



# Impacto de la ampliación del canal de Panamá. El desafío para la gestión de la capacidad en los puertos de América Latina y el Caribe

**Ricardo J. Sánchez**

*Septiembre de 2007*



NACIONES UNIDAS  
UNITED NATIONS





# Regional and International cooperation

▶ IIRSA



▶ IADB



▶ The World Bank



▶ CAF



▶ COCATRAM



▶ Andean Community



▶ International Association of Maritime Economists (IAME)



INTERNATIONAL  
ASSOCIATION OF MARITIME  
ECONOMISTS

▶ Interamerican Committee on Ports (CIP)



▶ American Association of Port Authorities (AAPA)



▶ UNDP



▶ International Transport Worker's Federation



▶ ALAF



▶ Port Performance Research Network (PPRN)

▶ International Navigation Association (PIANC)



# Índice

- ▶ **La importancia del Canal de Panamá para América Latina**
- ▶ **La importancia de América Latina y el Caribe para el Canal de Panamá**
- ▶ **Expansión de capacidad, crecimiento del comercio marítimo**
- ▶ **El desafío de la gestión de capacidad en los puertos**

# Índice

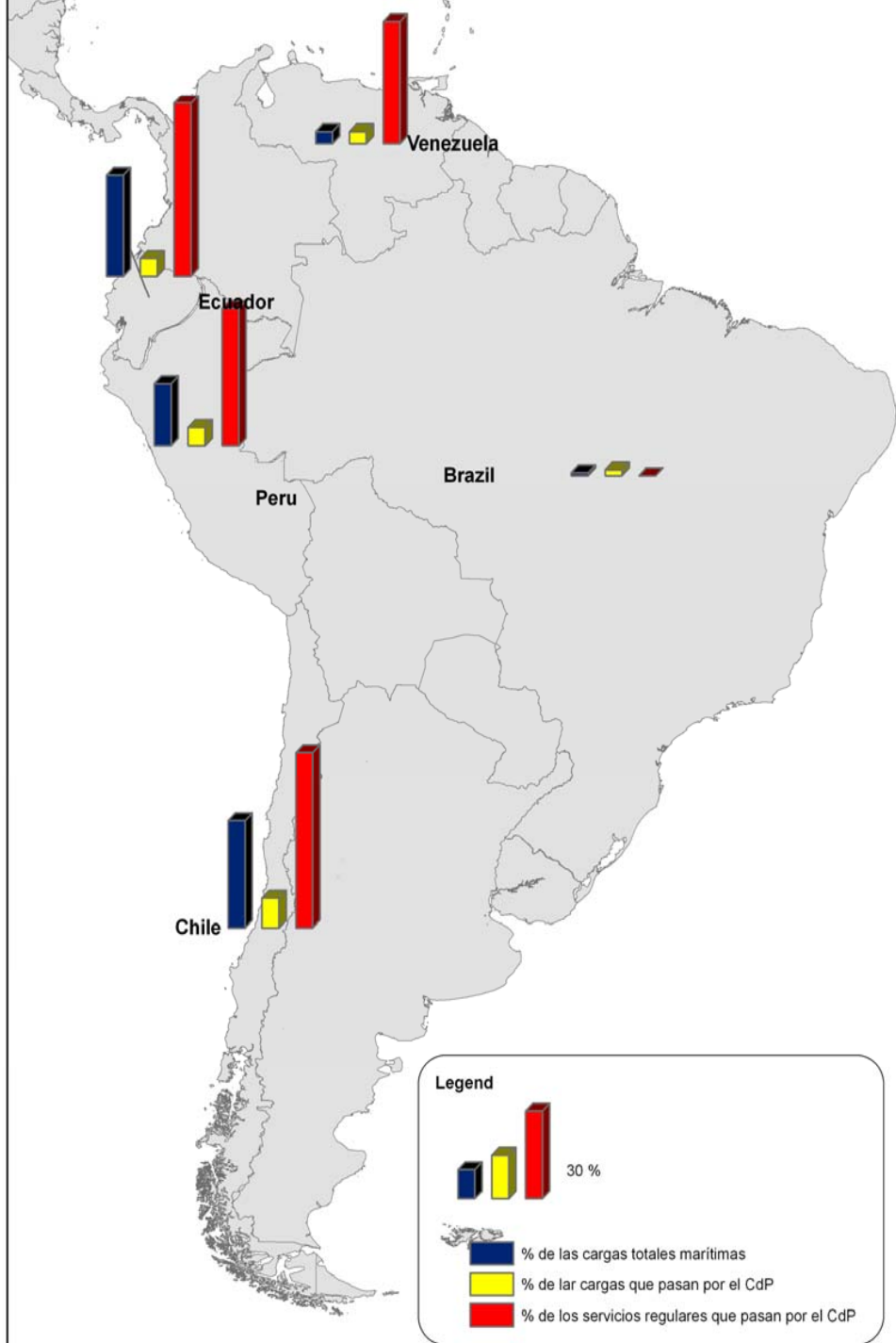
- ▶ **La importancia del Canal de Panamá para América Latina y el Caribe**
- ▶ **La importancia de América Latina y el Caribe para el Canal de Panamá**

---

- ▶ **Expansión de capacidad, crecimiento del comercio marítimo**
- ▶ **El desafío de la gestión de capacidad en los puertos**



# El canal de Panamá y América del Sur





## La actividad del canal de Panamá

- ▶ En el año fiscal 2006 un total de 14 194 buques transitaron por el Canal de Panamá.
- ▶ Los ingresos totales ascendieron a \$1 477 millones, de los cuales \$1 026 millones fueron ingresos por peaje.
- ▶ En el año fiscal 2006 el Canal estableció un nuevo récord en seguridad, registrándose sólo 10 accidentes contra un total de 14 194 tránsitos. La última vez que en el Canal hubo 10 accidentes fue en el año fiscal 1923, sin embargo, en ese año solamente se registraron 3 967 tránsitos.
- ▶ En el año fiscal 2006, un total de 211.7 millones de toneladas largas transitaron por el Canal de Panamá. La principal carga que transita por el canal es carga en contenedores, seguida por granos.
- ▶ Los buques portacontenedores representaron el 49% de los ingresos por peaje del Canal de Panamá. El 47.6% de los buques de alto calado que transitan por el Canal son buques panamax (máximo tamaño posible para transitar el canal).
- ▶ La principal ruta es la que une a Asia con la costa este de los Estados Unidos. Le sigue en importancia la ruta que une la costa oeste de Suramérica con la costa este de los Estados Unidos.



## Importancia del canal hacia la región

- ▶ **Aporta al sistema logístico global, pero también al regional, que puede aprovechar la conexión global que permite el Canal.**
- ▶ **Aumenta la conectividad externa de toda la región, e incluso la intraregional.**
- ▶ **Pone a disposición su enclave estratégico**
- ▶ **Permite ahorros de tiempo y costos de viaje comparado con todas sus alternativas operativas.**
- ▶ **El costo del tránsito del Canal se ubica, dependiendo del tipo de productos, entre un 0.5% y un 2.5% del costo del producto. En algunos de bajo valor agregado, puede llegar al 5%.**
- ▶ **Es importante para todos los países de la región, sin embargo para algunos en particular lo es más que para otros...**
- ▶ **A continuación, algunos ejemplos.**



## El caso de Chile

Datos de 2005

- ▶ **Cargas con destino u origen Chile que transitan el Canal de Panamá (CdP): 20 millones de t**
- ▶ **Es el 35.7% de las cargas totales marítimas de Chile, y el 10.2% de las cargas del CdP.**
- ▶ **Las importaciones vienen principalmente de Estados Unidos costa oeste, Europa, Colombia y Panamá. Son 5.7 millones de t (el 36.2% de las importaciones totales del país por vía marítima).**
- ▶ **84% del total de importaciones por el CdP son cargas generales por contenedor, crudo y derivados, carbón.**
- ▶ **Las exportaciones van principalmente a EEUU costa este, Europa y México. 14 millones de t son sal, cargas generales, cobre y madera. Es el 49% de las exportaciones marítimas del país.**
- ▶ **Su conexión al mundo por el CdP: 13 de los 22 servicios marítimos que abastecen al país atraviesan el CdP.**
- ▶ **Un tema preocupante del aumento del peaje son las exportaciones de sal.**





## El caso de Ecuador

Datos de 2005

- ▶ **Cargas con destino u origen Ecuador que transitan el Canal de Panamá (CdP): 11.6 millones de t**
- ▶ **Es el 34.2% de las cargas totales marítimas de Ecuador, y el 5.8% de las cargas del CdP.**
- ▶ **Las importaciones vienen de diversas partes de la región y del resto del mundo. Son 4.6 millones de t (el 96.7% de las importaciones totales del país por vía marítima).**
- ▶ **47% del total de importaciones por el CdP son cargas generales por contenedor, gas licuado, derivados de petróleo, y carbón.**
- ▶ **Las exportaciones van principalmente a EEUU costa este, Europa, Caribe. 7 millones de t son **banano**, petróleo crudo, y cargas generales. Es el 29% de las exportaciones marítimas del país.**
- ▶ **Su conexión al mundo por el CdP: 11 de los 19 servicios marítimos que abastecen al país atraviesan el CdP.**



## El caso de Perú

Datos de 2006

- ▶ **Cargas con destino u origen Perú que transitan el Canal de Panamá (CdP): 12 millones de t**
- ▶ **Es el 20.7% de las cargas totales marítimas de Perú, y el 5.7% de las cargas del CdP.**
- ▶ **Las importaciones que vienen principalmente de la costa este de América del Sur son 1.9 millones de toneladas (sobre 5.3 millones totales, es el 36%). Se trata principalmente de petróleo y sub-productos, carbón, manufacturas y cargas contenedorizadas en general.**
- ▶ **Las exportaciones van principalmente a EEUU costa este: minerales, petróleo, y cargas generales por contenedor (son 2.8 millones de toneladas sobre 6.8 millones que el Perú exporta usando los servicio del Canal de Panamá).**
- ▶ **Su conexión al mundo por el CdP: 46 servicios marítimos que abastecen al país atraviesan el CdP.**



## El caso de Venezuela

Datos de 2005

- ▶ **Cargas con destino u origen Venezuela que transitan el Canal de Panamá (CdP): 6.9 millones de t**
- ▶ **Es el 3.8% de las cargas totales marítimas de Venezuela, y el 3.5% de las cargas del CdP.**
- ▶ **Las importaciones vienen de diversas partes de la región y del resto del mundo (Chile, China, México, Guatemala, y costa oeste de EEUU. Es 1.4 millones de t (el 13.1% de las importaciones totales del país por vía marítima).**
- ▶ **Las exportaciones van principalmente a la costa oeste de América Latina y de EEUU, China, Corea y Japón. 5.6 millones de t son hierro y acero, petróleo crudo, coque de petróleo, aluminio y cobre. Es el 3.2% de las exportaciones marítimas del país.**
- ▶ **Su conexión al mundo por el CdP: 11 de los 27 servicios marítimos que abastecen al país atraviesan el CdP.**



