

2013

MEMORIA ANUAL

**Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico
de la Vertiente Atlántica**

JAPDEVA

Índice general

Contenido

Índice general.....	1
Mensaje del presidente ejecutivo.....	5
Administración portuaria.....	8
Introducción.....	8
Modernización de Infraestructura de Puerto Moín.....	8
Modificación a la Ley Orgánica de Japdeva.....	10
Aumento en las tarifas.....	10
Diferencial cambiario y crisis financiera internacional.....	11
Administración portuaria.....	11
Metas alcanzadas.....	11
Inversiones relevantes.....	16
Informe financiero consolidado 2010 - 2013.....	19
Comportamiento de los gastos de operación.....	20
Relación tarifaria.....	22
Relación de los gastos de operación por cada Colón de ingreso facturado.....	23
Cuentas del balance de situación.....	24
Razones financieras.....	25
Departamento de Informática.....	27
Proyectos de los últimos tres años.....	27
Informe financiero 2013.....	35
Estado de resultados.....	35
Ingresos Corrientes / Operación.....	35
Ingresos anuales corrientes.....	37
Operación 2008/2013.....	37
Ingresos mensuales corrientes.....	38
Operación - Período 2008/2013.....	38
Gastos y utilidad en operación en relación con los ingresos de operación.....	39

Resumen de la estructura de gastos.....	40
Productos Financieros.....	42
Ingresos y gastos Totales	42
Balance general de la situación.....	42
Informe estadístico	46
Análisis del 2013	46
Tasa de ocupación.....	46
Naves atendidas y tiempo de estadía	47
Tonelaje, registro bruto y eslora	48
Tiempo de espera y demoras de naves mercantes	48
Rendimientos portuarios	48
Coeficientes portuarios.....	49
Uso de remolcadores	49
Tráfico y composición de la carga	50
Principales productos.....	51
Movimientos de contenedores y furgones.....	51
Administración de Desarrollo	71
Año 2010.....	71
Asistencia técnica.....	71
Promoción del desarrollo.....	73
Mejoras en las instalaciones portuarias	74
Mantenimiento y reparación de caminos.....	75
Logros en el mantenimiento y apertura de caminos rurales.....	75
Mantenimiento realizado en la Provincia de Limón	76
Comunidades donde se realizó la inversión	77
Incrementar la infraestructura vial en las poblaciones indígenas	79
Año 2011.....	81
Logros ejecutados	81
Convenio IDA- JAPDEVA.....	84
Construcciones, mantenimientos de caminos y otros.....	84
Asistencia Técnica	86
Año 2012.....	88

Logros ejecutados	88
Año 2013	95
Logros ejecutados	95
Asistencia Técnica a productores agropecuarios, agroindustriales y acuícolas del Atlántica	100
Año 2014	104
Mantenimiento y reparación de caminos.....	104
Promoción del desarrollo.....	104
Anexos.....	106
Definición de los servicios portuarios y tarifas vigentes.....	106
Tarifas portuarias	106
Definición de los servicios.....	108



MENSAJE
DEL PRESIDENTE
EJECUTIVO

Mensaje del presidente ejecutivo

Como empresa estatal creada hace más de 50 años para promocionar el desarrollo socioeconómico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica, JAPDEVA se ha especializado también como autoridad y operador portuario y, al mismo tiempo, en el principal impulsor de la competitividad como región productiva del país.

La principal meta que se ha impuesto el Estado costarricense es elevar la mayor inversión en infraestructura, como lo es ampliación y modernización de las instalaciones portuarias en el complejo de Limón-Moín; y la ampliación y mejoramiento de la ruta 32 y su conexión con el corredor logístico por la Zona Norte de Costa Rica, lo cual redundará en la vía correcta para alcanzar los niveles de mayor capacidad instalada.

La construcción de una terminal especializada para contenedores en el sector de la bahía de Moín, en el Caribe costarricense, vendrá a darle al país el soporte de mayor competitividad para las exportaciones de fruta y productos terminados que van hacia los mercados de los Estados Unidos de Norteamérica, Europa y Asia, principalmente.

Sin embargo, aunado a ello, no debemos olvidar las apremiantes necesidades de mayor inversión en las comunidades, especialmente aquellas con un rezago en caminos, acueductos rurales, centros educativos, centros de atención en salud, microempresa o asesoría en los cultivos tradicionales para su transformación agroindustrial.

La inversión sostenida a lo largo de estos últimos cuatro años en la rehabilitación y apertura de caminos ha sido posible a través de convenios de cooperación con el IDA (Instituto de Desarrollo Agrario – ahora INDER), como también con cada una de las corporaciones municipales de los seis cantones de la provincia de Limón. En otras ocasiones, se logró conjuntar esfuerzos con las mismas asociaciones de desarrollo, cuando la meta era permitir que un camino fuera la senda para llegar a la escuela, al centro de salud o sacar la producción de una cosecha. Es simplemente darle un valor agregado a la acción directa de Japdeva en la comunidad: progreso y mejor calidad de vida.

Pero aún más lejos ha llegado la acción de Japdeva con los habitantes que viven entre las montañas de Talamanca, en las llanuras de Tortuguero, en las zonas productoras de Matina, Siquirres, Pococí y Guácimo, así como en el Valle de la Estrella, del cantón de Limón. Asesoría en cultivos, asesoría en organización en turismo, preparación de jóvenes para la agroindustria, fomento de la producción con nuevas técnicas y cultivos como la tilapia que viene a aportar proteínas a la alimentación en la zona rural y al mismo tiempo genera ingresos directos a las familias.

Retos de JAPDEVA

Para elevar aún más el aporte a las comunidades de los cantones de la provincia de Limón, así como a contribuir a mejorar las condiciones de los servicios portuarios a los productores nacionales, con la inversión directa en las instalaciones actuales o bien con el aporte privado en la construcción de la nueva terminal de contenedores, se deben realizar en el corto, mediano y largo plazo, actividades como:

- a. Reorganización de los procesos de Japdeva, con miras a tener el personal idóneo en las funciones de productividad portuaria, administrativas y de promoción del desarrollo, que estén claramente definidas.
- b. Atención inmediata de la meta de disminución de los tiempos de espera en la atención de los buques de carga, tanto de exportación como de importación.
- c. Control del gasto y del crecimiento de la planilla, para darle mayor énfasis a la inversión de equipo, maquinaria e infraestructura, de acuerdo con las necesidades de los clientes y usuarios.
- d. Promoción del turismo de cruceros con la especialización de la Terminal de Limón para buques de pasajeros, con los servicios que demandan las líneas de barcos, a fin de atender turistas y tripulación en un ambiente seguro, limpio y altamente profesional en todos los servicios que se ofrezcan.
- e. Concentrar esfuerzos en la construcción de la Terminal Especializada de Contenedores, de la mano de la inversión privada y con la seguridad de un operador de clase mundial, para la atención de grandes buques, lo que se traducirá en mejores condiciones para los exportadores e importadores. Para la región de Limón eso significará mayor aporte en su desarrollo como nunca antes.

f. Fomento y desarrollo de la zona económica especial en la provincia de Limón, dada las condiciones ventajosas de cercanía de los principales puertos del país, la disponibilidad de mano de obra y el dominio de doble idioma.

En los últimos 50 años, el modelo parece agotarse frente a la gran cantidad de tareas para lograr que se incrementen los niveles de mayor calidad de vida, producción y competitividad de la región de Limón. Es tiempo de analizar y hacer cambios para lograr la reducción de la pobreza, fomentar el empleo, la educación de calidad, y una mejor y mayor infraestructura a todo nivel.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'A' followed by a long, sweeping horizontal line that extends to the right.

M. Sc. Allan Hidalgo Campos

Presidente ejecutivo de Japdeva



ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA

Introducción

Los puertos en el Caribe de Costa Rica, constituyen lo que se denomina el Complejo Portuario Limón-Moín, en la práctica funcionan como aliados en la competitividad del país, el ser los principales centros de operación de las exportaciones e importaciones, con lo cual, está obligado a aumentar la productividad de sus instalaciones, por lo que, es de vital importancia crecer con mayor infraestructura, equipamiento, tecnología de punta, así como lograr avances en logística portuaria, para satisfacer la creciente exigencia de los mercados internacionales y los clientes nacionales.

La importancia que se ha dado a mejorar la calidad de los servicios tiene que ver directamente con la disminución de los tiempos de espera de las naves en la bahía, sin embargo, aún falta camino por recorrer para alcanzar exitosamente esta meta.

Sin embargo, la competitividad tendrá un gran impulso con la ampliación de la infraestructura, al iniciar operaciones en los próximos años de la nueva terminal especializada de contenedores en aguas abiertas de Moín, la cual tendrá un moderno puente de conexión a tierra, conformando un conjunto amigable con el ambiente y llegará a conocerse como un “puerto verde” por su avanzado sistema de operación.

Antes de entrar en materia de las inversiones realizadas en los últimos años, es conveniente hacer un recuento de varias acciones que van en paralelo en aumentar la capacidad instalada de la empresa:

Modernización de Infraestructura de Puerto Moín

En el Alcance Digital No.67 a la Gaceta No.71 del 15 de abril del 2013, se publicó la ley No. 9127 que autoriza al Poder Ejecutivo para suscribir un contrato de préstamo para el financiamiento de la Modernización de Infraestructura de Puerto Moín, área portuaria que lleva el nombre oficial de “Gastón Kogan”.

El esfuerzo del Consejo de Administración y la Presidencia Ejecutiva de dotar de más recursos a la empresa portuaria para avanzar en la modernización de la infraestructura y el equipamiento se ve cristalizado con esta ley, que ha requerido de una permanente comunicación con el Ministerio de Hacienda y el Poder Ejecutivo, así como con los representantes de los trabajadores de Japdeva para impulsar el avance del crédito.

