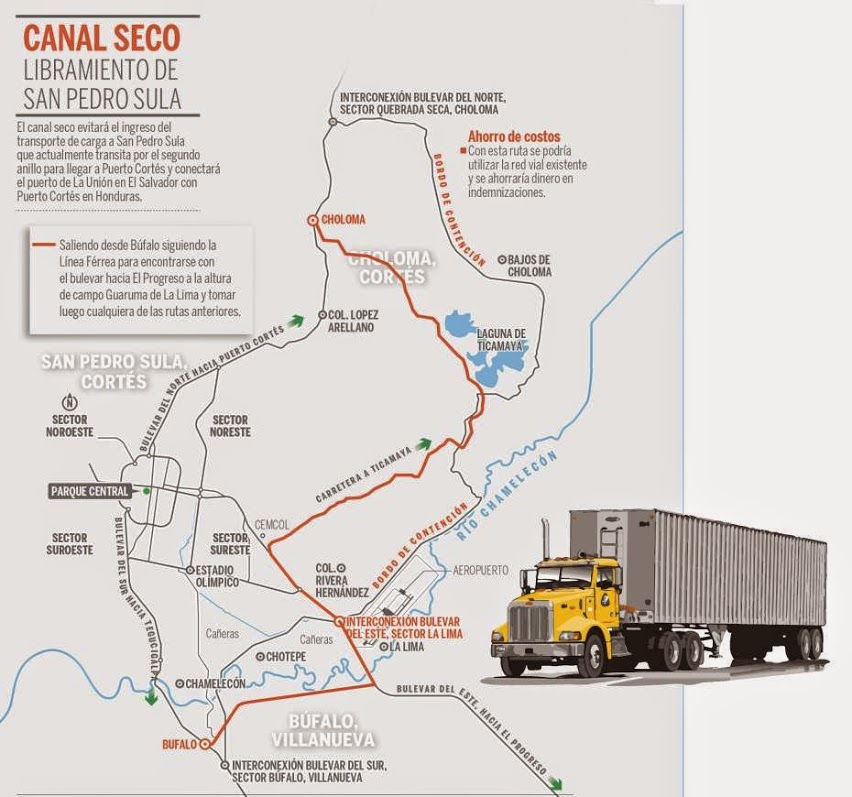
## **Flujos de tránsito a través de San Pedro Sula**

Otro punto crítico del CLN lo constituye el paso por San Pedro Sula. Si bien se han hecho inversiones importantes en la red vial – en particular el anillo periférico –, en la actualidad el solapamiento de viajes de larga distancia con destino a otras zonas del país, así como los flujos de tránsito a terceros países, genera demoras de importancia, lo cual contribuye a elevar los costos logísticos, reducir la atractividad de Puerto Cortés para los usuarios regionales, y elevar las externalidades negativas sobre la zona urbana.

La congestión afecta igualmente el acceso al aeropuerto, lo cual es especialmente crítico para los flujos de mercancías generados por los usuarios industriales de San Pedro Sula y sus adyacencias. Cabe destacar que en la misma hay una concentración muy importante de zonas francas e industrias.

Se ha definido el trazado preliminar de un *canal seco* que ha sido ejecutado parcialmente. El mismo facilitaría el acceso al aeropuerto y segregaría los viajes de larga y corta distancia. Valdría la pena evaluar si las características de diseño se adaptan a las previsiones de generación de tráfico de Puerto Cortés desde la perspectiva de desarrollo de un hub portuario y logístico regional consolidado.

Figura 3 Propuesta de Canal Seco – Libramiento de San Pedro Sula



*Fuente: Coalianza*

## **Aeropuerto de San Pedro Sula**

Durante la elaboración del PNLOG se destacó la problemática de accesos al área de carga, la limitada conectividad así como las demoras que impiden que el aeropuerto alcance su máxima capacidad. Dicho aeropuerto canaliza actualmente el 72% de la carga aérea hondureña y si bien dicha proporción podría alterarse con la apertura del nuevo aeropuerto de Palmerola, el flujo no tiene perspectivas de reducirse en razón de la elevada proporción de carga cautiva ubicada en la zona de influencia directa del aeropuerto de SP Sula. Es probable igualmente que el nuevo aeropuerto de Palmerola, ubicado en una zona productora agrícola con un crecimiento acelerado de exportaciones de vegetales orientales por vía aérea, experiemente un rápido crecimiento de movimientos de carga como resultado de la liberación de la restricción a las exportaciones aéreas sobre la demanda reprimida.