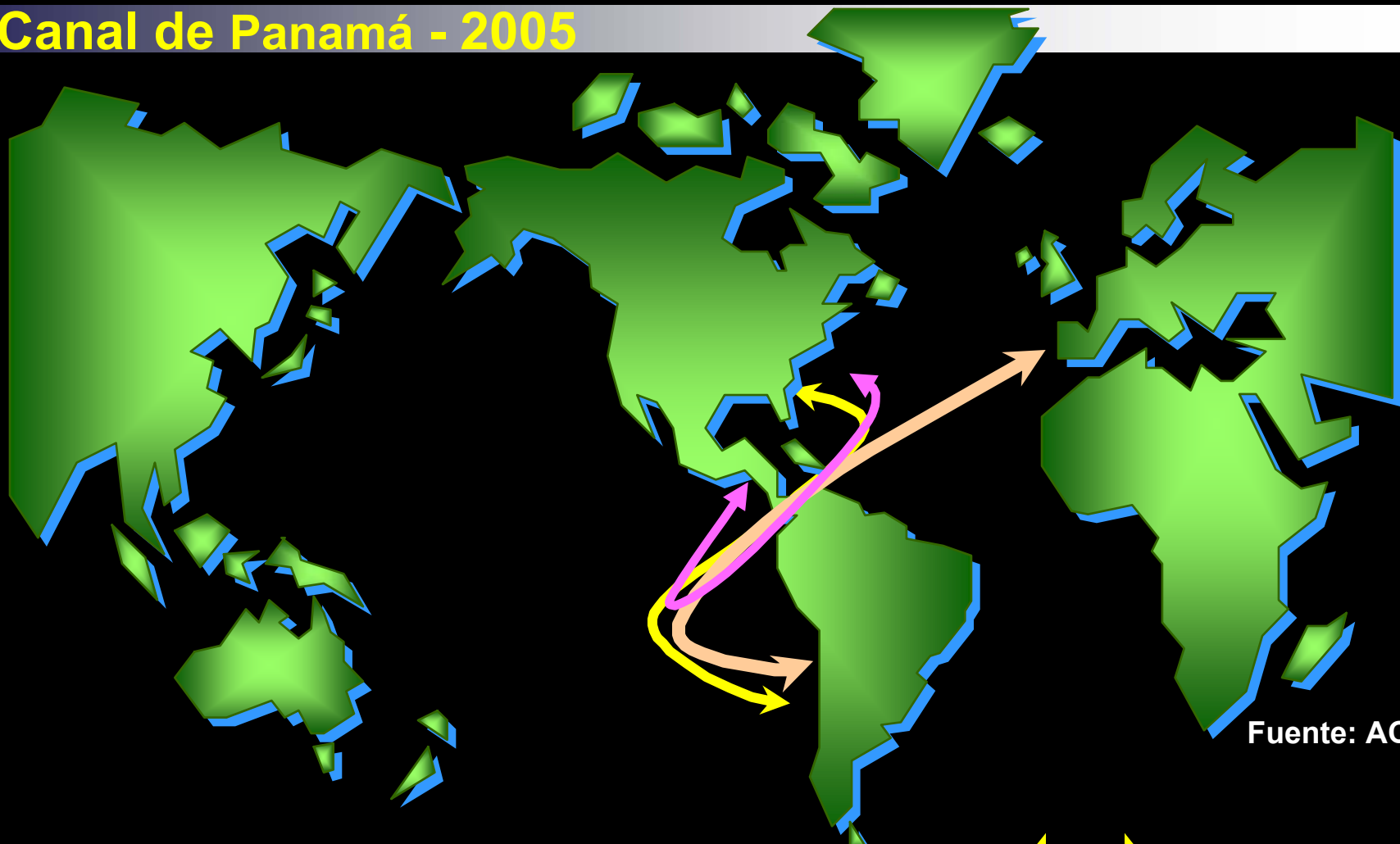
## El caso de Brasil

Datos de 2005

- ▶ **Cargas con destino u origen Brasil que transitan el Canal de Panamá (CdP): 4 millones de t**
- ▶ **Es el 1.1% de las cargas totales marítimas de Brasil, y el 2% de las cargas del CdP.**
- ▶ **Las importaciones vienen principalmente de Estados Unidos costa oeste, Canadá, China y Corea. El 85% son graneles secos (minerales, carbón y otras materias primas)**
- ▶ **Las exportaciones van principalmente a EEUU costa oeste y Japón. También China y América Latina costa oeste. El 69% son maderas y derivados, minerales, manufactura de hierro y acero y petróleo y sus derivados.**



# Canal de Panamá - 2005



Fuente: ACP

Costa Oeste Suramérica - Costa Este EE.UU.  21.7M

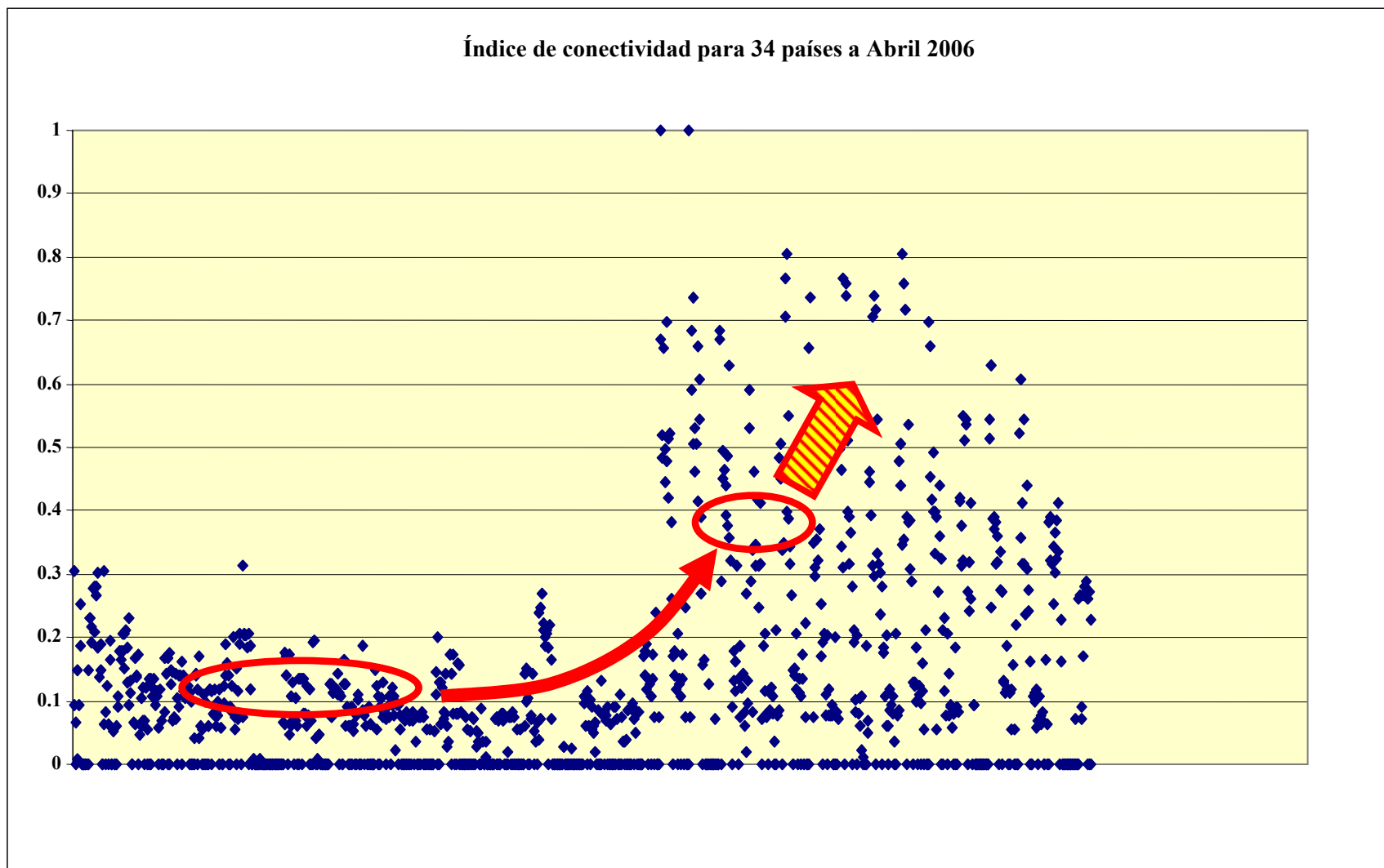
Costa Oeste de Suramérica - Europa  14.2M

C. O. América Central - Costa Este EE.UU.  10.5M

**22% sobre el Total** (toneladas largas) **211.7 M**



# La conectividad externa de la región

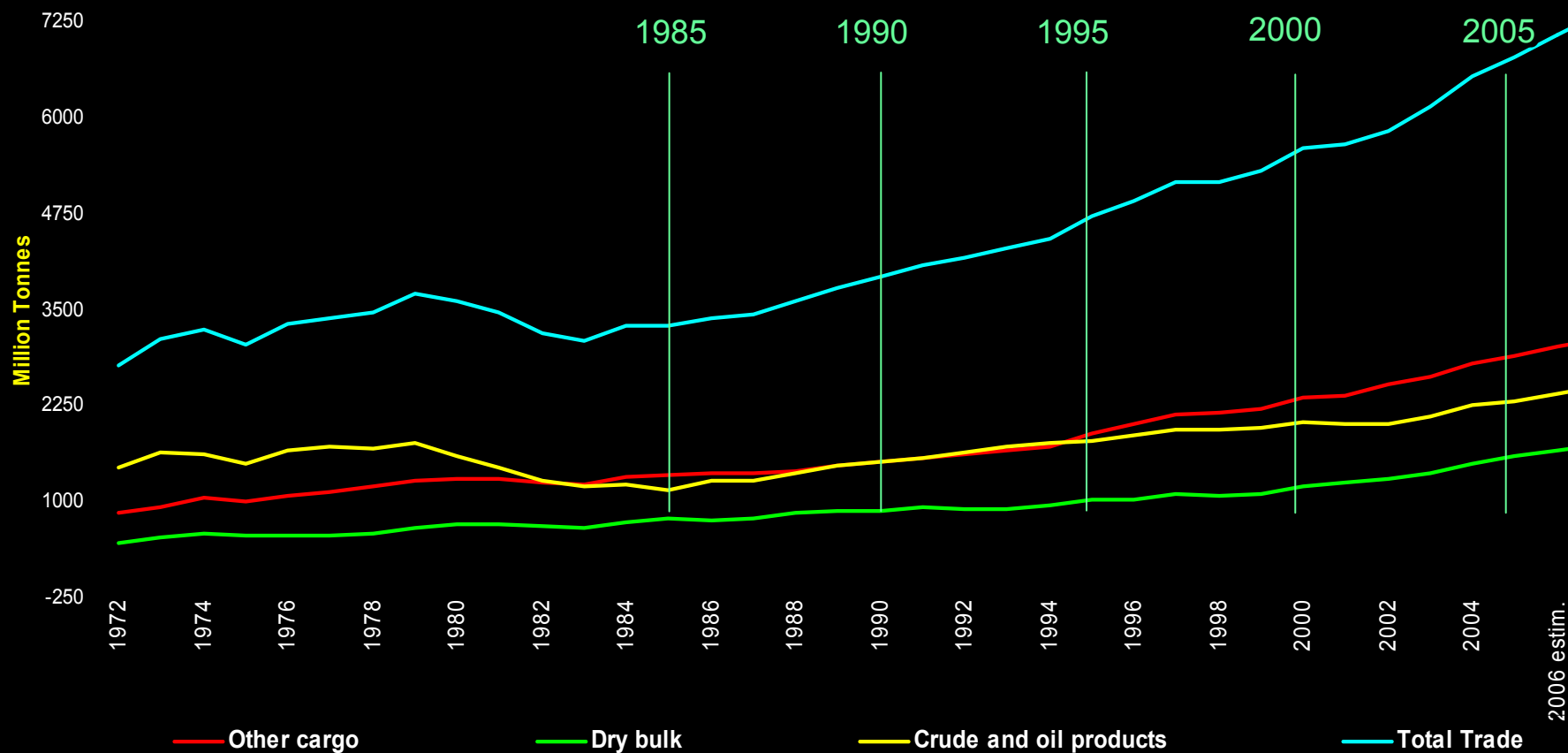


# Índice

- ▶ **La importancia del Canal de Panamá para América Latina y el Caribe**
  - ▶ **La importancia de América Latina y el Caribe para el Canal de Panamá**
  - ▶ **Expansión de capacidad, crecimiento del comercio marítimo**
- 
- ▶ **El desafío de la gestión de capacidad en los puertos**