Se logró, por parte de la Asamblea Legislativa, la aprobación de un crédito con el BCIE (Banco Centroamericano de Integración Económica) por \$55 millones, cuya formalización se logrará una vez que se obtenga la viabilidad ambiental. Actualmente se trabaja en la preparación de los diseños para la ampliación del puerto de Moín, con la construcción y equipamiento de un puesto de atraque, con una extensión de 300 metros de pantalla de atraque y seis hectáreas de patrios, denominado puesto 5-7. Esta inversión incluye la construcción de un edificio para la Administración de Desarrollo. Este puesto de atraque es parte de la Fase 1 del Plan Maestro Portuario y contribuirá a disminuir las tasas de ocupación de los buques.



Vista aérea de Puerto Moín.

Modificación a la Ley Orgánica de Japdeva

Una de las mayores limitantes que ha tenido la autoridad portuaria para lograr celebrar empréstitos, emitir bonos o bien constituir gravámenes, es la limitación de endeudamiento hasta por un millón de colones (menos de 2 mil dólares), con lo cual, tenía las manos amarradas para avanzar en los temas de inversión de grandes proyectos. Por lo que, se impulsó la modificación al inciso e) del artículo 17 de la Ley Orgánica de Japdeva que le permite a la institución endeudarse hasta por un 50% del valor de sus activos, más allá de este límite deberá contar con aprobación de la Asamblea Legislativa.

Esta condición se hizo efectiva a partir del 27 de julio del 2011, con lo cual, le ha permitido a la empresa portuaria gestionar la compra de equipo a través de la figura de compra con financiamiento. Los costos por la compra de equipos especializados para la operación portuaria son elevados, de ahí deviene la necesidad de recurrir a las fuentes de financiamiento.

Aumento en las tarifas

Desde el año 2003 Japdeva, como ente competente en la prestación de servicios portuarios, no había ajustado cada uno de los ítems de su régimen tarifario, que para la siguiente década resultaban insuficientes dadas las condiciones de las bandas cambiarias, dejando el dólar pegado a la banda inferior. Las tarifas de Japdeva están dolarizadas y de acuerdo con los términos de la banda cambiaria se tendrán las proyecciones de los ingresos.

Para lograr una revisión del esquema tarifario y procurar un ajuste hacia arriba en cada uno de los ítems de los servicios que se brindan, se conformó un equipo profesional interdisciplinario de alto nivel para presentar la solicitud de aumento en las tarifas de Japdeva ante el organismo competente, en este caso, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). Este organismo el 28 de marzo del 2012 aprueba un ajuste tarifario para los servicios marítimos y portuarios que ronda casi el 17% del pliego general de tarifas. Evidentemente la situación no resuelve del todo el problema de rezago económico, en donde las cifras estaban en rojo, tomando en cuenta que no alcanzaba de acuerdo con las proyecciones de inversión y gasto corriente.

Por lo que, nuevamente se presentó una solicitud de ajuste tarifario el 18 de diciembre del 2013, la cual fue rechazada por el ente regulador.

Diferencial cambiario y crisis financiera internacional

Los efectos de la crisis internacional se dejaron sentir en Costa Rica y en la misma autoridad portuaria, golpeando sus finanzas en los años 2010 y 2011, que se vio reflejado en la reducción de sus ingresos al contar con un número menor de barcos atendidos en esos periodos.

Esta situación particular, al tener los números en rojo, y a pesar de los esfuerzos de la administración de reducir drásticamente gastos superfluos y ahorro en los costos fijos de electricidad, agua, combustibles, etc., volvía imposible la inversión en el mantenimiento y la adquisición de nuevos equipos. La reducción de los ingresos tanto por el diferencial cambiario menor como la disminución de barcos a los puertos de Limón y Moín, obligó a Japdeva a solicitar en dos ocasiones un adelanto de pago de servicios a la empresa Refinadora Costarricense de Petróleo, a fin de atender las obligaciones de pago de salarios, aguinaldo y el salario escolar de los trabajadores.

Las tarifas de la autoridad portuaria están dolarizadas por lo que al disminuir drásticamente el diferencial cambiario afecta sensiblemente las finanzas, como como ocurrió en los años del 2010 al 2013, con un serio estancamiento en la banda inferior, con reducciones de ingresos por el orden de los 5 mil millones de colones en un ejercicio económico.

Administración portuaria

Metas alcanzadas

Modernización Portuaria

En cumplimiento con el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, se propuso la adquisición de equipo portuario para el servicio se carga y descarga de mercancías, así como la construcción de un puesto adicional de atraque en puerto Moín, lo cual requiere de toda una coordinación con entes como el

Ministerio de Transportes de Costa Rica y las entidades de control de la inversión pública, requisito indispensable para obtener las fuentes de financiamiento.

Una de las metas propuestas relacionada con esta inversión es la disminuir en 8 horas (es decir un 40%) el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón y Moín, en el periodo 2011-2014.



Moín es el puerto que mueve la mayor parte de las exportaciones de Costa Rica.

Se procedió en consecuencia con la aprobación del endeudamiento para la adquisición de equipo portuario a través de la figura de licitación con financiamiento, regulada en el artículo 81, inciso e) de la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos, así como en el artículo 52 de la Ley de Contratación Administrativa. Previo al proceso se contó con los avales del Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MOPT), el Ministerio de Planificación Económica (MIDEPLAN), Banco Central y el Ministerio de Hacienda. La inversión autorizada finalmente por la Autoridad Presupuestaria el 4 de febrero del 2014, fue de 18.2 millones de dólares USA, para la compra de una lancha piloto, un apilador de contenedores (Reach Stacker), siete cabezales, 15 carretas para el movimiento de contenedores, y una grúa pórtica (ésta última fue declarada infructuosa).

Con recursos propios y en consonancia con el ahorro logrado, se compra una lancha piloto para la atención urgente del atraque de barcos desde la bahía, un requisito internacional de las normas de pilotaje.

Igualmente, se ha procedido con la adjudicación del alquiler de un moderno remolcador para la atención de los grandes buques, tanto de carga como tanqueros.

Terminal Especializada de Contenedores

De acuerdo con los reportes de organismos internacionales de medición de la eficiencia portuaria, Costa Rica se ubica entre los países con la infraestructura portuaria peor calificada, como lo reporta el Foro Económico Mundial, incluso superado por naciones centroamericanas, que no manejan el volumen de carga como lo tienen los puertos de Limón y Moín.

De ahí la importancia de contar con infraestructura y tecnología de punta que permitan una contraprestación de los servicios portuarios con mayores niveles de eficiencia, efectividad y calidad, a un costo razonable que garantice además a los productores e importadores, la seguridad de tener en tiempo sus mercancías sin atrasos ni sobrecostos, en los mercados internacionales.

De acuerdo con el proceso de modernización del subsector portuario, y a partir de la recomendación del Plan Maestro Portuario – elaborado por una prestigiosa firma internacional – así como según lo dispuesto por el Plan Nacional de Desarrollo, se promovió una concesión como mejor opción para alcanzar mayores niveles de competitividad del país, una licitación internacional para la construcción de una terminal especializada de contenedores en la bahía de puerto Moín. Esta acción fue llevada conjuntamente con el MOPT y el Consejo Nacional de Concesiones, proceso que llevo meses de apelaciones y recursos, para finalmente proceder con la adjudicación que recayó en la empresa de orden mundial APM TERMINALS, segundo mayor operador de terminales en el mundo, con una inversión estimada en U.S. \$1.000.000 millones de dólares.

La Terminal Especializada de Contenedores de Moín, estará enfocada en la atención de carga y descarga de mercancías en buques “full container”, barcos de uso exclusivo para el transporte de contenedores.

El avance de este proceso se encuentra en la fase de aprobación de la Viabilidad Ambiental por parte de la Secretaría Técnica Ambiental del Ministerio de Ambiente. Esto será el paso que falta para proceder

con la construcción de la nueva terminal, luego de haber sufrido diferentes recursos legales en los estrados judiciales como administrativos.

Seguridad Portuaria

En consonancia con las disposiciones internacionales en materia de seguridad portuaria que demanda el comercio marítimo mundial, la Organización Marítima Internacional – OMI – ha dispuesto en el Capítulo XI del Convenio Internacional SOLAS, la adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código ISPS por sus siglas en inglés). En Japdeva funciona desde hace varios años la figura de un OPIP – Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias – quien tiene a su cargo el manejo total de la seguridad de ambos puertos.



Muelle Alemán ahora es más seguro.

La inversión en equipos de seguridad y en la formación del personal en el último periodo, en cumplimiento con las normas internacionales y leyes nacionales, que garantizan el tránsito del comercio lícito de mercancías, resalta tres conceptos las amenazas, la vulnerabilidad y la criticidad, de tal manera que se dé respuesta a toda amenaza a las instalaciones portuarias, mejorando sustancialmente las

medidas de control de acceso, control de visitantes, procedimientos para el uso de tarjetas de identificación de visitantes y personal.

Las acciones en seguridad son:

a. *Protección física:* mallas perimetrales, iluminación, sistemas de vigilancia, dispositivos de detección de intrusos, puertas y portones.

b. *Protección operacional:* medidas de control de acceso, procedimientos de vigilancia, control de visitantes, procedimientos para el uso de tarjetas de identificación, sistema de identificación personal, inspección de contenedores, reproducción, manipulación y control de documentos, sistema de iluminación, cierres perimetrales, contratación de personal para la vigilancia, formación en materia de seguridad.

Las acciones que se ejecutan en el Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias se revisa periódicamente y se utiliza como herramienta de trabajo.

La labor de vigilancia en zonas de fondeo de naves, bahías de atraque y zonas aledañas en aguas territoriales, se coordina las acciones con la Dirección General de Guardacostas de Costa Rica. A fin de atender la vulnerabilidad y posibles amenazas se firmó un convenio de cooperación con el Ministerio de Seguridad Pública, el MOPT y Japdeva, para fortalecer la vigilancia portuaria y marítima.



Puerto Moín.

De manera oportuna se ha contado con la colaboración con el Ministerio de Seguridad Pública para la atención de huelgas, bloqueos, seguridad de pasajeros de cruceros, de tal manera, que estos ejercicios de protección refuerzan la vigilancia en las terminales portuarias.

La capacitación del personal de seguridad incluye prácticas sobre ejercicios y simulacros (zafarranchos), con participación de entidades especializadas, así como con cursos relacionados con el Código ISPS.