## **Fronteras terrestres y conexiones viales**

Con la elevación del paso de frontera Corinto-Entre Ríos a nivel de frontera nacional como resultado de la Unión Aduanera Honduras-Guatemala, se espera un incremento del tráfico en la misma por flujos procedentes de Guatemala que actualmente confrontan demoras y problemas de capacidad en los puertos del Atlántico, en particular el puerto nacional Santo Tomás de Castilla. Dicha frontera ha sido acondicionada a fin de adaptarse a la naturaleza del tráfico y los controles simplificados resultado del acuerdo de Unión Aduanera, pero la CA-13 entre la frontera y Puerto Cortés necesita ser modernizada para adaptarse a esta nueva puerta de entrada al país.

En el caso de las fronteras del nodo logístico del occidente – El Florido, Agua Caliente y en particular El Poy –, es necesario integrar dichos flujos al análisis y evaluar la situación de la infraestructura y procesos bajo la perspectiva de una Unión Aduanera en la que se integra El Salvador. En particular destaca la frontera El Poy y sus accesos.

Cabe finalmente destacar que estos flujos simplificados podrían tener alguna incidencia en el crecimiento a futuro del tráfico de Puerto Cortés. La Unión Aduanera implica una simplificación significativa de procedimientos y, por ende, de tiempo de paso fronterizo, lo cual podría liberar una demanda reprimida hasta la fecha.

## **Flujos nicaragüenses y cabotaje**

Los recientes eventos en Nicaragua han representado un impacto negativo para Puerto Cortés. Ante el cierre de las fronteras terrestres se hace más evidente la importancia de generar una alternativa de cabotaje regional que considere no solo el movimiento por contenedores sino volúmenes menores que podrían ser consolidados en Puerto Cortés. Los análisis hechos hasta la fecha sobre cabotaje se han centrado en el movimiento de contenedores y sería pertinente explorar el movimiento de camiones en Ro-Ro, tal como se ha identificado y discutido en los diversos PNLOG elaborados en la Región[[2]](#footnote-2).

# **DEMANDA DEL CONGLOMERADO**

Tal como se ha indicado, la demanda del conglomerado está compuesta principalmente por flujos de de importación y exportación nacionales y regionales, y en menor medida movimiento de transbordo. Estos flujos a su vez están integrados por familias logísticas regionales que los países han priorizado en sus PNLOG. Los segmentos de demanda más importantes son:

* Exportaciones de bienes agrícolas secos, principalmente café, generalmente por vía marítima salvo en presentaciones especiales
* Exportaciones de bienes agrícolas semiperecederos (bananos, piña, melón), por vía marítima, en contenedores bien sea en buques fletados o en buques de línea regular
* Exportaciones de bienes perecederos de vida útil muy corta (vegetales orientales, frutas rojas, frutas exóticas) principalmente por vía aérea pero de forma creciente por vía aérea
* Exportaciones de maquilas textiles y maquilas de cables y arneses para la industria automovilística, por vía marítima y aérea
* Importaciones de bienes de consumo manufacturados principalmente por vía marítima en contenedores
* Importaciones de productos farmacéuticos y de alto valor por vía aérea

En toda la zona de influencia del conglomerado, el reto principal del sector logístico consiste en generar esquemas que ofrezcan al pequeño y mediano productor alternativas para expedir sus productos sin pédida de valor significativo. En Latinoamérica hay ejemplos muy exitosos de logística colaborativa – esquemas logísticos que promueven la colaboración a lo largo o en segmentos muy importantes de la cadena – que han reducido el costo, mejorado la calidad y estimulado el desarrollo del sector servicios de transporte. Estos esquemas generalmente se apuntalan en la existencia de infraestructura logística especializada bien en el origen – a través de agrocentros que cumplan funciones logísticas más allá del simple acopio y post-producción – o en los nodos de comercio exterior. En Puerto Cortés, durante la elaboración del PNLOG, se discutió sobre la necesidad de explorar la factibilidad de crear una central de cross-docking y acopio de corto plazo de perecederos que permita llenar el contenedor en el puerto – reduciendo así los costos de rodaje en vacío del equipo –, y permita consolidar el producto de pequeños y medianos productores desligándolos del esquema compra-venta tradicional con el paso a través de múltiples intermediarios.