# El tráfico marítimo mundial 1972-2007 (proyección)

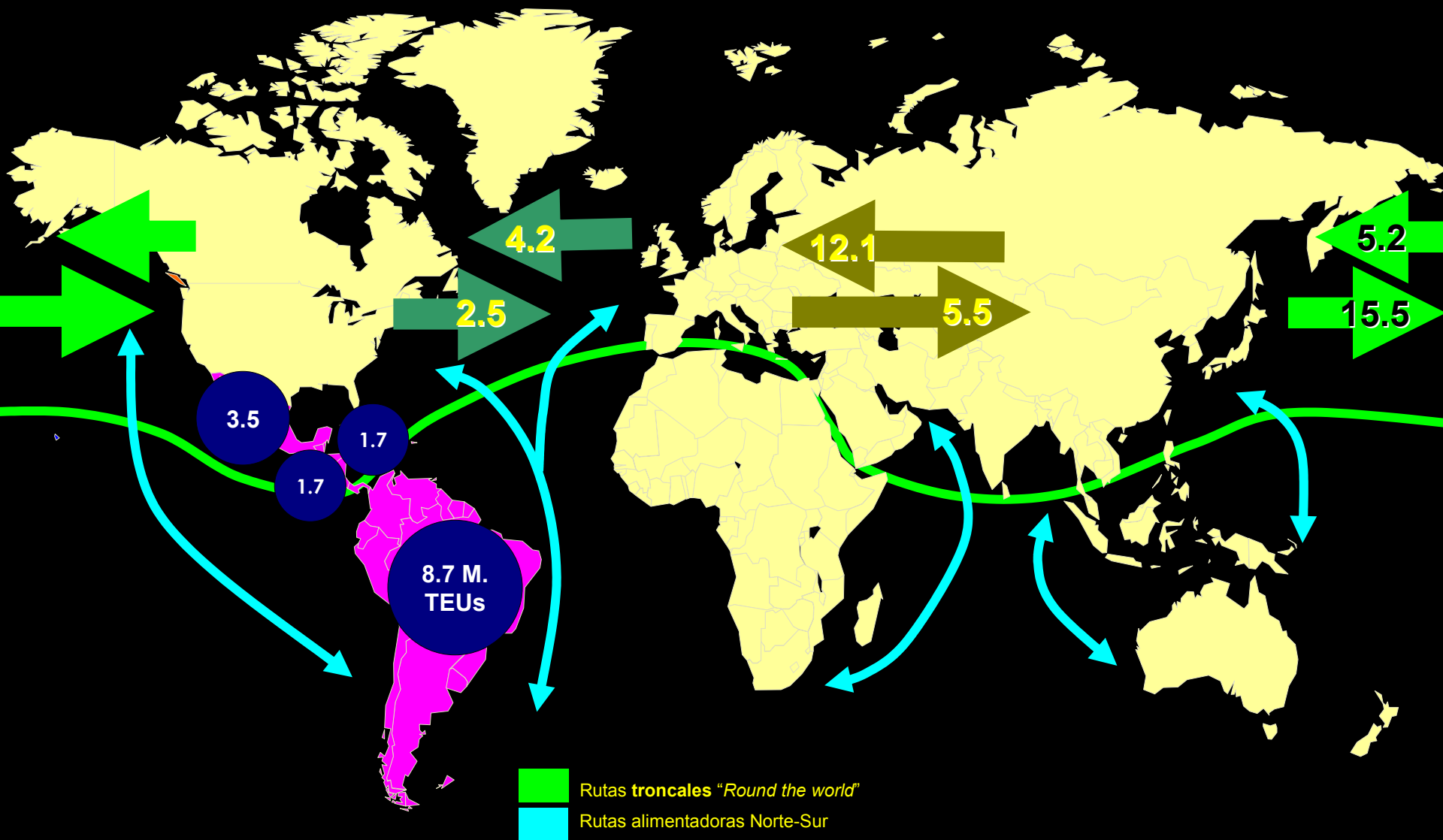


	Crude Oil	Oil Products	Iron ore	Coal	Grain	Other cargo	Dry bulk	Crude and oil products	Total Trade
<b>2006/2000</b>	18,2%	21,7%	52,0%	36,7%	10,9%	27,8%	37,5%	18,9%	26,7%
<b>2006/1995</b>	34,3%	33,9%	71,6%	69,0%	30,1%	59,3%	62,6%	34,2%	50,4%
<b>2006/1990</b>	59,7%	51,8%	98,8%	109,1%	32,8%	97,9%	88,4%	57,9%	80,3%
<b>2006/1985</b>	118,1%	77,1%	115,0%	162,9%	40,9%	121,9%	114,5%	107,9%	115,2%





# La red marítima del comercio internacional





# Actividad portuaria de América Latina y el Caribe, en toneladas métricas

	Rank 2006	2006/2003	Rank 2006	MT 2006	2006/2003		
Brasil	1	629.176.682	4,2%				
México	2	286.640.779	2,7%	Costa Rica	13	12.706.100	7,0%
Argentina	3	134.758.125	23,1%	Uruguay	14	10.527.915	17,8%
Chile	4	103.122.918	6,2%	Venezuela	15	10.578.746	10,0%
Ecuador	5	75.249.657	9,8%	Honduras	16	9.464.319	7,3%
Colombia	6	65.157.712	7,4%	El Salvador	17	5.965.300	8,3%
Panamá	7	36.685.148	29,4%	Guadalupe	18	3.136.679	3,0%
Jamaica	8	20.177.497	4,9%	Nicaragua	19	2.706.620	8,0%
Perú	9	19.004.918	3,2%	Barbados	20	1.308.300	9,2%
Guatemala	10	15.888.846	2,8%	Antillas			
República Dominicana	11	15.054.992	-2,2%	Holandesas	21	914.849	4,2%
Trinidad y Tobago	12	13.238.838	25,2%	Santa Lucía	22	535.430	-3,8%
				Bélice	23	255.716	0,6%



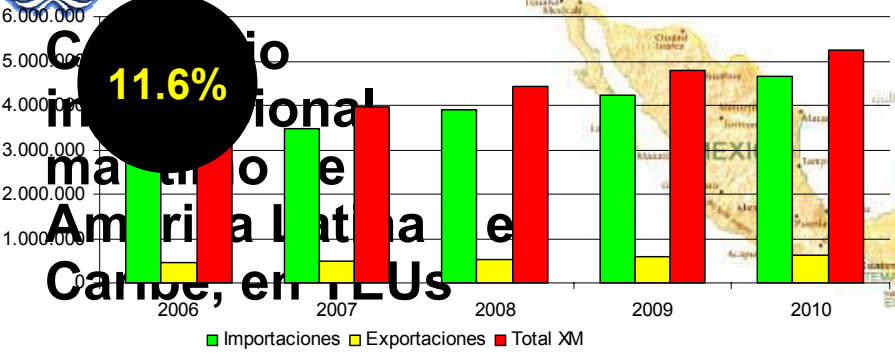
# Primeros 30 puertos de contenedores. América Latina y C.

País / Country	Puerto / Port	TEU 2000	TEU 2001	TEU 2002	TEU 2003	TEU 2004	TEU 2005	TEU 2006	Rank 2006	Variación
Brasil	Santos	800898	1047685	1230599	1.560.957	1.882.838	2.267.921	2.855.480	1	22,3%
Jamaica	Kingston	894779	983400	1065000	1.137.798	1.356.034	1.670.800	2.150.408	2	23,6%
Panamá	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	1274223	1210852	1450000	1.512.365	1.943.712	2.054.285	1.946.986	3	8,8%
Argentina	Buenos Aires (incluye Exolgan)	1126712	962965	745658	897.123	1.138.503	1.370.015	1.624.077	4	21,9%
Bahamas	Freeport	572224	570000	860000	1.057.879	1.059.581	1.121.285	1.390.000	5	9,5%
México	Manzanillo	426717	457946	638597	708.417	829.603	872.386	1.249.630	6	20,8%
Panamá	Balboa	64217	358868	377774	457.134	465.091	664.185	988.583	7	29,3%
Perú	Callao	413646	480706	521382	553.138	727.840	887.035	938.119	8	19,3%
Venezuela	Puerto Cabello	550807	620523	506106	380.039	597.930	746.810	844.952	9	30,5%
Brasil	Itajai	176815	243554	334746	466.771	564.012	644.000	842.519	10	21,8%
Costa Rica	Puerto Limón-Moin	585427	577621	564357	611.984	667.344	688.563	765.672	11	7,8%
Brasil	Rio Grande	317718	360966	454779	554.255	617.808	665.111	712.907	12	8,8%
Colombia	Cartagena (incluye S.P.R, El Bosque, Contecar)	256216	365326	234490	295.233	397.186	549.860	711.529	13	34,1%
México	Veracruz	540014	543327	548422	571.867	591.736	620.858	674.872	14	5,7%
Chile	San Antonio	455604	413900	438585	524.376	639.762	773.048	673.000	15	8,7%
Colombia	S.P.R Buenaventura	178624	185169	269257	259.658	347.938	403.471	622.233	16	33,8%
Chile	Valparaiso	256386	291403	300031	319.368	388.353	377.275	613.889	17	24,3%
Brasil	Paranaguá	252879	281891	271219	309.931	379.068	420.000	609.840	18	25,3%
Ecuador	Guayaquil	414088	453646	462609	468.599	516.557	567.608	603.693	19	8,8%
Uruguay	Montevideo	287298	301641	292962	333.871	423.343	454.517	519.218	20	15,9%
Honduras	Puerto Cortes	184839	338932	352983	399.612	466.805	468.563	507.980	21	8,3%
Brasil	Rio de Janeiro	217332	252071	270046	321.349	343.082	326.000	375.570	22	5,3%
México	Altamira	182545	206864	225937	256.417	297.017	324.601	342.656	23	10,1%
Venezuela	La Guaira	237782	304119	215555	150.844	261.036	269.114	341.846	24	31,4%
Guatemala	Santo Tomas de Castilla	235013	201090	229516	312.154	323.045	332.251	333.816	25	2,3%
Trinidad y Tobago	Port of Spain	282487	271156	290175	298.000	350.468	322.466	324.539	26	2,9%
Brasil	Sepetiba	3790	16910	20427	26.285	132.996	200.199	308.181	27	127,2%
Trinidad y Tobago	Point Lisas	65447	81602	95058	98.368	99.000	n.d./n.a.	307.727	28	46,3%
Brasil	Vitória	91738	93203	123509	139.483	188.356	219.800	304.604	29	29,7%
Brasil	Salvador	95307	106712	134664	169.592	191.626	n.d./n.a.	278.523	30	18,0%