La coordinación de la seguridad portuaria incluye la participación de las entidades públicas relacionadas con la materia, las empresas estibadoras, agencias navieras y aduanales, a fin de obtener mejores niveles de protección en las áreas portuarias y el tránsito de mercancías, incluyendo pasajeros.

Un nuevo sistema biométrico y de control por medio de tarjetas y booster para el acceso de personas y vehículos a las zonas portuarias se pondrá en implementación, una vez que terminen las pruebas de ajuste finales.

El control oportuno de la seguridad portuaria ante amenazas de huelga y disturbios, se ha coordinado con eficiencia con las fuerzas policiales, Guardacostas y Seguridad Nacional. Esto ha permitido la cantidad de eventos en los últimos años. Cuando han existido, la operación del mayor puerto de exportación de productos perecederos no se ha detenido, evitando con ello mayores pérdidas al sector productivo nacional.

Finalmente se tiene en marcha un Plan de Gestión Ambiental, un Plan de Contingencia y de Emergencia, así como se cuenta con los planes para atender derrames de hidrocarburos.

Inversiones relevantes

Luego de varios años de sostenida crisis financiera y limitación de recursos, se ha puesto en orden el tema financiero, y se han logrado hacer las inversiones aún no cuando no representa un alto porcentaje de los ingresos, sí responden la solución de necesidades inmediatas para garantizar la continuidad del servicio público que se presta en los puertos de Limón y Moín. La inversión en colones asciende a 5,700 millones. Entre los cuales están:

- a. **Alquiler con opción de compra de Remolcador marino:** 6,331 millones de colones. Será para la atención de buques de gran tamaño. El plazo del alquiler es por 48 meses, a partir del mes 24 se podrá hacer su adquisición.
- b. **Compra de Lancha para Piloto:** 335 millones de colones. Equipo fundamental para las operaciones de atraque y desatraque de los barcos, que por disposiciones internacionales debe llevarse a cabo bajo la dirección de un práctico o piloto, éste se desplaza en una lancha desde el muelle hasta la dársena donde se encuentra fondeado el buque, se aborda y se dirige hacia el puesto de atraque.
- c. **Compra de cabezales y carretas:** 2,8 millones de dólares. Representa una compra de 7 cabezales y 15 carretas para el proceso de transferencia de contenedores dentro del área portuaria. Agiliza el proceso de traslado desde el costado del barco hacia los patios, y viceversa.
- d. **Reparaciones estructurales Muelle de Moín:** 89.8 millones de colones. La reparación de elementos en las estructuras del muelle de Moín, originales por el deterioro normal y por golpes ocasionados por colisiones de naves.
- e. **Contratación de ingenieros:** 12 millones de colones. Se realizó un proceso de valoración de activos e infraestructura y mobiliario, a fin de incorporar los elementos de costos para el modelo tarifario, elaborado por el Departamento de Planificación de Japdeva.
- f. **Reparación de cobertizos en los muelles bananeros en Moín:** 75.6 millones de colones. Para garantizar el adecuado resguardo de la fruta que viene en paletas y cajas, antes de ser embarcadas hacia los mercados internacionales, evitando el daño ocasionado por la lluvia o el fuerte sol. Al contar con iluminación se permite el servicio durante las 24 horas.
- g. **Reparaciones en la superficie y loza de rodamiento en Limón y Moín:** 148.5 millones de colones. Parte del mantenimiento de las instalaciones portuarias para que estén en buenas condiciones, que permitan el tránsito seguro de las mercancías y el equipo de rodamiento..
- h. **Adquisición de medidores Reefers:** 106 millones de colones. Suministro y puesta en marcha de 80 medidores para contenedores refrigerados en la terminal de Puerto Moín, con el propósito de ofrecer mejores condiciones para la carga perecedera, antes de ser embarcada.
- i. **Compra de Transformador de 4.5 megavatios:** 240 millones de colones. Con el fin de mantener el suministro de energía en el Muelle Alemán en Puerto Limón.

- j. Demarcación de señalización Complejo Portuario de Limón-Moín:** 163.6 millones de colones. La señalización y demarcación horizontal y vertical en las áreas portuarias de ambos puertos, da seguridad al tránsito de personas, vehículos y maquinaria.
- k. Reparación en dique seco de remolcador José María:** 206.7 millones de colones. La reparación en tiempo de un equipo fundamental en la operación de atraque y desatraque de buques, permite un continuo servicio.
- l. Reparación de motor principal del remolcador Don Jorge:** 118.7 millones de colones. La continuidad del servicio se vio beneficiada con la atención oportuna de la reparación del motor principal, dado que hay limitaciones para la compra de nuevos remolcadores.
- m. Reparación de la estructura del muelle bananero:** 219.5 millones de colones. Se invirtió en la reconstrucción de 5,700 metros cuadrados en los puestos 5-3 y 5-4.
- n. Reparación estructura muelle de cruceros en Limón:** 65.9 millones de colones. Consistió en la reparación de cerca de 600 metros cuadrados del puente de acceso al muelle de cruceros en Puerto Limón, además del encamisado de 20 pilotes, para garantizar la seguridad de tránsito de los pasajeros y el ingreso de vehículos.
- o. Reparación de la romana en Puerto Limón:** 16.2 millones de colones. Si bien no es una inversión considerable si lo es el propósito de ésta, por cuanto representa el control del peso de los camiones que ingresan o salen del área portuaria, que sirve para la declaración exacta para efecto de control.
- p. Compra de defensas marinas:** 160 millones de colones. Cada muelle en ambos puertos tiene instaladas las defensas adecuadas para la protección de la pantalla de atraque y la estructura del muelle ante una eventual colisión.
- q. Adquisición de vehículos:** 202.9 millones de colones. Se procedió con la compra de una ambulancia, dos busetas de 30 pasajeros, una microbús de 15 pasajeros, 4 vehículos pickup doble cabina, y otro de cabina sencilla, para el traslado del personal hacia y desde los muelles.



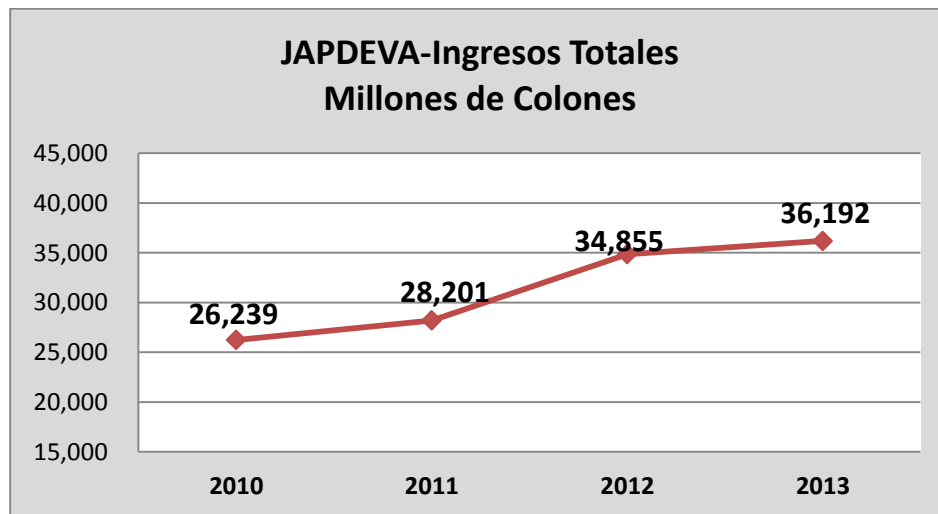
INFORME

FINANCIERO
CONSOLIDADO
2010-2013

Informe financiero consolidado 2010 - 2013

CUENTAS DEL ESTADO DE RESULTADO (GANANCIAS / PÉRDIDAS)

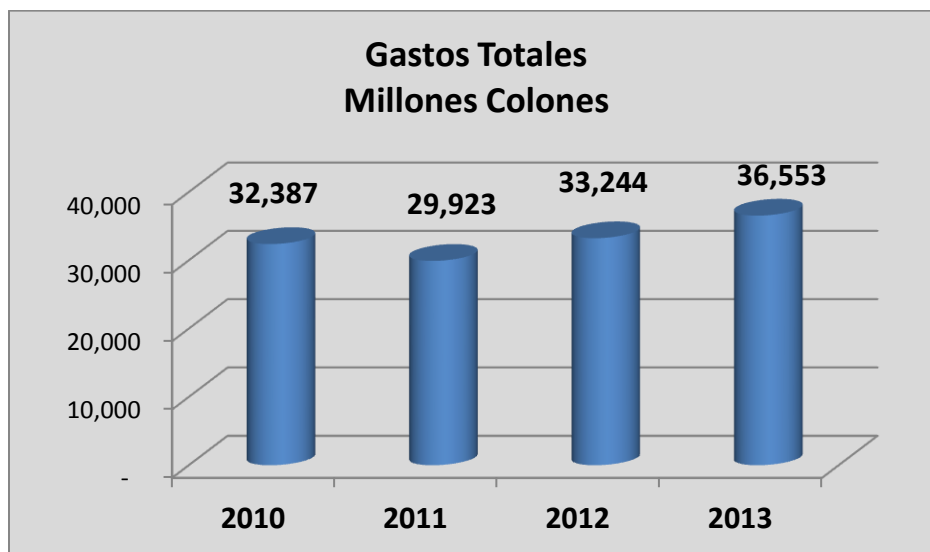
Comportamiento de los Ingresos – Período 2010 / 2013



Los ingresos de operación presentan una tendencia creciente debido a la mayor demanda de servicios portuarios y al incremento en el año 2012 de las tarifas por servicios portuarios y marítimos. Durante el período 2010/2013, se recaudaron ₡ 125.486.2 millones.

Los ingresos totales del año 2013 en relación con el 2010, crecieron un 38.4%, en promedio un 9.6 % durante este cuatrienio.