El plan maestro del CLN debe por lo tanto profundizar en este aspecto y evaluar el rol de plataformas digitales colaborativas en promover un cambio en el esquema de comercialización en pro de un mejor posicionamiento del pequeño productor en la cadena de valor.

Figura 4 Central de cross-docking de San Antonio, Argentina

*Fuente: Presentación G. Perrín. ExGerente de Comercial de TSP Patagonia Norte. Puerto de Bahía Blanca y San Antonio Este, Argentina. Seminario BID Paraguay. 2011*

# **ALCANCES PROPUESTOS DEL PM-CLN**

La situación descrita anteriormente permite esbozar de forma general los objetivos y alcances de un Plan Maestro del CLN (PM-CLN).

## **Objetivo**

El objetivo del PM-CLN consiste en hacer un análisis de la demanda actual y futura nacional y regional del conglomerado logístico del norte, formular escenarios de captación y desarrollo de dicha demanda para todos los modos de transporte, y proponer una estrategia de desarrollo del conglomerado que incluya soluciones alternativas para el desarrollo de los distintos componentes de la oferta.

De forma específica, el PM-CLN deberá:

* Identificar las cadenas usuarias y sus requerimientos logísticos en lo que respecta actividades auxiliares y de valor agregado.
* Estimar los flujos potenciales por modo de transporte: flujos carreteros, marítimos, de cabotaje y aéreos
* Identificar las funciones de la oferta de infraestructura logística de apoyo a los distintos tipos de cadenas usuarias de la oferta del conglomerado
* Identificar las necesidades de inversión vial tomando en cuenta la necesidad de segregar los flujos de larga y corta distancia
* Arrojar costos de inversión en infraestructura, equipamiento y servicios complementarios incluyendo sistemas tecnológicos que incorporen las nuevas tecnologías digitales
* Identificar las fuentes de financiamiento potencial y el modelo de gestión recomendado

## **Alcances generales**

El plan deberá contemplar los siguientes alcances:

* Identificación del área de influencia nacional y regional
* Estimación de demanda actual y futura, por familias logísticas usuarias de la oferta del conglomerado
* Actividades logísticas potenciales – auxiliares y de valor agregado – a ser ofrecidas en el CLG a las cadenas usuarios, y estimación de espacio requerido
* Identificación del potencial de desarrollo de un esquema de logística colaborativa que se apoye en infraestructura especializada para el sector agrícola – v.g. una central de cross-docking –, y las condiciones requeridas para la operación exitosa del modelo
* Formulación de escenarios de desarrollo
* Analizar y estimar flujos actuales carreteros, marítimos, de cabotaje y aéros bajo distintos escenarios, de larga distancia y de la última milla, e impacto en la red existente
* Análisis de capacidad de infraestructura vial, portuaria, logística y aérea
* Análisis preliminar de tarifas portuarias, viales y de superficie logística, y su impacto en la captación de la demanda
* Formulación de una estrategia para el desarrollo del CLN que incluya los requerimientos de servicio, flujos de información y sistemas de apoyo, y modernización de procesos.
* Proponer modelos de gestión adaptados a los distintos componentes.

1. Fuente: www.opc.hn [↑](#footnote-ref-1)
2. A la fecha de elaboración de la presente Nota Técnica se habían elaborado los PNLOG de Panamá, Costa Rica, República Dominicana, Guatemala, Belice y Honduras, y estaban en proceso de elaboración los de Nicaragua y El Salvador. [↑](#footnote-ref-2)