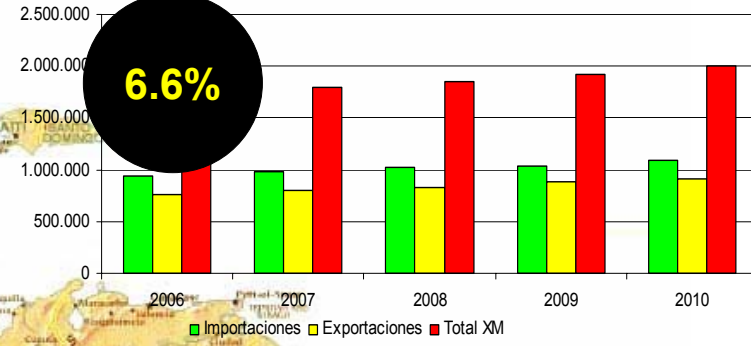


# Cambio porcentual en el comercio de América Latina y el Caribe, en US\$

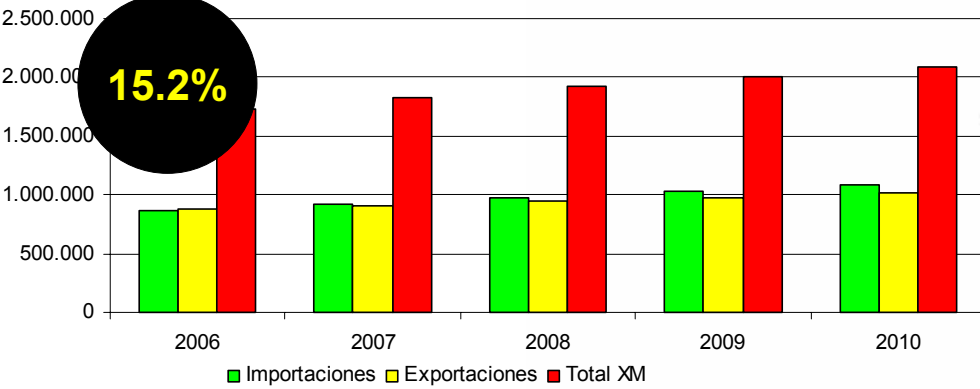
**Total Mexico**



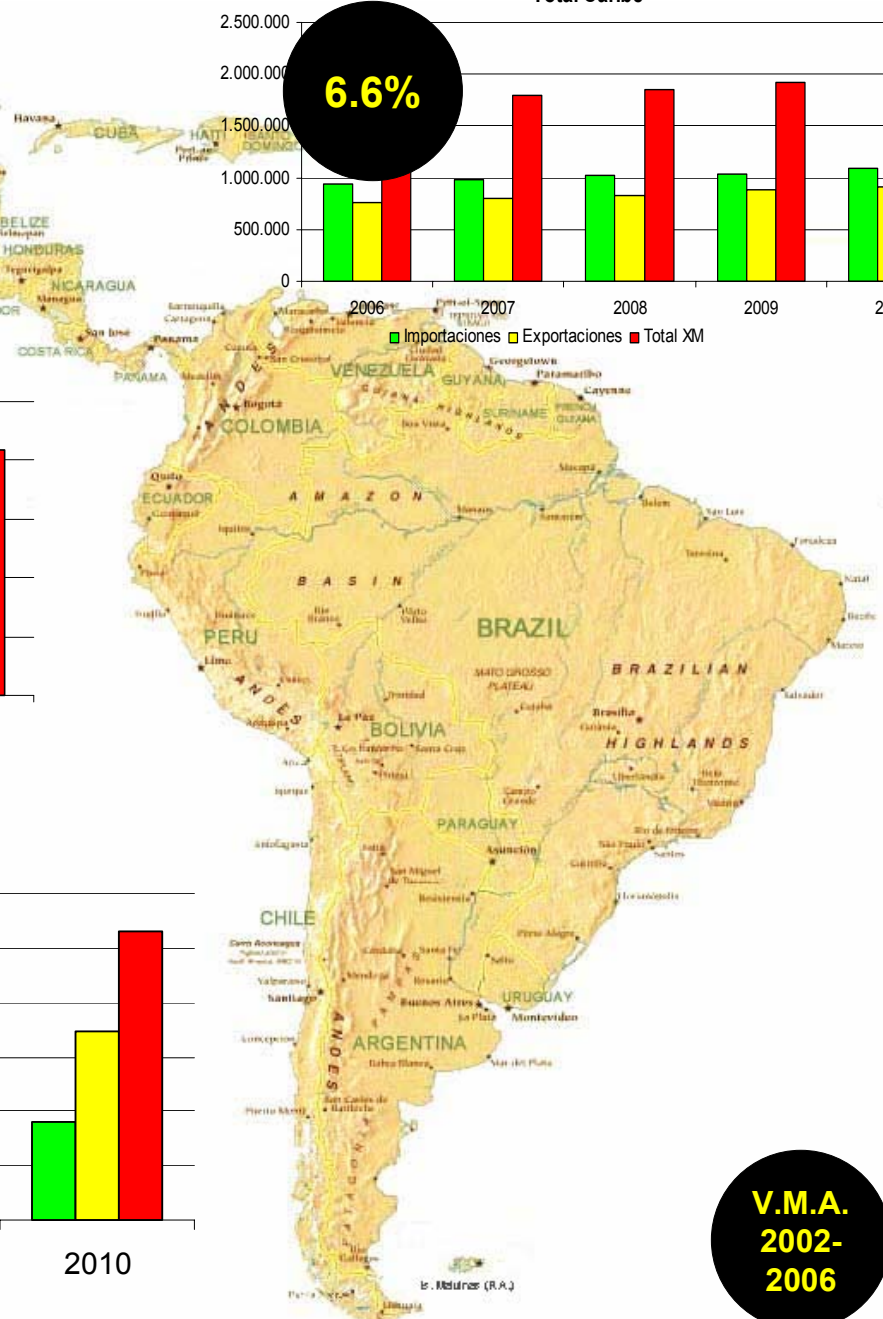
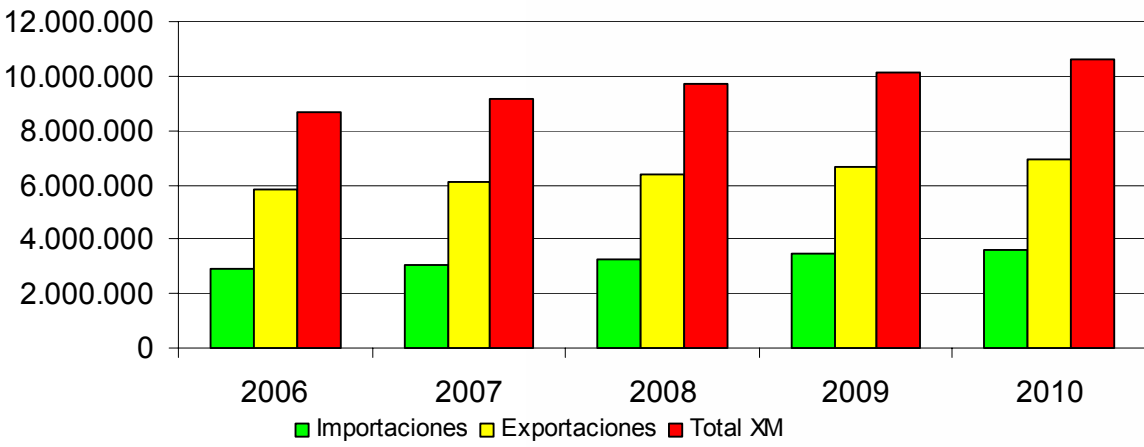
**Total Caribe**



**Total América Central**



**Total América del Sur**

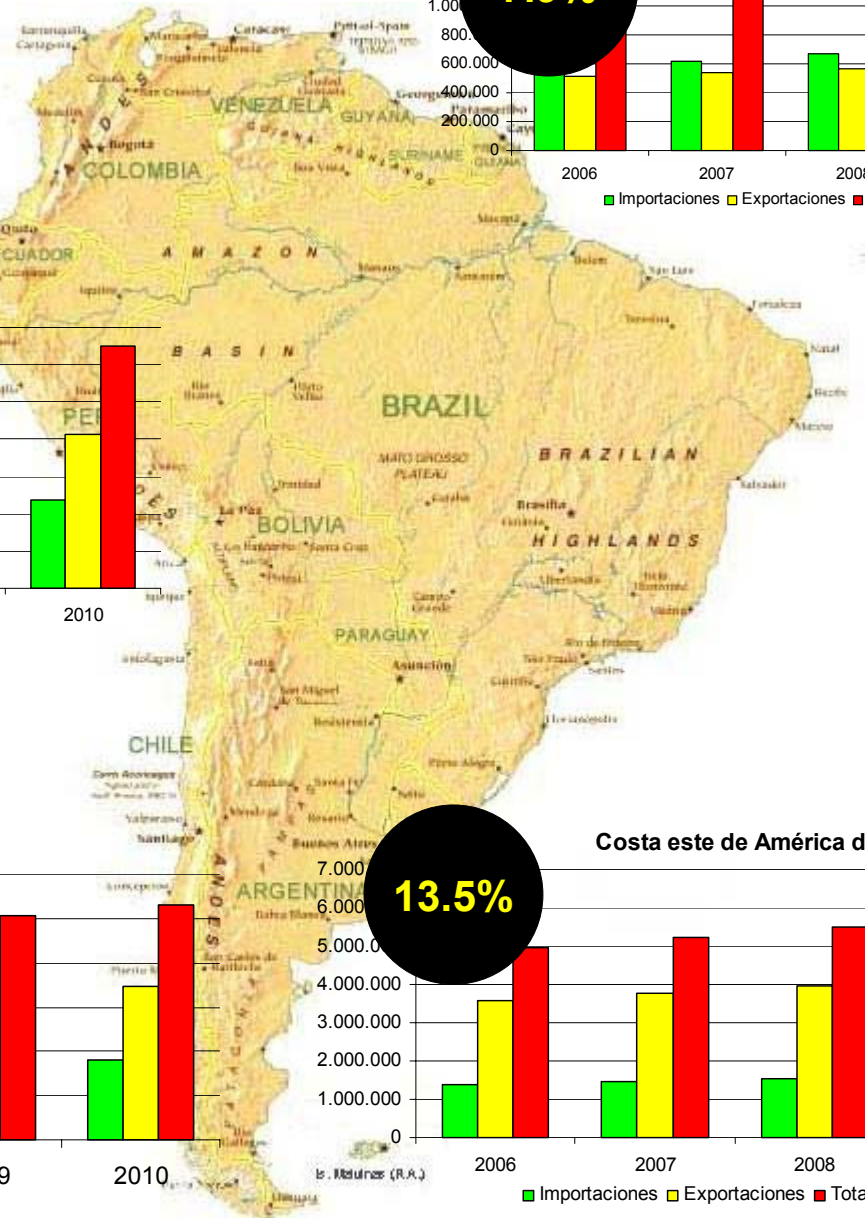


**V.M.A.  
2002-  
2006**

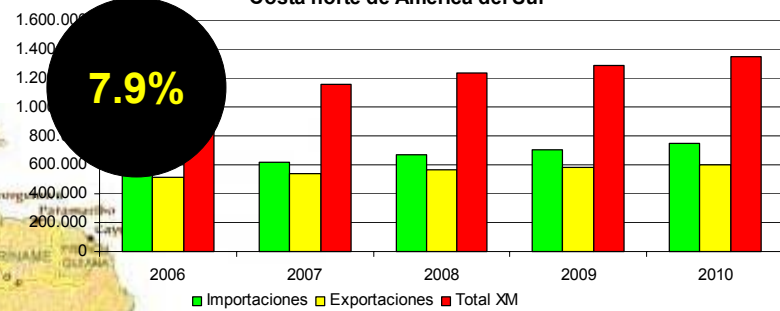




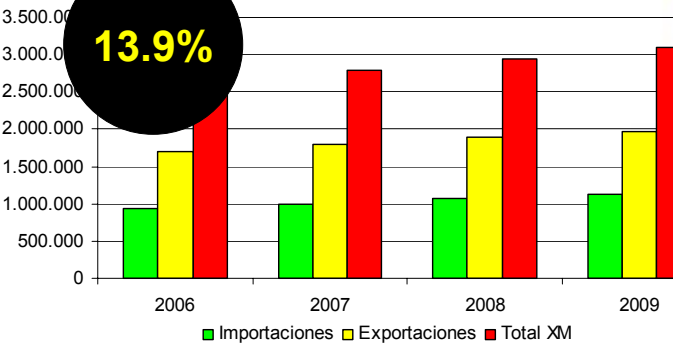
# Comercio internacional marítimo de América del Sur, en TEUs