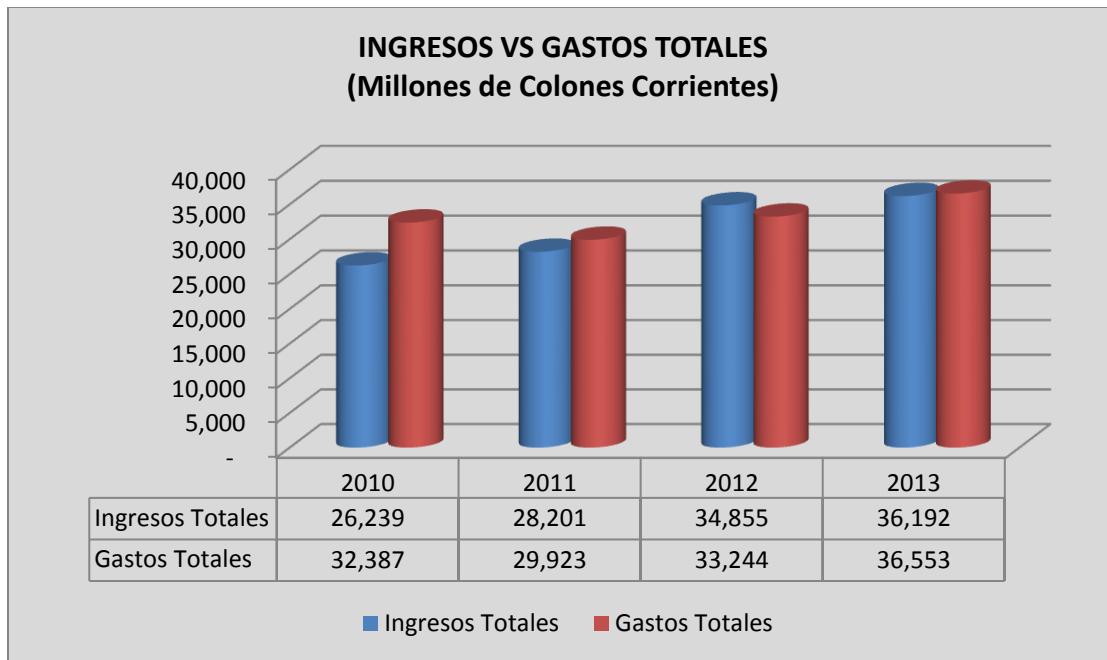
Comportamiento de los gastos de operación



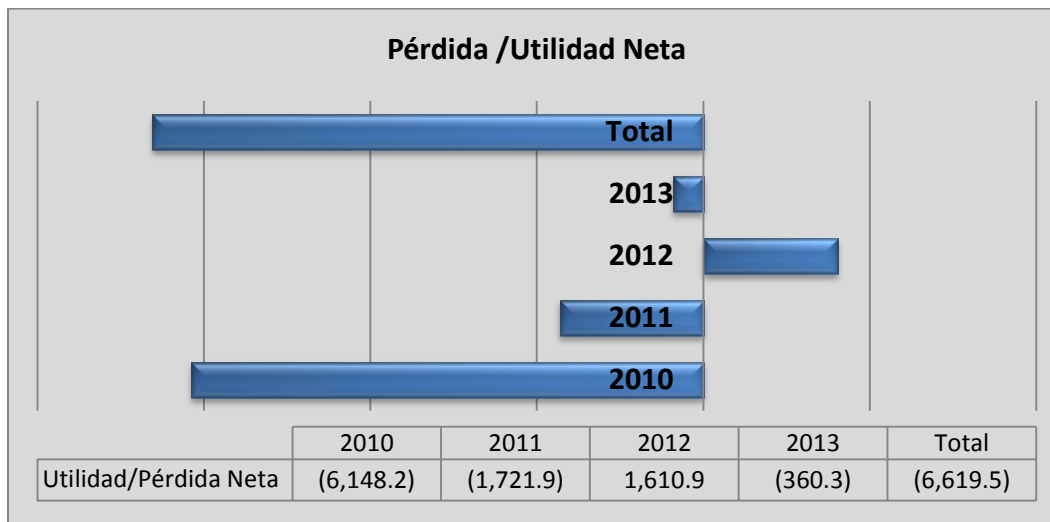
Los gastos se incrementaron de ¢ 32.387 millones en el 2010 a ¢36.553 millones en el 2013, sean ¢ 4.165.9 millones, equivalentes al 12.9%.

Los gastos totales durante el período 2010/2013 alcanzaron un monto de ¢132.105.7 millones, superando en un 5.3% el valor de los ingresos que ascendió a ¢125. 486.2 millones.

De ellos se destaca que las Remuneraciones personales + Cargas sociales+ Fondo de Ahorro y Capital, absorbieron el 73.7% de los ingresos generados.



Utilidad / Pérdida Neta (Ingresos totales- gastos totales) 2009/2010



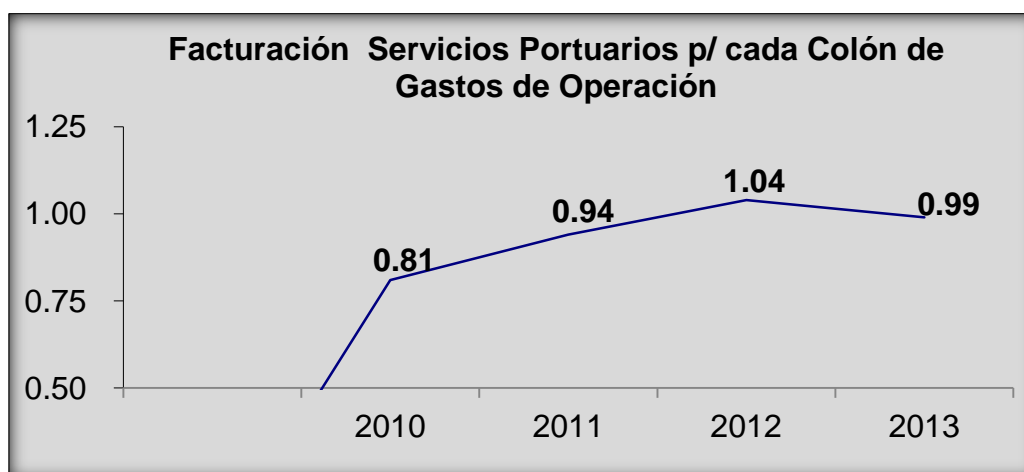
La pérdida neta de €6.148.2 millones presentada en el 2010, se redujo a €1.721.9 millones en el 2011. Para el año 2012, se presentó una utilidad de €1.610.9 millones, para caer en una pérdida de €360.3 millones en el 2013. En total, durante el período 2010/2013, se acumuló una pérdida de €6.619.5 millones.

Incremento relativo de los ingresos y gastos de operación respecto al año anterior:

Cuentas / Años	2010	2011	2012	2013
Ingresos totales	(0.2)	7.5%	23.6%	3,8%
Gastos totales	35.2%	(7.7%)	11.1%	10%

Relación tarifaria

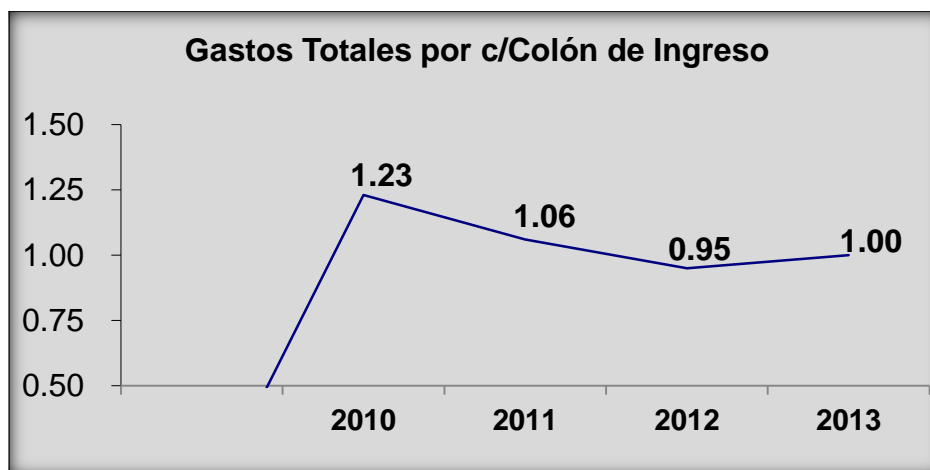
Mediante una relación de uno a uno se obtiene la siguiente relación tarifaria (facturación de servicios portuarios), por cada Colón de gastos.



En el año 2010, por cada Colón de gastos de operación las tarifas generaban ¢ 0,81 (Ochenta y un centavos). En el 2011 por cada Colón de gastos de operación se facturaban ¢0.94. En el 2012 se pasó a facturar ¢1.04, por cada Colón de gastos, bajando en el 2013 a ¢0.99 por cada Colón de gastos de operación.

La tendencia prácticamente se mantenía, es decir, la Institución no cubría sus gastos totales y fue imperativo recurrir al incremento de tarifas en el 2012, para cubrir el déficit financiero. Para el 2013, la tendencia se revierte ligeramente, la facturación de servicios portuarios ya no cubren los gastos totales.

Relación de los gastos de operación por cada Colón de ingreso facturado



La crisis mundial (2009-2010), repercutió en las finanzas de la institución y por cada colón de ingreso para los años 2010 y 2011 los gastos totales superaron los ingresos facturados, es decir, absorbieron totalmente los ingresos y fue necesario posponer pagos, atender los servicios básicos y otros egresos para darle sostenibilidad a la Caja y mantener el servicio portuario.

No es sino hasta en el 2012 que este comportamiento se revierte y los gastos representan el 95% de los ingresos. En consecuencia JAPDEVA dispuso de 5 centavos para la reposición de maquinaria, equipo e infraestructura.

Al 31 de diciembre del 2013 los gastos de operación superan ligeramente los ingresos.

Cuentas del balance de situación

Activo total

Cuentas del Activo /Años	2010	2011	2012	2013
Activo Circulante	4.939.9	5.822.3	8.884.8	7.089.0
Otros Activos	947.1	1.109.1	1.129.8	1.312.9
Activo Fijo	78.839.8	72.610.9	69.815.6	70.324.3
Activo total	84.726.8	79.542.3	79.829.6	78.726.0

De la comparación del período 2010 / 2013, se infiere una disminución del activo total de €6.000.8 millones, al pasar éstos de € 84.726.8 a € 78.726.0 millones, que representa una variación del 7%, producto de la depreciación que afectó el activo fijo.