Costa norte de América del Sur

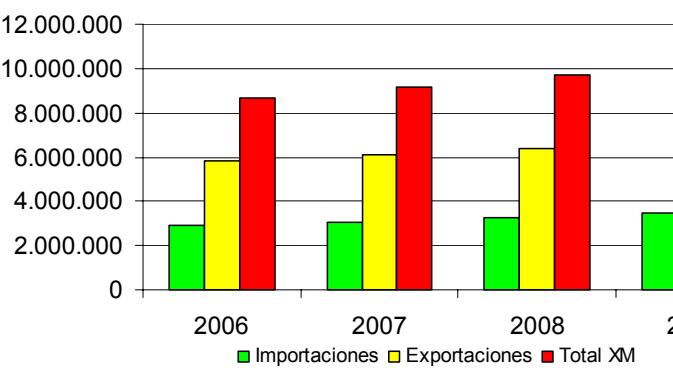


Costa oeste de América del Sur

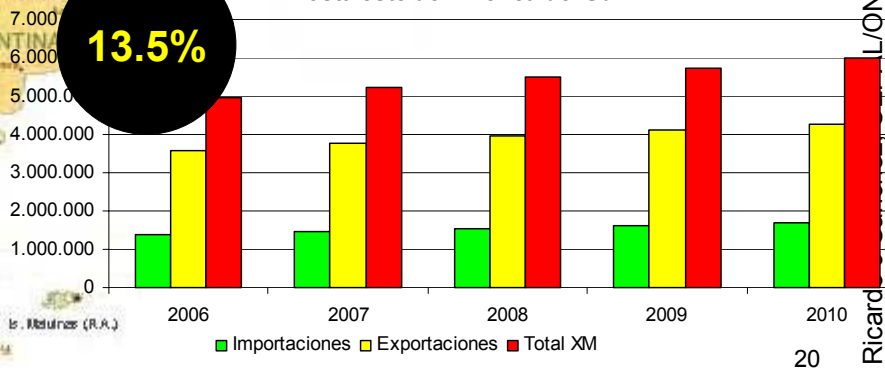


V.M.A.  
2002-  
2006

Total América del Sur

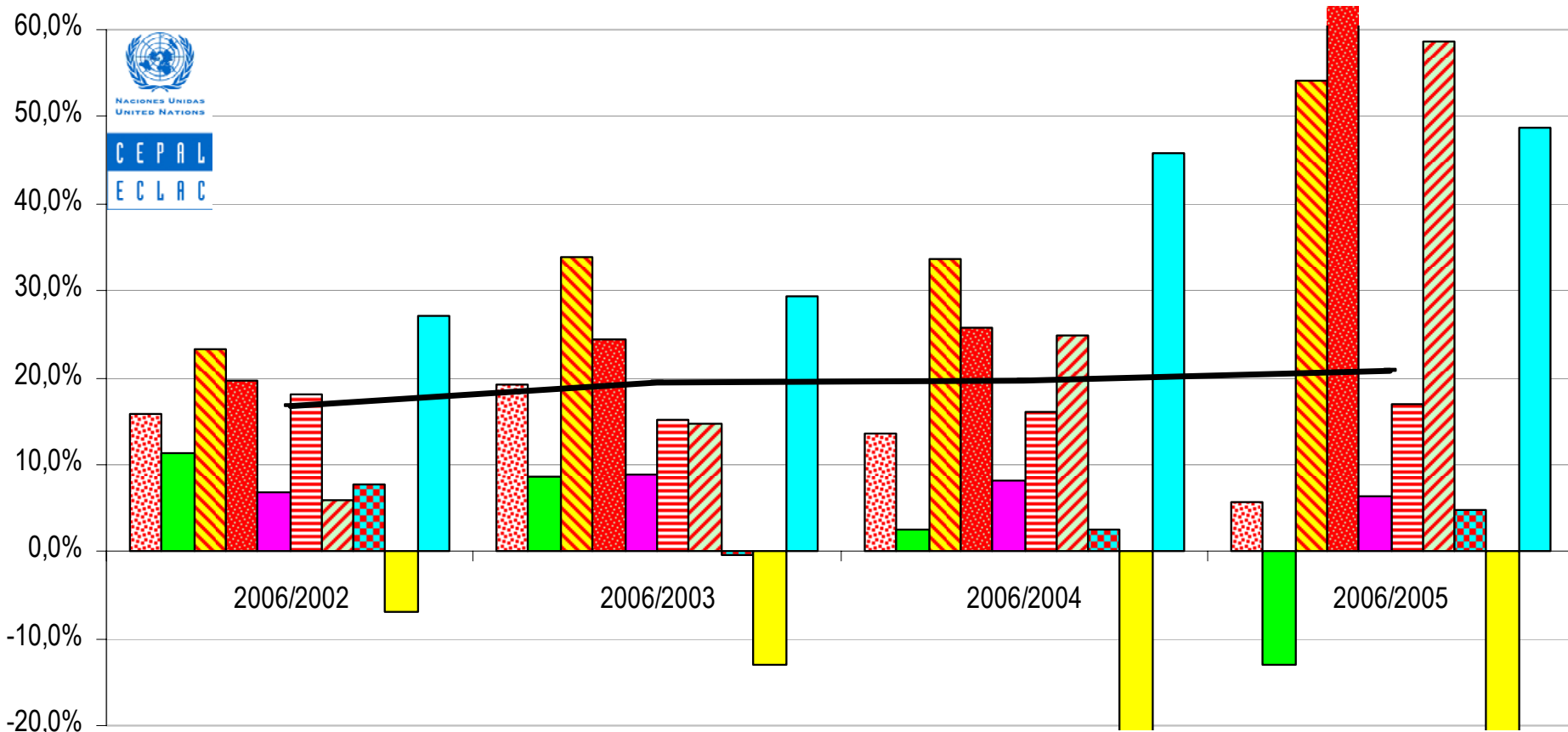


Costa este de América del Sur





# Dinámica de la costa oeste de América del Sur. Variaciones interanuales comparadas. Contenedores

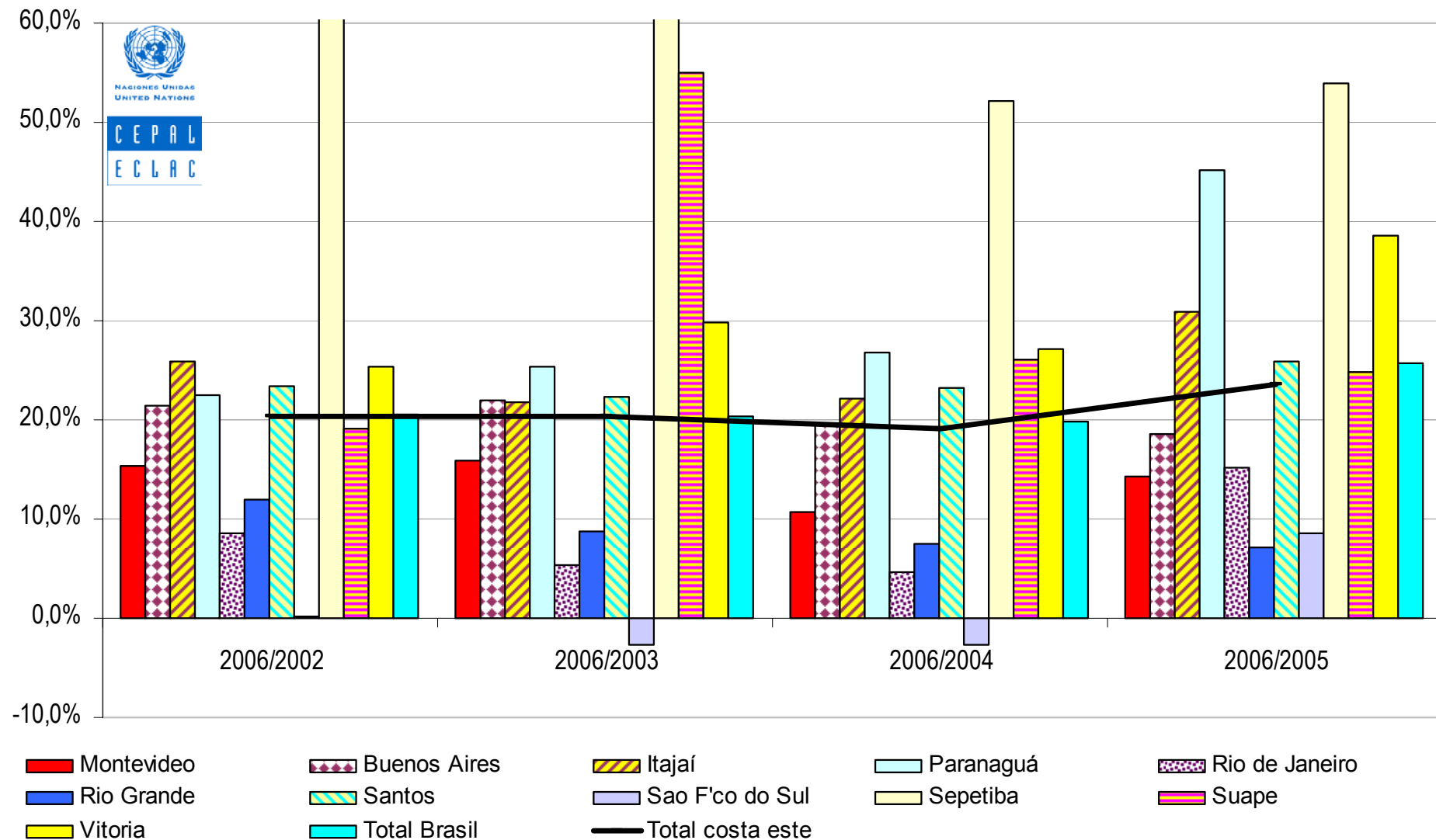


Source: ECLAC, Maritime Profile,

- El Callao
- San Antonio
- S.P.R Buenaventura
- Valparaíso
- Guayaquil
- Puerto Quetzal
- Arica
- Puerto Bolívar
- Manta
- Balboa
- Total costa oeste

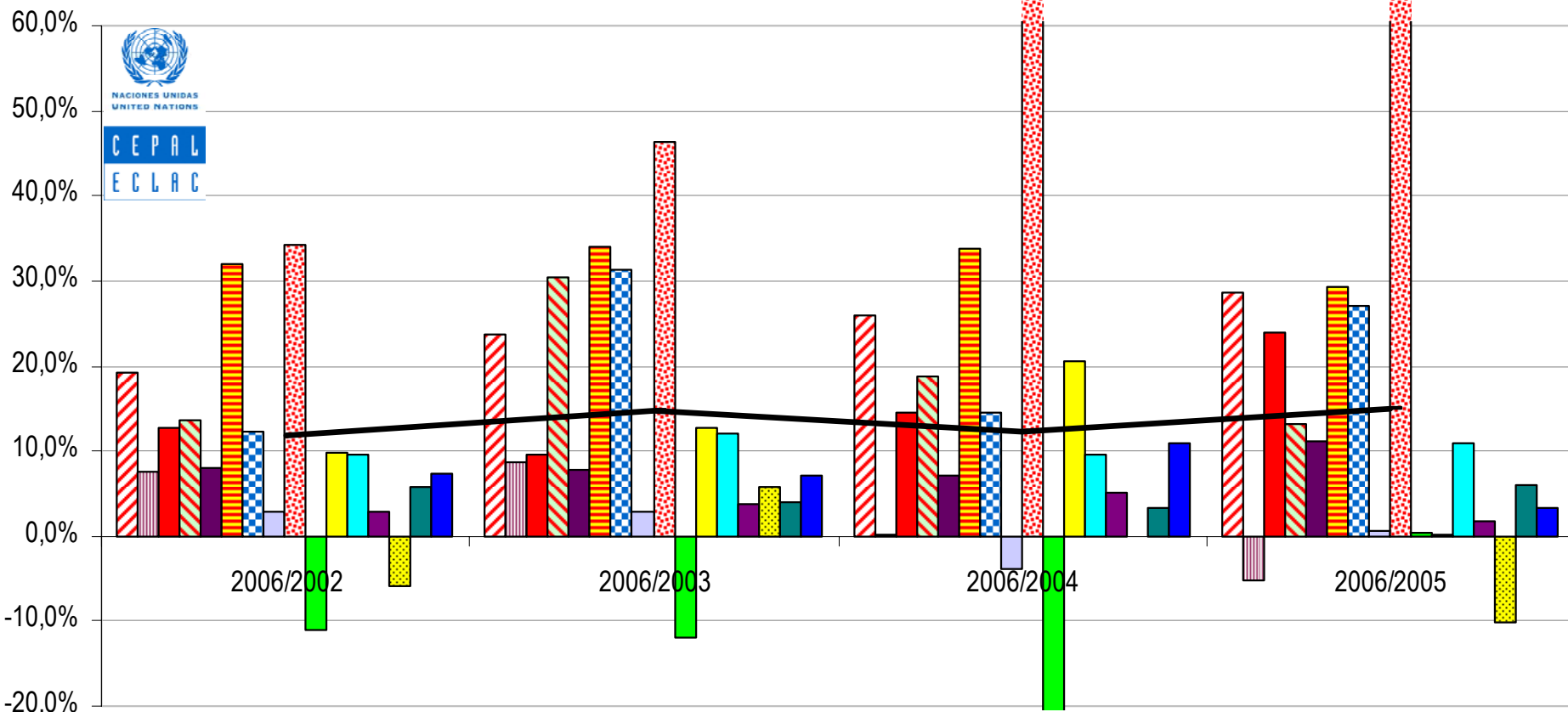


# Dinámica de la costa este de América del Sur. Variaciones interanuales comparadas. Contenedores





# Dinámica de la cuenca Caribe. Variaciones interanuales comparadas. Contenedores



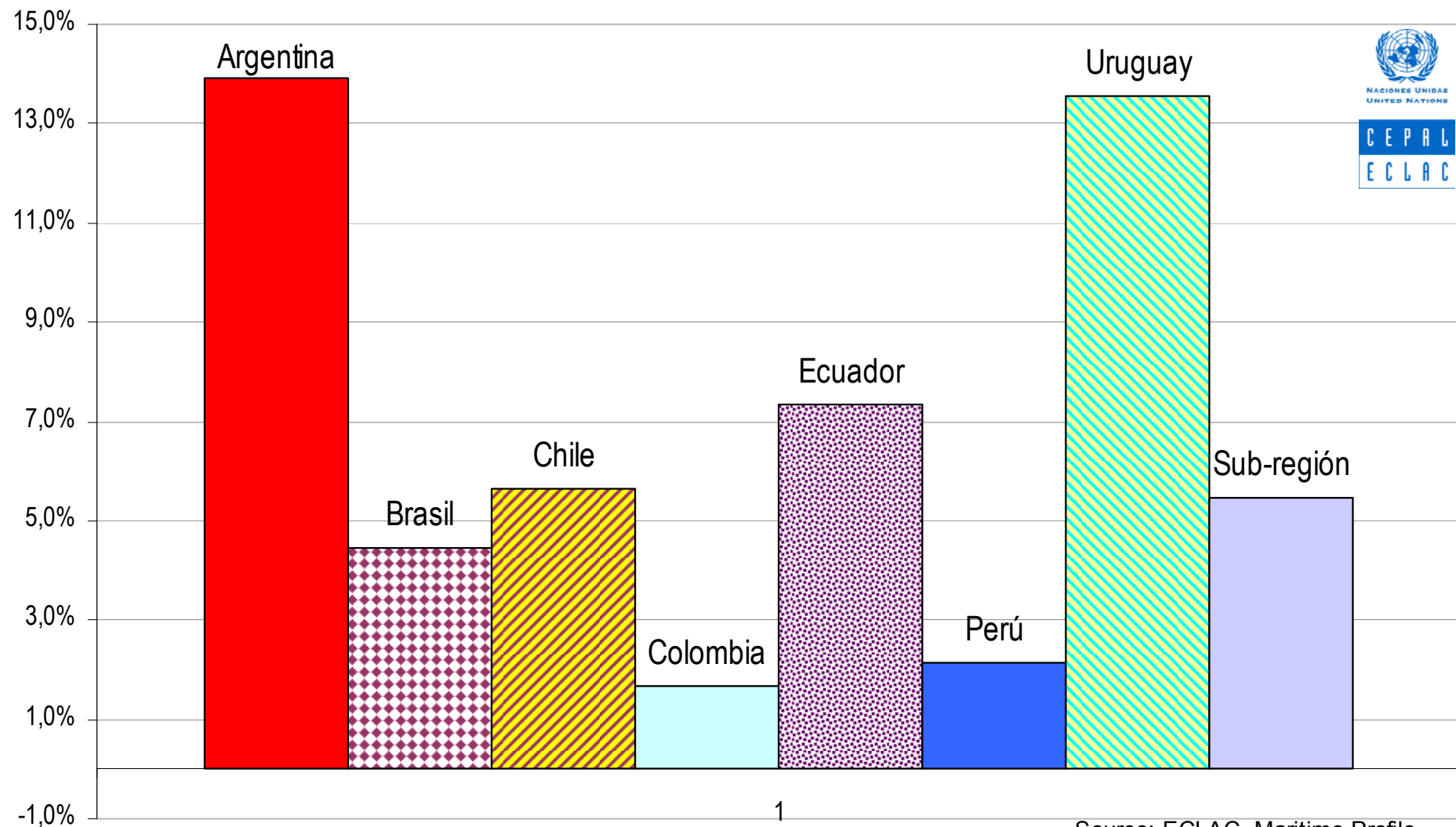
Source: ECLAC, Maritime Profile,

- Kingston
- Colón (all term.)
- Freeport
- Puerto Cabello
- Puerto Limón-Moin
- Cartagena (all term.)
- La Guaira
- Port of Spain
- Point Lisas
- Puerto Haina
- Jarry
- Bridgetown
- Willemstad/ Curacao
- Puerto Plata
- Belize city
- Castries
- total area





# Dinámica de América del Sur. Variaciones interanuales comparadas. Toneladas

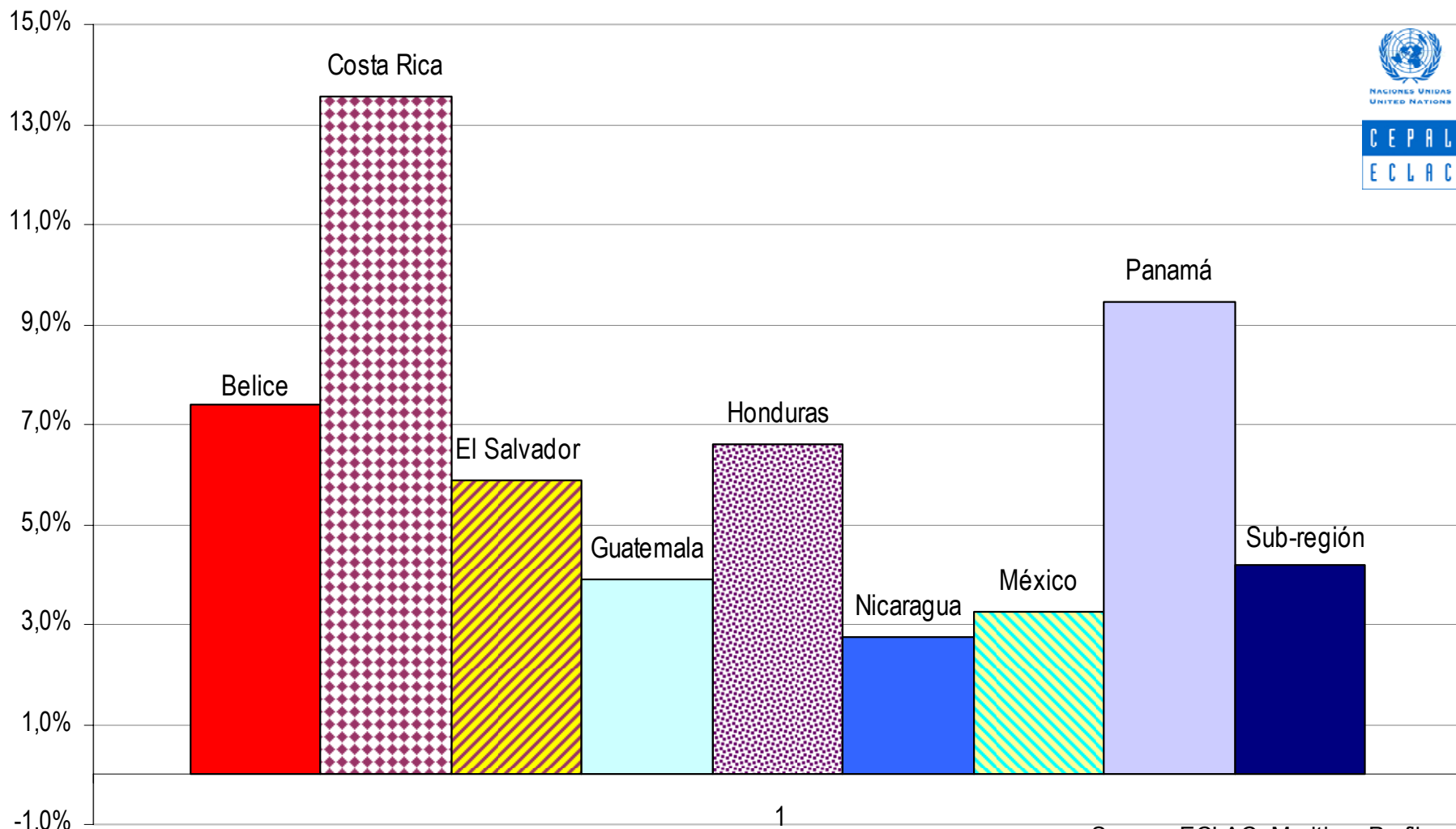


Source: ECLAC, Maritime Profile,



# Dinámica de México y América Central.

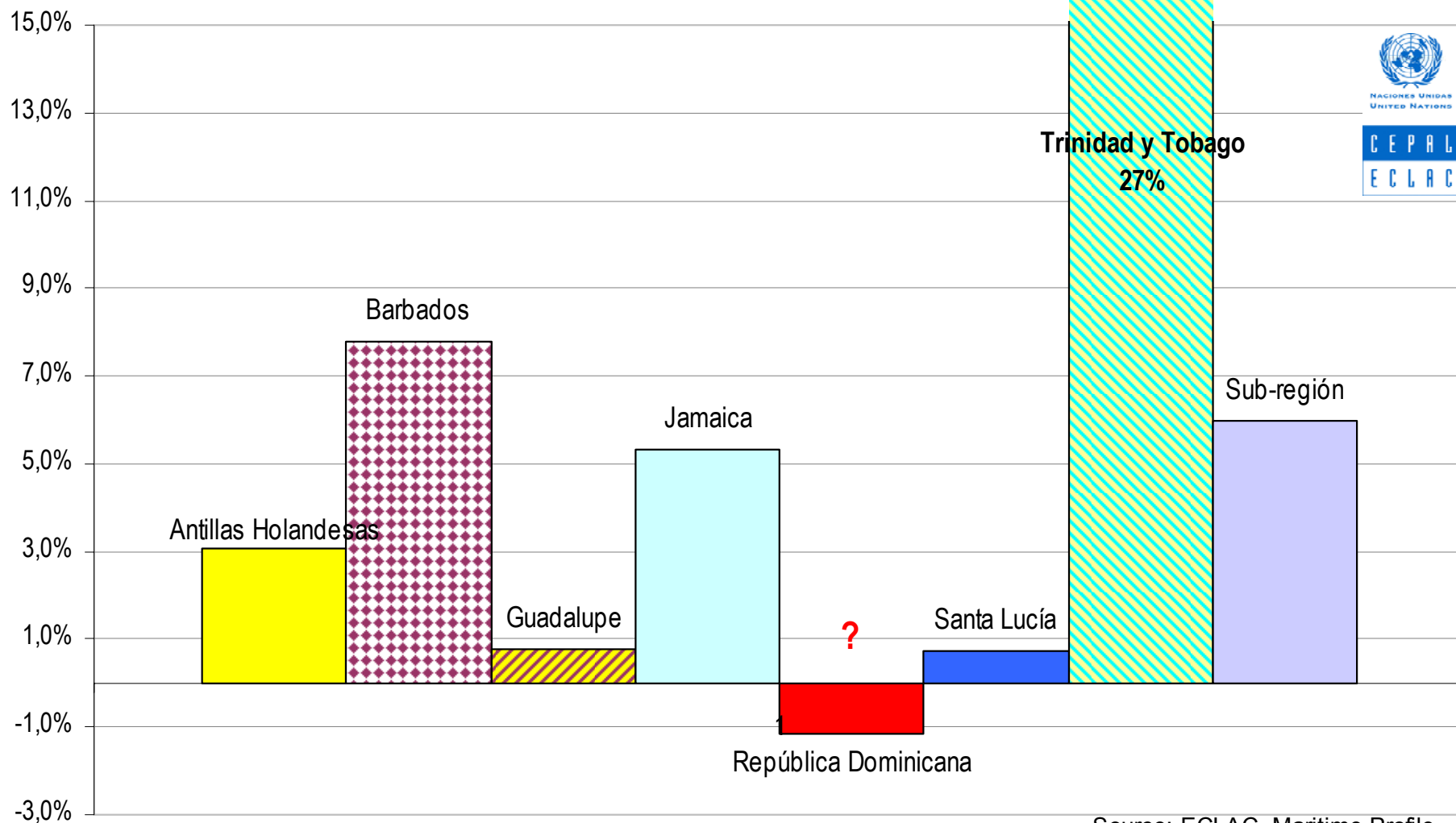
## Variaciones interanuales comparadas. Toneladas



Source: ECLAC, Maritime Profile,



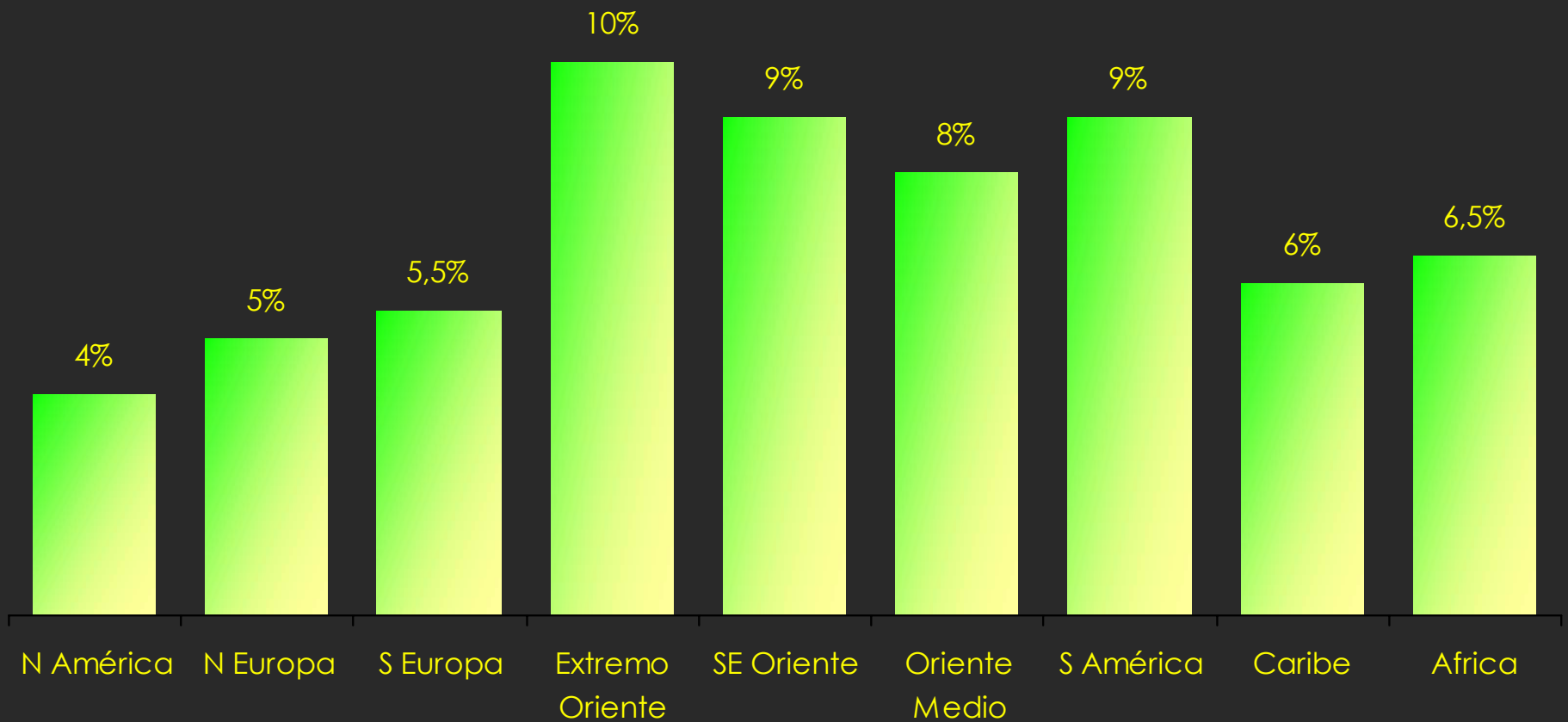
# Dinámica de la cuenca Caribe. Variaciones interanuales comparadas. Toneladas