Pasivo + Patrimonio

Cuentas del Activo /Años	2010	2011	2012	2013
Pasivo Circulante	2.873.8	4.772.5	4.630.2	3.542.1
Pasivo Largo	1.797.7	1.565.2	888.6	2.948.7
Patrimonio	80.055.3	73.204.6	74.310.8	72.235.3
Pasivo + Patrimonio	84.726.6	79.542.3	79.829.6	78.726.0

En concordancia con la revaloración de los activos, al 31 de diciembre el patrimonio de la Institución pasó de € 39.996.5 millones registrados en el 2009 a €77.613.1 millones en el 2010, observándose un incremento de € 37.616.6 millones (94%).

Razones financieras

Las razones de liquidez, reflejan la capacidad institucional para cubrir y respaldar sus obligaciones de corto plazo, con los activos circulantes de transformación corriente.

Razones /Años		2010	2011	2012	2013
Razón de Liquidez	Activo Circulante/ Pasivo Circulante	1,7 veces	1.22 veces	1.92 veces	2.0 veces
Razón Ácida	Activo Circulante- Inventario/Pasivo Circulante	0.6 veces	0.3 veces	0.98 veces	0.95 veces
Razón Endeudamiento	Pasivo total/ Patrimonio	5.8 %	8.6 %	7.4 %	9.0 %
Margen de utilidad	Utilidad/Pérdida Neta/ Ingresos	(23.4%)	(6.1%)	4.6%	(0.1 %)

Del análisis de las razones financieras se infiere una tendencia a disminuir la posición de liquidez institucional para atender sus compromisos actuales en el corto y mediano plazo.

La razón de endeudamiento refleja la utilización de esta fuente desde un 5.8% en el 2010 hasta 9.0% en el 2013; de una autorización legal de hasta un 50%. No obstante, en las condiciones actuales la Institución no está en capacidad de hacerle frente a un endeudamiento de un 50% de su patrimonio.

La cobertura de los intereses y de la amortización de la deuda actual se realiza en forma adecuada y oportuna.

La razón de rentabilidad expresa un deterioro de las finanzas de la Institución para el período 2010 y 2011, que se recupera levemente en el 2012 a 4.6% y cae nuevamente en el 2013 a 0.1%, indicadores que se verán agravados en los períodos siguientes si no se logra mantener un apropiado equilibrio financiero.

En general la situación financiera, se modificó sustancialmente al presentar la Institución pérdidas en los años 2010, 2011 y 2013. Los programas de inversiones no se ejecutaron de acuerdo con la programación establecida, lo que afectó el crecimiento del patrimonio. No obstante en el **2012**, con el incremento tarifario se logra recuperar en forma positiva el margen de utilidad y se ejecuta el programa de inversiones y de mantenimiento.

En este sentido, la Institución debe fijarse como meta aumentar la utilidad antes de reservas cuando menos entre 15 a 20 puntos porcentuales para los próximos años, de tal manera que en los próximos períodos, se alcance un margen de rentabilidad adecuado, con el objeto de lograr una estabilidad financiera sostenida, para lo cual deberá mejorar sus ingresos, establecer una estructura presupuestaria de gastos equilibrada que tienda a destinar mayores recursos a las inversiones y a disminuir el gasto corriente, que permita un margen de utilidad suficiente, para atender el desarrollo socio-económico de la vertiente atlántica y brindar un servicio portuario eficiente.

Con los recursos que generan actualmente las tarifas portuarias no es posible atender la futura demanda de gasto corriente, de equipo y de infraestructura portuaria que requiere la institución y la economía nacional, en el marco de los tratados de libre comercio suscritos por el Gobierno de Costa Rica, conforme fue establecido en el Plan Nacional de Desarrollo por el Gobierno de la República y en el Plan Maestro Portuario Limón/Moín, elaborado por la firma holandesa Royal Haskoning Nederland BV, por lo que la Institución deberá buscar con la mayor brevedad otras fuentes de financiamiento.

Para ello, la Institución, no solo debe emprender la búsqueda del equilibrio financiero, sino que también debe cumplir con el “Programa de Inversiones”, una reducción en los “disparadores del gasto”, la modificación de su cultura laboral, así como sus sistemas operativos, que la lleven a mejorar su competitividad y posicionar de mejor manera el Complejo Portuario Limón (Hernán Garrón) / Moín (Gastón Kogan), en el ámbito centroamericano y el Caribe.

Departamento de Informática

Proyectos de los últimos tres años

Contrato de Nuevos Enlaces de Datos e Internet

A principios del 2011, se instalaron los nuevos enlaces de fibra óptica contratados al ICE. Estos nuevos enlaces garantizan mejor rendimiento y seguridad en las comunicaciones de todos los edificios de JAPDEVA, para todos los usuarios que hacen uso de los recursos informáticos de la Institución.

Áreas	Ancho banda anterior	Ancho banda actual
Edificio María-ICE	2 MB	10 MB
Edificio BCR-ICE	2 MB	10 MB
Desarrollo-ICE	2 MB	10 MB
San Jose-ICE	2 MB	10 MB
Puerto Moín-ICE	4 MB	50 MB
Puerto ICE-Depto. Informática	4 MB	50 MB
Internet	2 MB	50 MB

Adquisición de un sistema de conferencias

Para para ser utilizado en la Sala de Sesiones de la Junta Directiva

Sistema de conferencia inalámbrico, con las siguientes características:

- 1 unidad central inalámbrica
- 13 microfono delgado inalambrico
- 1 microfono presidente inalambrico
- 3 antena de 2.4 ghz

- 1 software de conferencias
- 4 pedal de transcripción
- 1 grabadora digital 1 gb
- 1 microfono inalambrico uhf/16ch/opus 669.
- Instalación y capacitación.

Unidad de Almacenamiento Masivo SAN (Storage Área Network)

Con la creciente cantidad de información almacenada y por la necesidad de tener disponibles miles de datos al clic de un mouse, se han surgido algunas soluciones de almacenamiento; las redes SAN.

En una SAN, un dispositivo de almacenamiento no es propiedad exclusiva de un servidor, sino que los dispositivos de almacenamiento son compartidos entre todos los servidores de la red como recursos individuales, las SAN pueden ser usadas para conectar servidores a dispositivos de almacenamiento.

Una de las grandes ventajas que se tiene con las unidades SAN en la virtualización.

Una máquina virtual nos permite tener varios servidores virtuales ejecutándose sobre el mismo servidor físico.

La virtualización es la creación a través de software de una versión virtual de algún recurso tecnológico, como puede ser una plataforma de hardware, un sistema operativo, un dispositivo de almacenamiento u otros recursos de red.

La Institución depende de un centro de datos altamente fiable, escalable, y administrable.

Para muchas organizaciones, un centro de datos altamente virtualizado es solo el inicio para obtener beneficios a gran escala.

Ventajas de la virtualización

Las ventajas de disponer de servidores virtualizados frente a servidores físicos son las siguientes:

Ahorro en la adquisición de nuevos servidores: Podremos adquirir un solo servidor, aunque más potente, y no tener que comprar más servidores sino solamente ir creándolos en el gestor de máquinas virtuales. También permite ahorro de mantenimiento y de personal, además de ahorrar espacio.

- Crecimiento más flexible: Instalar un nuevo servidor es mucho más sencillo y rápido frente a hacerlo con un servidor físico.
- Administración simplificada: Desde la consola del gestor de máquinas virtuales podemos aumentar o reducir los recursos para una determinada máquina, reiniciarla, instalar parches o simplemente borrarla en caso de problemas.
- Aprovechamiento de aplicaciones antiguas: Una de las ventajas de la virtualización es la posibilidad de conservar aplicaciones que funcionan en sistemas antiguos y aun así modernizar la infraestructura informática de la empresa. Esa aplicación puede “sobrevivir” en una máquina virtual independiente sin que haga falta conservar el ordenador antiguo.
- Centralización de tareas de mantenimiento: Podemos realizar copias de seguridad de un solo golpe de todas las máquinas, programar actualizaciones y otras actividades desde el gestor de máquinas virtuales. También podemos centralizar otras funciones.
- Disminuye tiempos de parada: Una ventaja importante, solucionar problemas o realizar copias de seguridad son tareas que se realizan en mucho menos tiempo. Por ejemplo, se puede clonar una máquina y seguir dando servicio mientras se realiza mantenimiento de la máquina virtual de producción como actualizaciones.
- Mejor gestión de recursos: Se puede aumentar la memoria o almacenamiento de la máquina huésped para aumentar los recursos de todas las máquinas virtuales a la vez, por lo que se aprovecha mucho mejor las inversiones en hardware.
- Balanceo de recursos: Es posible asignar un grupo de servidores físicos para que proporcionen recursos a las máquinas virtuales y asignar una aplicación que haga un balanceo de los mismos, otorgando más memoria, recursos de la CPU, almacenamiento o ancho de banda de la red a la máquina virtual que lo necesite.

Unidad Blade Server Enclosure

Estas unidades se instalan en un chasis o Rack, cada chasis puede albergar del orden de dieciséis "tarjetas" o servidores blade.

Ventajas de los Blade Server Enclosure:

- Consolida energía, enfriamiento, conectividad, redundancia y seguridad en un sistema modular de ajuste automático con inteligencia incorporada.
- Ayuda a reducir los costos y la complejidad, al tiempo que brinda mejores y más eficientes servicios TI.
- Cablear la infraestructura sólo una vez y cambiar sobre la marcha a medida que las prioridades empresariales cambian.
- Mejorar en forma significativa la utilización del servidor, del almacenamiento y de la red.
- Implementar en forma más rápida los nuevos servidores y sus conexiones LAN y SAN.
- Reducir el número y costo de cables de cada gabinete hasta en un 94%.
- Reducir el tiempo empleado en la administración de tareas de IT comunes, tales como parches y actualizaciones.
- Ahorrar hasta un 40% en los costos de compra para servidores y su conectividad admitida Ethernet y Fibre Channel, cables de energía, PDUs y gabinetes.
- Ahorrar hasta un 33% en costos de energía anuales respecto de servidores ensamblados en gabinete, sin sacrificar el rendimiento de las aplicaciones.