Source: ECLAC, Maritime Profile,

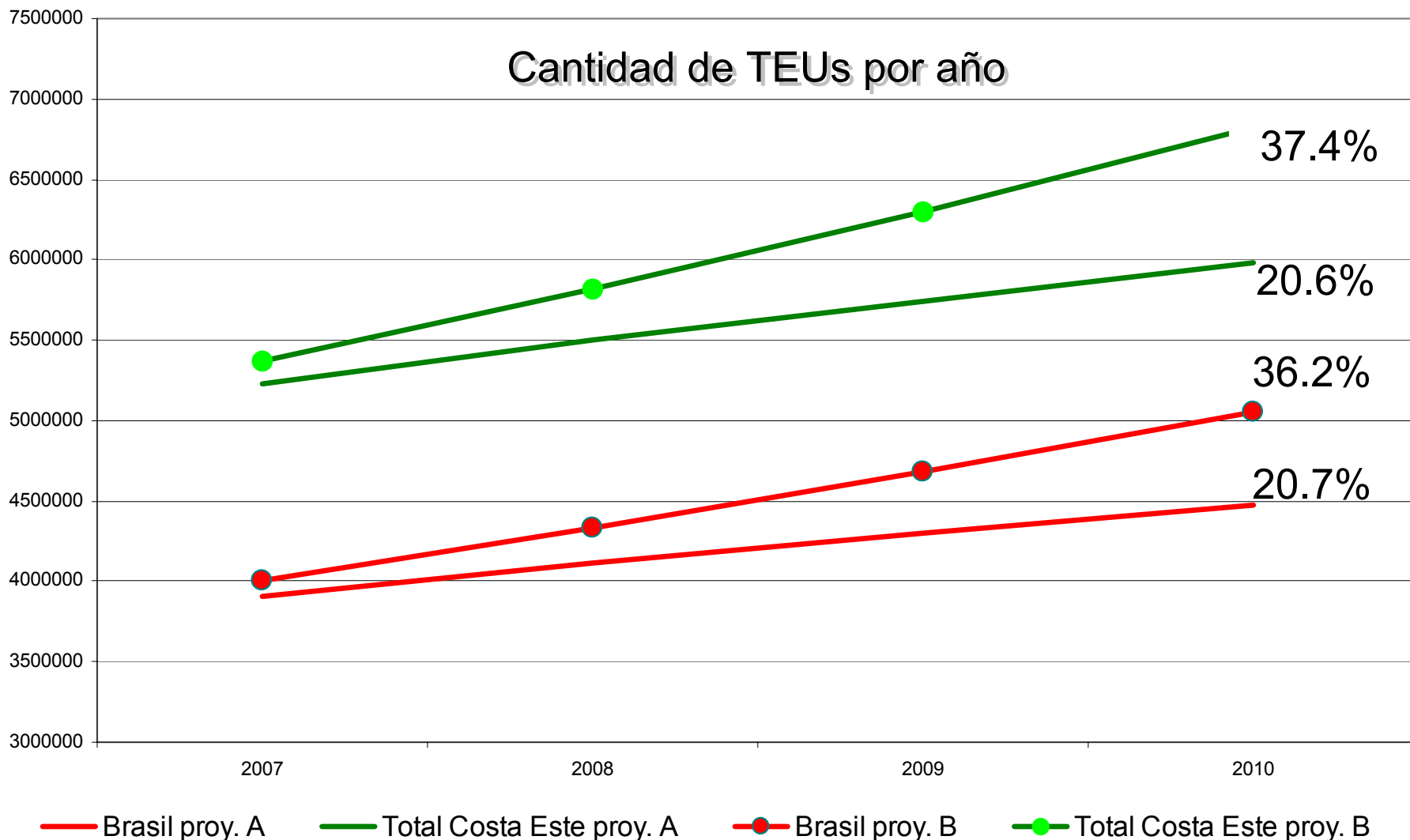


## Aumentos del tráfico de contenedores





# Dinámica de la costa este. Proyecciones a 2010 y $\Delta$ 2006. Proyecciones comparadas



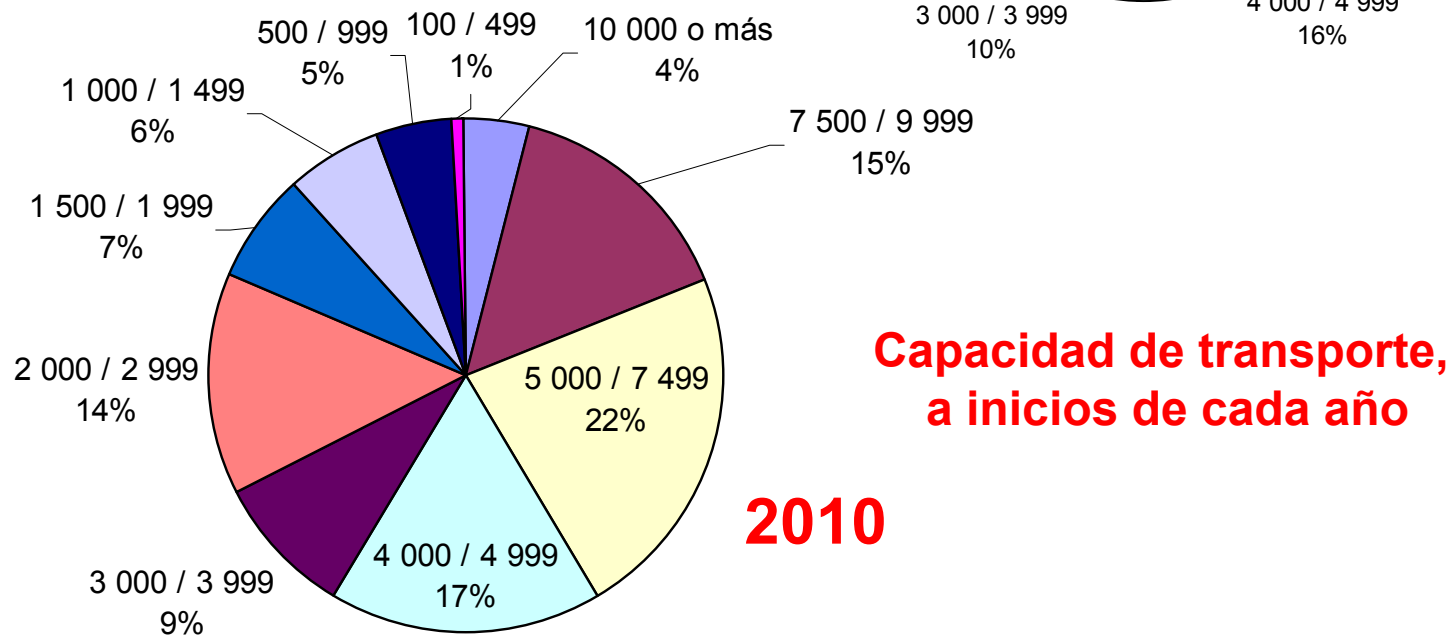
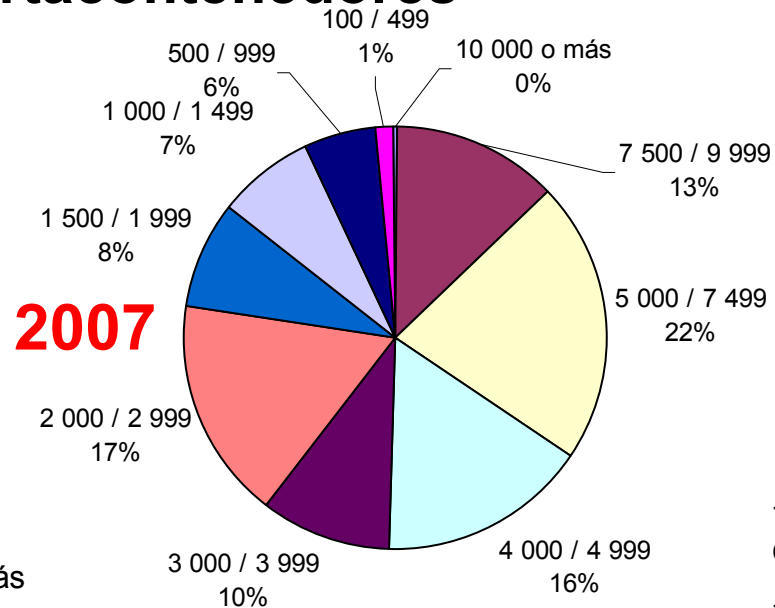
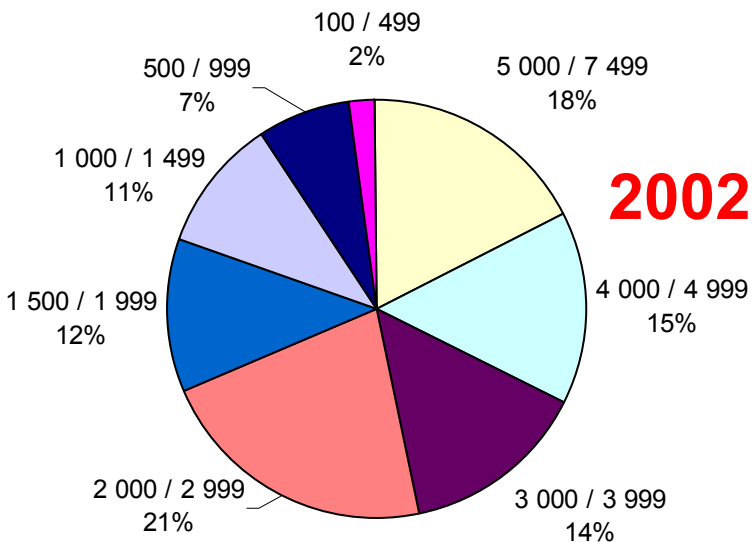


## Comercio de *commodities* de América Latina y Caribe

COMMODITY	de:	a:	Reino Unido/ Europa del Norte	Mediterrá- neo	Resto de Europa	América del Norte	América del Sur	Japón	India / Lejano Oriente	Otros Destinos	Total 2005
		Granos	América del Sur Total 2005	6.969 10.346	6.000 15.089	1.413 5.267	8.138 42.099	679 29.007	27.013 94.667	8.859 54.657	59.071 251.132
Hierro	América del Sur Atl.	41.449	13.382	7.387	5.838	-	26.348	78.318	32.654	205.376	
	América del Sur Pac. Total 2005	69 88.992	- 24.389	- 12.043	409 6.368	- 134.820	4.150 329.861	7.740 55.804	2.031 652.276	14.400	
Carbón	América del Sur. Car.	15.554	6.171	5.863	-	2.447	15	-	32.466	62.516	
	Total 2005	121.402	51.600	49.949	-	27.393	178.636	184.184	96.637	709.801	
Bauxita	Jamaica	-	-	-	5.241	-	-	-	-	5.241	
	Resto de América	-	-	1.681	6.931	-	-	-	-	8.612	
	Total 2005	2.147	-	16.630	16.468	-	1.744	-	2.578	39.567	
Aluminio	Jamaica	795	-	1.212	1.107	-	-	-	874	3.988	
	Resto de América	-	-	1.882	1.754	-	-	-	964	4.599	
	Total 2005	2.113	-	8.472	6.703	-	-	-	15.833	33.121	