Procesadores Blade Server

Un servidor blade es un tipo de computadora para los Data Center específicamente diseñada para aprovechar el espacio, reducir el consumo de energía y simplificar su administración.

Los servidores blade están diseñados para su instalación en bastidores al igual que otros servidores. La novedad estriba en que los blade pueden compactarse en un espacio más pequeño gracias a sus principios de diseño.

Cada servidor blade es una delgada "tarjeta" que contiene únicamente microprocesador, memoria y buses. Es decir, no son directamente utilizables ya que no disponen de fuente de alimentación ni tarjetas de comunicaciones.

Ventajas de los Blade Server:

- Son más baratos, ya que requiere menos electrónica y fuentes de alimentación para el mismo número de servidores.
- También consumen menos energía.
- Ocupan menos espacio, debido a que es posible ubicar dieciséis (16) servidores donde habitualmente solo caben cuatro.
- Son más simples de operar, ya que eliminan la complejidad del cableado y se pueden gestionar remotamente.
- Son menos propensos a fallos ya que cada servidor blade no contiene elementos mecánicos.
- Son más versátiles, debido a que es posible añadir y quitar servidores sin detener el servicio, es decir en caliente (como un disco duro).

Usos de los Blade Server

Los servidores blade son aptos para los mismos usos que cualquier otro servidor. No obstante, son especialmente ventajosos para instalaciones de entornos de virtualización, en cluster y para web hosting.

Compra de 45 Thin Client

Un thin client es una computadora cliente en una arquitectura de red cliente-servidor que depende primariamente de un servidor central para las tareas de procesamiento, y se enfoca principalmente en transportar la entrada y la salida entre el usuario y el servidor remoto.

Ventajas de los THIN CLIENT.

- Menores costos de administrativos de TI (Tecnologías de Información). Los Thin Client son manejados casi enteramente en el servidor. El hardware tiene menos lugares donde puede fallar, el entorno local es altamente restringido, y el cliente es más simple y a menudo

- carece de almacenamiento permanente, proporcionando protección contra el malware (código maligno).
- Información centralizada. Como la información se encuentra en un solo lugar facilita la realización de respaldos y evita que se guarden archivos que no sean de la empresa.
 - Más fácil de asegurar. Los Thin Client pueden ser diseñados de modo que ni siquiera los datos de aplicación residan en el cliente (apenas son exhibidos en la pantalla), centralizando la protección contra el malware y reduciendo los riesgos de hurto de los datos físicos.
 - Seguridad de datos mejorada. Si un dispositivo del Thin Client sufre una seria desgracia o accidente de trabajo, no se perderá ningún dato, puesto que residen en el servidor de terminales y no en la microcomputadora.
 - Más bajos costos de hardware. El hardware del Thin Client es generalmente más barato porque no contiene disco duro, memoria de aplicaciones, o un procesador poderoso. Generalmente también tienen un período más largo antes de requerir una mejora o llegar a ser obsoletos. Hay menos piezas móviles y uno actualiza o mejora el servidor y la red en lugar de los clientes, porque la limitación en su desempeño es la resolución de pantalla que tiene un ciclo de vida muy largo.
 - Menos consumo de energía. El hardware dedicado de Thin Client tiene mucho más bajo consumo de energía que los típicos PC de clientes pesados, ahorran hasta un 80% de electricidad y cuidan el medio ambiente. Esto no sólo reduce los costos de energía en los sistemas de computación, en algunos casos puede significar que los sistemas de aire acondicionado no son requeridos o no necesitan ser actualizados lo que puede ser un ahorro de costos significativo y contribuir a alcanzar los objetivos en ahorro de energía.
 - Una más fácil gerencia de fallas de hardware. Si un Thin Client falla, un reemplazo puede ser fácilmente colocado mientras el cliente es reparado; el usuario no será incomodado porque sus datos no están en el cliente.
 - Operable en ambientes hostiles. La mayoría de los clientes livianos no tienen piezas móviles así que pueden ser usados en ambientes polvorientos sin la preocupación que puede haber con la obstrucción de los ventiladores de los PC que puede recalentarlos y quemarlos.
 - Menos ancho de banda de la red. Puesto que los servidores de terminales típicamente residen en la misma espina dorsal de red (backbone network) de alta velocidad que los servidores de archivo, la mayor parte del tráfico de red está confinado al cuarto del servidor.

- Uso más eficiente de los recursos de computación. Los Thin Client usan solamente la cantidad exacta de recursos de computación requeridos para la tarea actual.
- Menor ruido. Al no utilizar ventiladores reduce el ruido producido por la unidad. Esto puede crear un ambiente de trabajo más agradable y más productivo.

Modernización del Sistema de Seguridad y Vigilancia

Compra de equipos e instalación en el proceso de modernización del Sistema de Seguridad y vigilancia de los Puerto Gastón Kogan Kogan y Hernán Garrón Salazar

A raíz de la obligatoriedad de nuestros puertos de cumplir con el Código PBIP, la institución realizo grandes esfuerzos en inversiones para poder cumplir con lo establecido por dicho Código en aspectos de seguridad.

Adquisición de nueve Access Point

Estos equipos fueron instalados en los puertos Hernan Garrón Salazar y Gastón Kogan Kogan.

Por la necesidad de capturar la información en diferentes puntos del puerto como son al costado de las naves, en los patios y en las bodegas para el registro en el Sistema Integrado de Operaciones Portuarias "SIOPJ", y que posteriormente será utilizada para la facturación de los servicios prestados en estas áreas, se crea la necesidad de mantener comunicación entre estos puntos con la red para el registro de información en tiempo real.

Para resolver esta necesidad, se instalarán equipos de comunicación o Access Point en diferentes puntos de los puertos que nos permitirán mantener comunicación entre los equipos terminales o de usuarios con las bases de datos por medio de la red.

Estos equipos se instalaran en ubicaciones de fácil acceso por nuestros técnicos y no requieren la contratación de equipo privado como grúas o escaleras eléctricos para tener acceso a estos, tampoco requieren conexión eléctrica ya que incorpora la alimentación eléctrica a través del cable de comunicación UTP (PoE Power over Ethernet).

Desarrollo del Módulo SIOPJ-TICA

Por la necesidad de interconectar los sistemas de captura de información entre la Aduana y JAPDEVA, se desarrolló este módulo, trayendo como consecuencia las siguientes ventajas.

- Contar con información directamente desde la Aduana sin la necesidad de digitarla.
- Reducción de los tiempos de liquidación.
- Agilización del trabajo en las entradas y salidas.
- Se suprime la utilización de dos sistemas, TIC@ y Módulo de Contenedores del Sistema Tradicional.
- Se elimina la digitación de manifiestos.
- Se cuenta con un mejor control en las entradas y salidas, ya que el sistema registra todos los datos con que ingresa o sale de la zona portuaria en tiempo real.
- Acceso a la información inmediata.
- Reducción del uso de papel.



INFORME
FINANCIERO 2013

Informe financiero 2013

A continuación los Estados Financieros de la Administración Portuaria (Estado de Resultados y Balance de Situación) al 31-12-2013, ajustado al formato establecido por la Contabilidad Nacional, que registra en el cuadro Estados de Resultados un *superávit Corriente / Operación* por la suma de €1.709.3 millones, y por segunda vez en este semestre del período 2013, se registra un déficit por el orden de €358.3 millones.

Para facilitar el análisis, el presente informe se confecciona sobre el esquema preparado por la administración y que permite exponer de manera puntualizada las diferentes partidas de ingresos, gastos, activos, pasivos y patrimonio de la JAPDEVA al 31 de diciembre de 2013.

Estado de resultados

Ingresos Corrientes / Operación

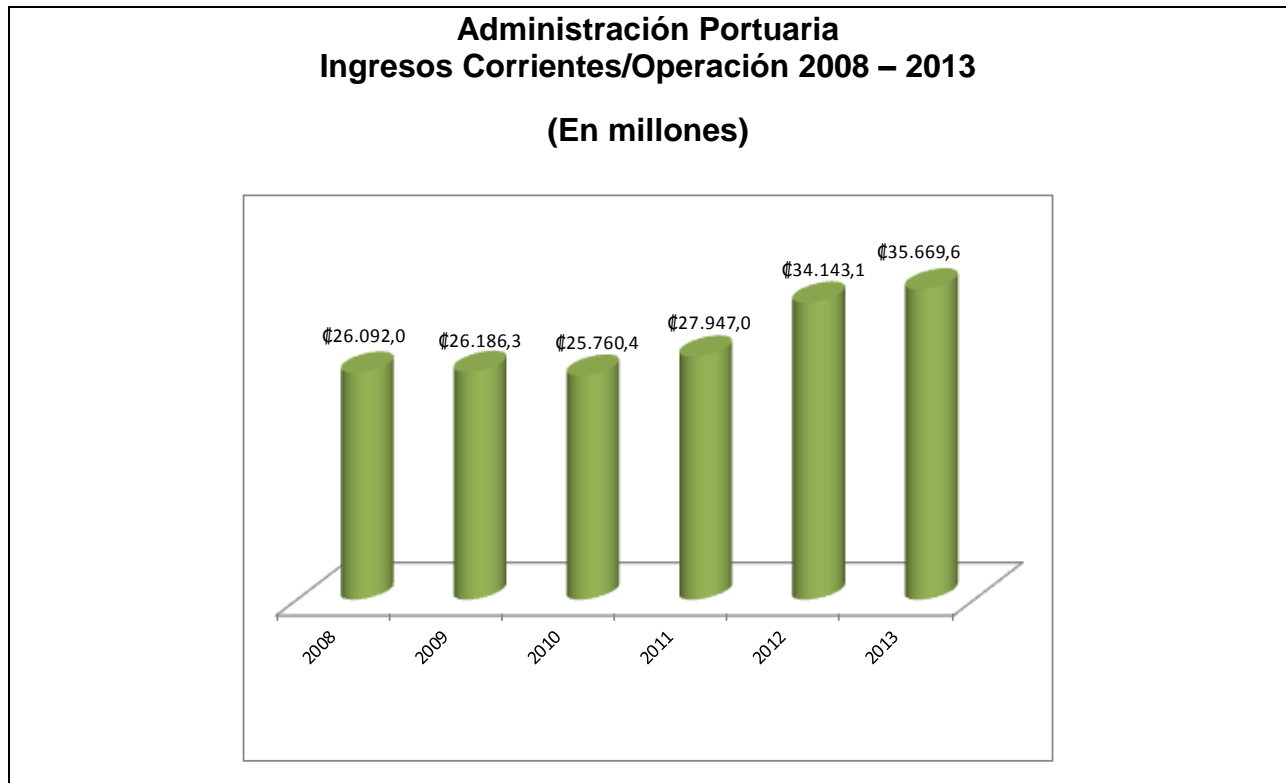
Al 31 de diciembre del 2013, los ingresos corrientes/operación (excluye productos financieros), registran la suma de €35.669.6 millones, en contraposición a lo reflejado en el mismo período del año 2012, por un monto de €34.143.1 millones, originado por una venta mayor de servicios en el período 2013, que se traduce en €1.526.5 millones, que representa en promedio un aumento del 4.5% en los ingresos.

CUENTAS / SUBCUENTAS	AL 31 DE DICIEMBRE 2012 / 2013.				Variación absoluta	Variación relativa
	2012	Estruct. %	2013	Estruct. %		
	Ingresos:					
a) Servicios a la Nave	15.525,8	45,5%	16.080,0	45,1%	554,2	3,6%
b) Servicios a la Carga	18.445,0	54,0%	19.408,3	54,4%	963,3	5,2%
c) Otros Ingresos	172,4	0,5%	181,3	0,5%	8,9	5,2%
Total Ingresos Corrientes/Operación	34.143,1	100,0%	35.669,6	100,0%	1.526,5	4,5%

Para el presente período en análisis, los ingresos de los servicios a la carga y los otros ingresos muestran un aumento promedio del 5.2% con respecto al mismo período 2012, empero los ingresos a la nave refleja un crecimiento del 3.6%, producido principalmente por disminución en el arribo de buques al Complejo Portuario Hernán Garrón – Gastón Kogan.

Ingresos anuales corrientes

Operación 2008/2013



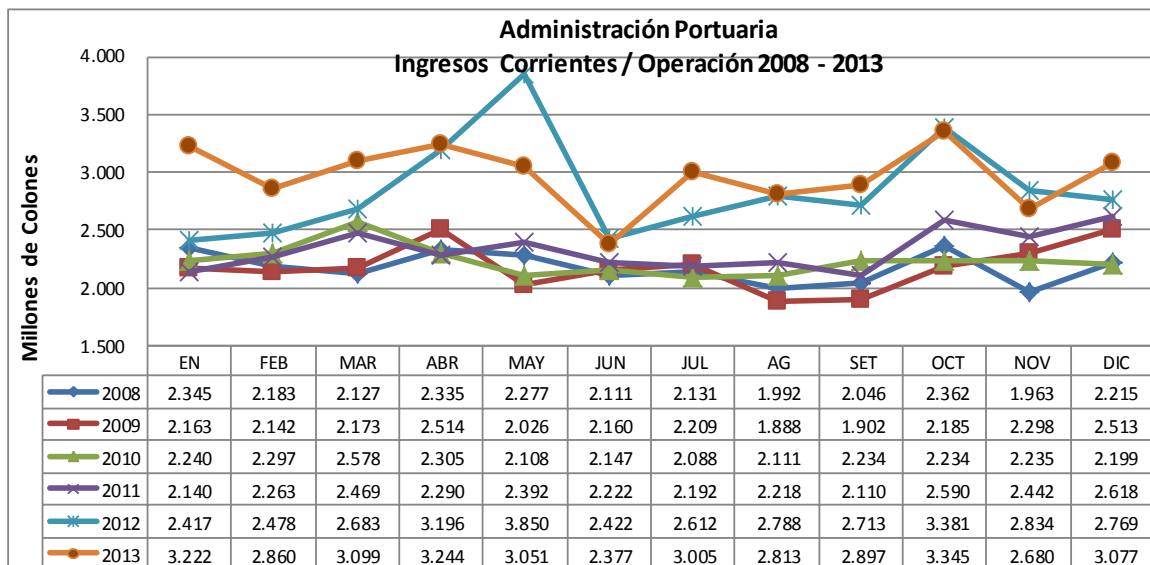
Los ingresos corrientes/operación observados al 31 de diciembre, registran la suma de €35.669.6 millones, en contraste a lo estimado en el Presupuesto de la Administración Portuaria para el período 2013, por el orden de €39.751.0 millones, produciéndose un déficit presupuestario de ingresos corrientes por la suma de €4.081.4 millones.

El siguiente resumen, expresa el comportamiento histórico de los ingresos corrientes/operación a partir de su año base 2008 hasta la presente fecha, así como, la variación relativa por año relacionado y el comportamiento de los ingresos expresados en valores medios, mínimos y máximos registrados en los últimos seis años.

Promedio mensual, variación relativa, promedio, mínimos y máximos de ingresos corrientes/operación 2008-2013 (montos en millones de colones)					
Año	Total ingresos	Variación respecto al año anterior	Promedio	Mínimo	Máximo
2008	¢26.092,0	-	¢2.174,3	¢1.963,0	¢2.362,7
2009	¢26.186,3	0,4%	¢2.182,2	¢1,888,3	¢2.514,3
2010	¢25.760,4	-1,6%	¢2.146,7	¢2.088,9	¢2,578,0
2011	¢27.947,0	8,5%	¢2,328,9	¢2.140,9	¢2.618,1
2012	¢34.143,1	22,2%	¢2.845,3	¢2.417,0	¢3.850,0
2013	¢35,669,6	4,5%	¢2,972,3	¢2.377,0	¢3.345,0

Ingresos mensuales corrientes

Operación - Período 2008/2013



Obsérvese en el gráfico anterior, que los ingresos corrientes/operación – excluyendo productos financieros para el período 2008 / 2011 – en colones constantes – mantiene una variación por debajo de los diez puntos porcentuales. No obstante, a partir del período 2012 y subsiguiente, la variación es superior a los diez puntos porcentuales, que se concreta en un leve incremento de la economía, lo que se traduce en una mayor demanda de servicios portuarios y por consiguiente mayores ingresos.

Gastos y utilidad en operación en relación con los ingresos de operación

(-) Gastos de Operación						
Remunerac + C. Soc. + Fdo Ahorro	21.259,9	62,3%	23.800,3	66,7%	2.540,5	11,9%
Servicios:						
a) Reparaciones y Mantenimiento	565,5	1,7%	881,1	2,5%	315,6	55,8%
b) Servicios de Transporte y Fletes	663,8	1,9%	1.487,9	4,2%	824,2	124,2%
c) Otros servicios de Operación	981,2	2,9%	1.090,0	3,1%	108,8	11,1%
Subtotal - Servicios	2.210,5	6,5%	3.459,0	9,7%	1.248,5	56,5%
Materiales y suministros	882,5	2,6%	853,7	2,4%	(28,7)	-3,3%
Transf Ctes y Capital (Aporte Ad Desarr	3.875,7	11,4%	3.673,0	10,3%	(202,6)	-5,2%
Cuentas Especiales:						
a) Gtos Especiales y Administración	877,8	2,6%	723,3	2,0%	(154,6)	-17,6%
b) Gastos p/ Transferencias	1.519,2	4,4%	1.451,0	4,1%	(68,2)	-4,5%
Subtotal Cuentas Especiales	2.397,0	7,0%	2.174,2	6,1%	(222,8)	-9,3%
Total Gastos Corrientes	30.625,5	89,7%	33.960,3	95,2%	3.334,8	10,9%
Superávit / Déficit Corriente	3.517,6	10,3%	1.709,3	4,8%	(1.808,3)	-51,4%
(+) Productos Financieros	233,0	0,7%	103,2	0,3%	(129,9)	-55,7%
(-) Gastos Depreciación	(2.377,5)	-7,0%	(2.125,9)	-6,0%	251,6	-10,6%
(-) Gastos Financieros	(123,8)	-0,4%	(44,9)	-0,1%	78,9	-63,7%
Superávit / Déficit de Otros Ingreso	1.249,4	3,7%	(358,3)	-1,0%	(1.607,7)	-128,7%
Reserva para Inversiones	1.249,4	3,7%	-	0,0%	(1.249,4)	-100,0%
Superávit/Déficit Neto del Período	-	0,0%	(358,3)	-1,0%	(358,3)	-35848,0%

Gastos Corrientes/Operación: Arroja la suma de €33.960.3 millones, que absorbe el 100.0% de los ingresos corrientes/operación. El pago de salarios más las contribuciones a la seguridad social y el aporte al Fondo de Ahorro de los Trabajadores, absorben el 66.7% de los ingresos corrientes/operación. El peso relativo (%) de los salarios y otras partidas aumentará cuando éstos se consoliden con los registros de la

Administración de Desarrollo. Es menester indicar, que el peso relativo de las remuneraciones personales en el mes de enero, se ve influenciado por el pago del salario escolar y planilla adicional que se produce al menos dos veces al año, como resultado del pago bisemanal.