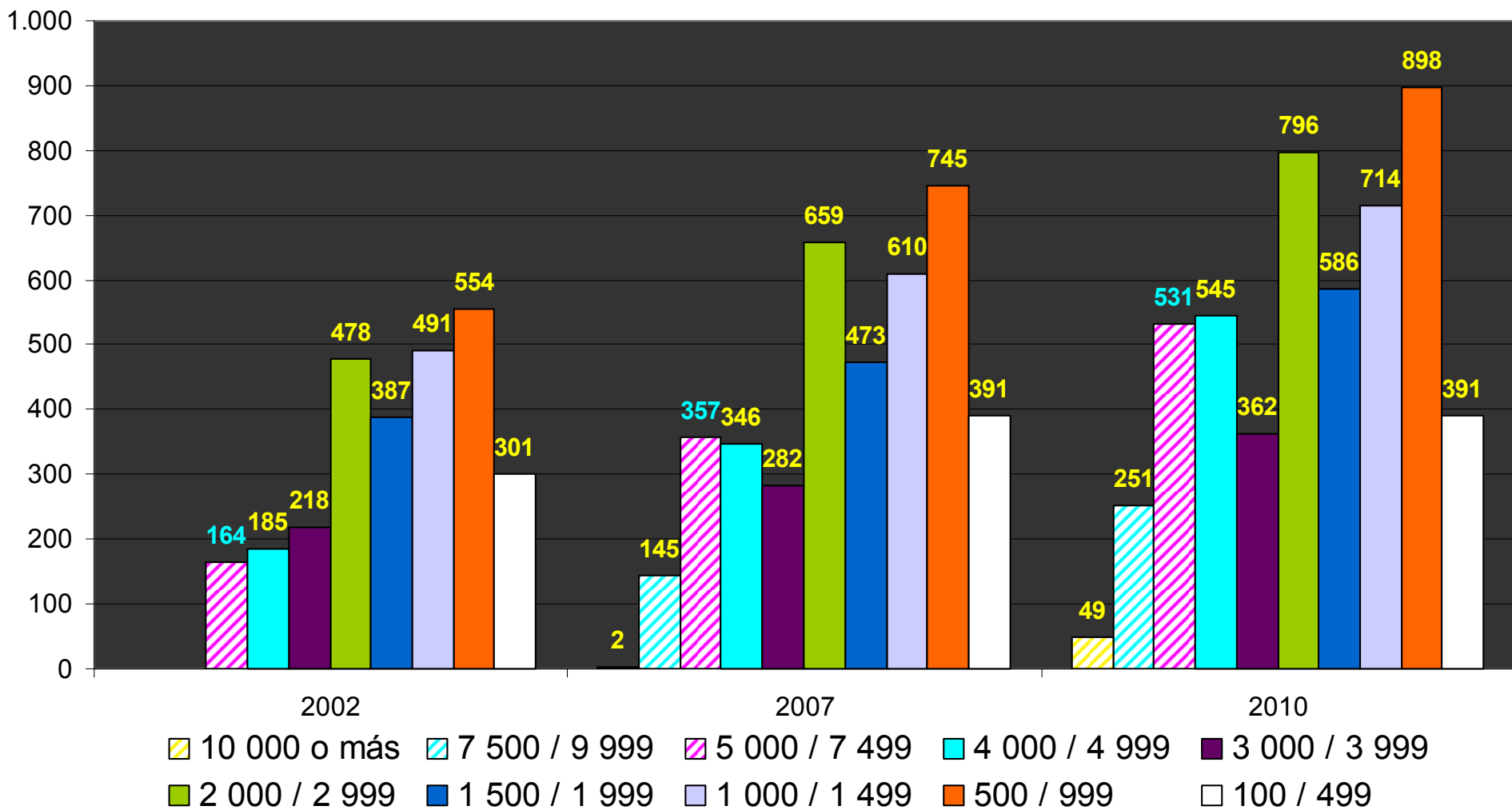
# Evolución de la flota mundial de portacontenedores



**Capacidad de transporte,  
a inicios de cada año**



# Evolución de la flota mundial de portacontenedores







# Porte máximo de buques arribados a puertos de América Latina

**Arribado!**



Costa oeste,  
4500

Costa este,  
5500

Costa este,  
6750

2005/6

2007

# Índice

- ▶ **La importancia del Canal de Panamá para América Latina**
  - ▶ **La importancia de América Latina y el Caribe para el Canal de Panamá**
  - ▶ **Expansión de capacidad, crecimiento del comercio marítimo**
  - ▶ **El desafío de la gestión de capacidad en los puertos**
-



## Tendencias en LAC

### ▶ **Desarrollo económico:**

- Crecimiento
- Cambio en los regímenes de acumulación
- Diversificación de productos
- Esfuerzos de integración y desarrollo de infraestructura física de la integración

### ▶ **Provisión de servicios marítimos:**

- Madurez de la industria
- Cooperación
- Competencia
- Integración horizontal y vertical
- Incremento en el tamaño de las naves
- Costos operativos crecientes y búsquedas permanentes de economías de escala y densidad
- Estrategias de otros actores de los mercados (e.g. autoridades portuarias, agentes, etc.)



## Reflexiones sobre reformas portuarias en LAC (1)

- ▶ Los resultados iniciales de la reformas portuarias llevadas a cabo en LAC fueron muy positivos, ya que permitieron superar en gran medida las deficiencias que tenía la gestión de las empresas públicas portuarias, tal como se desempeñaron durante los '70 y '80.
- ▶ En una perspectiva de X años de gestión de las nuevas organizaciones portuarias, y adoptando como línea de base el desempeño de otros puertos de la región, los resultados – que pueden medirse de varias maneras - son en general buenos. Pero, hasta donde podrían ser mejores? Qué tanto podrían ser mejores?
- ▶ A nivel agregado, los indicadores muestran a los puertos como un factor que determina la productividad y la competitividad.
- ▶ A nivel desagregado, el desempeño las instalaciones portuarias presenta una gran diversidad por puerto y tipo de carga, con algunos puertos exhibiendo una buena performance, y otros con una productividad moderada.
- ▶ La consulta con los usuarios sobre su percepción del sistema portuario indica que existen problemas aún por resolver.
- ▶ Tampoco sabemos si los beneficios de la modernización se reparten de manera equitativa.



## Reflexiones sobre reformas portuarias en LAC (2)

- ▶ El resultado financiero ha sido favorable para las firmas concesionarias, con tasas de retorno a niveles internacionalmente aceptables, y en algunos casos muy buenos.
- ▶ En los años posteriores al concesionamiento se produjo un crecimiento notable de la contenedorización de las cargas generales, que alteraron los requerimientos de servicio de los puertos.
- ▶ La concentración de las empresas navieras, los cambios en la estructura de sus rutas y las dimensiones de los buques también han modificado las estrategias de desarrollo portuario.
- ▶ La organización de la logística empresarial se tornó más exigente, requiriendo una alta sincronización en las cadenas de abastecimiento internacionales, y cobrando mayor relevancia los aspectos ambientales y de seguridad.
- ▶ Ante estos desafíos, el sector portuario mostró un gran dinamismo en la última década, produciéndose mejoras en varios países utilizando preferentemente el modelo *landlord* en un contexto de creciente competencia portuaria.
- ▶ LAC pasó del *service port*, al *toolport*, y luego al modelo *landlord*.



## Reflexiones sobre reformas portuarias en LAC (3)

- ▶ Se ha logrado imponer competencia: insuficiente, suficiente, apropiada, excesiva?
- ▶ La débil situación de la facilitación del transporte.
- ▶ La política respecto a los puertos de uso público cedidos en concesión es sólo un componente de la política portuaria nacional. **Sin embargo la atención de las autoridades estuvo principalmente dirigida al tema de las concesiones.**
- ▶ No se ha logrado en general adelantar el concepto de funcionamiento de los puertos modernos, tal como se observa en una buena cantidad de aquellos más avanzados en el mundo, como es la generación de comunidades portuarias. ***“En términos generales, no se ha logrado el desarrollo del pleno potencial de unas comunidades portuarias proactivas, armónicas y sólidas, que en la mayoría de los puertos más exitosos del mundo tienden a garantizar la efectividad de las políticas portuarias, y a consolidar a las mismas autoridades portuarias.”***
- ▶ **Actividad será creciente, prestar atención a los vacíos.**
- ▶ **La gestión de la capacidad y el planeamiento serán factores críticos en la próxima década.**





Nueva portada - Windows Internet Explorer

http://www.eclac.org/transporte/

Buscar en el Web

Mi MSN

Spaces

Lycos Mail

Mail

Nueva portada

Page

Tools

CEPAL  
ECLAC

División de **Recursos Naturales e Infraestructura**

**UNIDAD DE TRANSPORTE**

home **Acerca de la División** Áreas temáticas Publicaciones Productos Cooperación Herramientas

**DESTACADOS**

Boletín FAL No. 249 Mayo 2007



Los países de América Latina y el Caribe y las controversias comerciales: un análisis

Rodrigo García Bernal, María Teresa Manosalva, Sidney Rezende, Martín Sgut, Ricardo J. Sánchez (coordinador)



Protección marítima y portuaria en América del Sur. Implementación de las medidas y estimación de gastos

En Bremen, Alemania, Ricardo Sánchez sostiene que es preciso revalorar el rol de las autoridades portuarias



Ampliación del Canal de Panamá: Impacto

**U.N. SECRETARY-GENERAL SUPPORTS CANAL EXPANSION**



**Secretary-General Ban Ki-Moon Tours Panama Canal and Highlights Waterway's Strategic Role In World Trade Panama City, Panama, June 04, 2007**

"This Canal has made a great contribution to the world trade and movement of the international community," the South Korean dignitary wrote in his message as he signed the guestbook at the Miraflores Locks Control House. Mr. Ki-moon toured the Miraflores Locks, where Panama Canal Authority (ACP) Administrator/CEO Alberto Alemán Zubieta explained the operations of the waterway and described various aspects of the ACP's plan to expand the Canal. Expansion will build a new lane of traffic along the Panama Canal through the construction of a third set of locks, which will double capacity and allow the passage of wider and larger ships.

[... más información](#)

**Semana mundial de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial**



La presente edición del Boletín FAL está dedicada a la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, organizada del 23 al 29 de abril del corriente año.

[... más información](#)

**Fletes, ciclo marítimo y capacidad de transporte hacia finales del año 2006**



**Boletín FAL No.247 mar. 2007**

Un análisis del ciclo marítimo y la evolución de la capacidad de transporte asignada a las rutas que sirven América Latina y el Caribe.

[... más información](#)



La División de Recursos Naturales e Infraestructura ha querido poner a disposición de los usuarios una serie de información relacionada con esta temática.



- Perfiles marítimos y estadísticas nacionales de 33 países de América Latina y el Caribe; perfiles sectoriales regionales; información sobre publicaciones relacionadas con puertos y transporte marítimo.

start

Una reflexión sobre l...

Nueva portada - Win...

Mov contenedores LA...

Internet

100%

ES

10:46 p.m.


**División de Recursos Naturales e Infraestructura**



**UNIDAD DE RECURSOS NATURALES**
**UNIDAD DE TRANSPORTE**

- home
- Acerca de la División
- Áreas temáticas
- Publicaciones
- Productos
- Cooperación
- Herramientas

**DESTACADOS**



**Informe de Actividades de la División de Recursos Naturales e Infraestructura Bienio 2004-2005**

José Ignacio Nazif, Diego Rojas, Ricardo J. Sánchez y Álvaro Velasco Espinosa



**Transporte urbano**

Instrumentos para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina

- Energía
- Minería
- Recursos hídricos
- Telemática
- Transporte
- Puertos, Transporte Marítimo y Logística



**II Seminario MINERÍA Y MONUMENTOS NACIONALES**

Discusión Arqueológica, Paleontológica e Histórica

**Nacionales: patrimonio arqueológico,**

... convocaron al II Seminario de minería y monumentos nacionales: patrimonio arqueológico, paleontológico e histórico.

[... más información](#)

**Funcionarios de la División exponen en la Reunión Ministerial Iberoamericana: "Seguridad Energética en América Latina: Energía Renovable como Alternat**

26-27 de Septiembre de 2006, Montevideo, Uruguay

Funcionarios de la División participarán en la Reunión Ministerial Iberoamericana: "Seguridad Energética en América Latina: Energía Renovable como Alternativa Viable". En esta oportunidad la División presentará el documento: "Fuentes renovables de energía en América Latina y el Caribe: dos años después de la Conferencia de Bonn".

[... más información](#)

**Visita de la Comisión Nacional de Reforma y Desarrollo de la República Popular China**



**Recursos hídricos**

Se presentan las publicaciones relacionadas con Recursos Hídricos de proyectos de la División. En especial aquellas relacionadas con: privatización, regulación leyes de aguas, economía y planificación de agua.



**Precio de los combustibles**

Información estadística relacionada con los combustibles de los países de América del Sur más México. Esta información ha sido separada en tres áreas 1).





INTERNATIONAL  
ASSOCIATION OF MARITIME  
ECONOMISTS



*Ricardo J. Sánchez*

Economic Affairs Officer

Economic Commission for Latin America and the  
Caribbean

United Nations Organization, **ECLAC / UN**

**+56 2 471-2131**

**Santiago de Chile**

**[Ricardo.Sanchez@ECLAC.org](mailto:Ricardo.Sanchez@ECLAC.org)**

**[www.eclac.org/drni](http://www.eclac.org/drni)**

Unidad de Transporte

**Muchas gracias  
por su atención...**