El aporte a la Administración de Desarrollo, consignado en la cuenta de transferencias corrientes y capital, absorbe el 10.3%. Los gastos por “transferencias” que incluyen el pago de prestaciones legales y subsidios por incapacidad laboral (CCSS, INS) representaron el 4.1%, y el 14.1% restante corresponde a gastos de reparación y mantenimiento (2.5%), transporte y fletes (4.2%), otros servicios de operación (3.1%) consumo de materiales y suministros (2.4%) y gastos especiales y administración (2.0%)

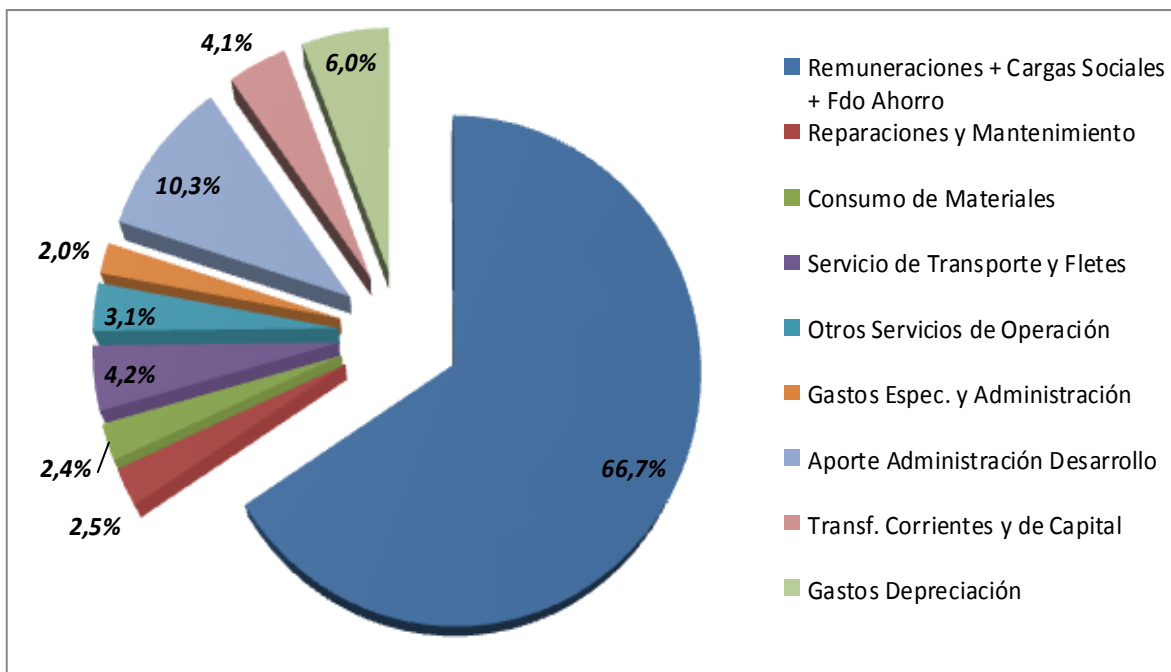
Gastos de depreciación ostentan la suma de ¢2.125.9 millones al 31 de diciembre del 2013. (Al 31-12-2010, JAPDEVA practicó una revaluación de activos de conformidad con las normas establecidas por la Contabilidad Nacional y autorizado por el Consejo de Administración). Estructuralmente este rubro de gasto, equivale el 6.0% de los ingresos corrientes/operación registrados.

El Superávit Corriente/Operación, muestra el valor de ¢1.709.3 millones en contraposición a ¢3.517.6 millones del período 2012, lo que refleja una decrecimiento del superávit corriente /operación por el orden de ¢1.808.3 millones, equivalente a una reducción del 51.4%. El balance entre los productos financieros y los gastos financieros arrojan un residuo de ¢58.3 millones, que en adición al superávit corriente/operación y el gasto por depreciación, resulta un déficit del período por la suma de ¢358.3 millones.

Resumen de la estructura de gastos

El presente gráfico muestra la estructura de gastos acumulado al mes de diciembre 2013, en observancia de los ingresos corrientes/ operación, que se convierte en la base de partida (adquiere el valor del 100%).

Cada partida de gasto se expresa como la porción de los ingresos corrientes/operación que financiaron los gastos, lo que permite establecer cuánto destina JAPDEVA a determinado tipo de gasto por cada Colón de ingreso.



Del mismo modo, se resume los gastos de la siguiente manera:

Remuneraciones + Cargas sociales + Fondo Ahorro	66.7%
Gastos por transferencias (subsidijs por incapacidad laboral, prestaciones legales, cuota Aresep, OEA, AAPA)	4.1%
Aporte a la Administración de Desarrollo	10.3%
Sub-total	81.1%
Gastos de administración + reparaciones + transporte + otros servicios de operación, materiales y suministros y gastos financieros)	14,2%
Gastos de depreciación	6.0%
Total general	101.3%

Obsérvese que el margen de maniobra institucional para adoptar acciones correctivas en razón del gasto es sumamente reducida, considerando que los gastos corrientes / operación, absorben el 95.2% de los ingresos corrientes / operación. Si a esto le sumamos el gasto de depreciación (6.0%) y los gastos financieros (0.1%), representan en total un gasto del 101.3%. Este resultado adicionado a los productos financieros (0.3%), se produce un déficit del 1,0%.

Productos Financieros

Refiere a los intereses generados por las inversiones en títulos cero cupón del Gobierno Central, así como, el diferencial cambiario originado por el crédito con la República China de Taiwán y los saldos de cuentas corrientes bancarias. Su ingreso acumulado al mes de diciembre 2013, alcanza la suma de ¢103.2 millones.

Gastos Financieros ¢44.9 millones. Corresponde al pago de intereses por el empréstito con la República China de Taiwán y la variación en el tipo de cambio del colón frente a otras monedas. El pago de intereses de la deuda pasa de ¢123.8 millones en el 2012 a ¢44.9 millones, en el 2013.

Superávit/ Déficit antes de Reservas: Al 31 de diciembre de 2013, los gastos corrientes/operación – incluye depreciación y gastos financieros – presentan un déficit por la suma de ¢358.3.

Ingresos y gastos Totales

- a) **Ingresos Totales (Ingresos corrientes/operación + productos financieros):** Al mes de **diciembre 2013**, alcanzó la suma de **¢35.772.8** millones, en contraste con el observado en el mismo período del año **2012**, por el orden de **¢34.376.1** millones, presentándose una diferencia absoluta de **¢1.396.7** millones, que equivale a un incremento relativo del **4.1%**
- b) **Gastos Totales:** En el año **2012** sumaron **¢33.126.8** millones, contrastados con los **¢36.131.1** millones registrados al **31 de diciembre de 2013**, consecuentemente se origina un acrecentamiento del gasto en **¢3.004.3** millones que representan un valor referente del **9.1%**, con relación al período en estudio.

Balance general de la situación

El análisis vertical constituye la proporción porcentual que guarda cada partida del estado con respecto a la cifra total del activo y del total del pasivo + patrimonio. Esta técnica identifica la importancia e

incidencia relativa de cada rubro y permite una mejor comprensión de la estructura y composición de los estados financieros.

Activos totales

Al **31 de diciembre, 2013**, los activos totales registran la suma de **€76.377.9** millones, en contraste con los **€77.475.9** consignados en el mismo período del año 2012, distribuidos de la siguiente manera:

Período	2012	2013
Activo corriente	€7.969,4 millones	€6.140,1 millones
Activo No corriente fijo	€860 millones	€811 millones
Activos No Financieros	€68.645,5 millones	€69.426,9 millones

Activo corriente

En este período, los activos corrientes presentan un valor de **€6.140.1** millones, en contraposición con lo registrado en el año 2012, **€7.969.4** millones, lo que equivale a un decrecimiento del **23.0%**. Siendo su principal causa, la reducción de las cuentas de Caja y Bancos e Inversiones en Valores a Corto Plazo.

CUENTAS / SUBCUENTAS	Al 31 DE DICIEMBRE 2012 / 2013.				Variación Absoluta	Variación Relativa
	2012	Estruct. %	2013	Estruct. %		
ACTIVO						
Activo Corriente						
Caja y Bancos	3.334,0	4,3%	2.637,4	3,5%	(696,6)	-20,9%
Ctas Cobrar (Adelantos y Funcionarios)	15,7	0,0%	-	0,0%	(15,7)	-100,0%
Existencias (Inventarios)	2.889,4	3,7%	3.122,7	4,1%	233,3	8,1%
Mercancías en Tránsito	1.228,8	1,6%	378,4	0,5%	(850,4)	-69,2%
Gastos Pagados por Anticipado	1,5	0,0%	1,6	0,0%	0,1	8,1%
Inversiones Corto Plazo	500,0	2,4%	-	0,0%	(500,0)	-100,0%
Total Activo Corriente	7.969,4	10,3%	6.140,1	8,0%	(1.829,3)	-23,0%

Activos No Corriente Fijo

En el mes de diciembre del año 2013, los activos no corrientes ascienden a la suma de €811.0 millones, en contraposición de los €860.0 millones registrados en el período 2012, producido mayormente por la facturación de los servicios portuarios suministrados a RECOPE y registrarlos en concordancia con el acuerdo concertado entre las partes.

Activo No Financieros (Activo Fijo)

El volumen de los activos no financieros, (instalaciones portuarias, maquinaria y equipo), al mes de diciembre 2013, presentan la suma de €69.426.9 millones, disminuyendo en un 1.1%, con base al año 2012 €68.646.5 millones, producido por la depreciación regular de los bienes duraderos (instalaciones, maquinaria, Equipo y Mobiliario).

Pasivo y Patrimonio

Este rubro pasó de €77.475.9 millones en el 2012 a €76.377.9 millones en el período 2013, es decir, una reducción de €1.098.0 millones, que representa una variación relativa del -1.4%.

Pasivo Corriente

El pasivo corriente, (Cuentas por Pagar, remuneraciones personales por pagar, retenciones legales-voluntarias, cargas sociales y otros), decreció en €1.084.0 millones, por cuanto pasó de €4.400.1 millones en el 2012 a €3.316.1 millones, en diciembre del 2013, lo que refleja una reducción del 24.6%. Lo anterior, considerando el pago realizado sobre las obligaciones contraídas, con el INCOFER (sentencia judicial - del cual solo resta solo el pago de los intereses), el registro de las cuotas por concepto de amortización al crédito con la República China de Taiwán, correspondientes al período 2013, por un monto aproximado de €436.8 millones, cuyos pagos se realizan en junio y diciembre de cada año, hasta

su cancelación total en el año 2014; además de otros servicios portuarios y el registro y pago de salarios caídos, así como otros extremos a funcionarios despedidos e reincorporados.

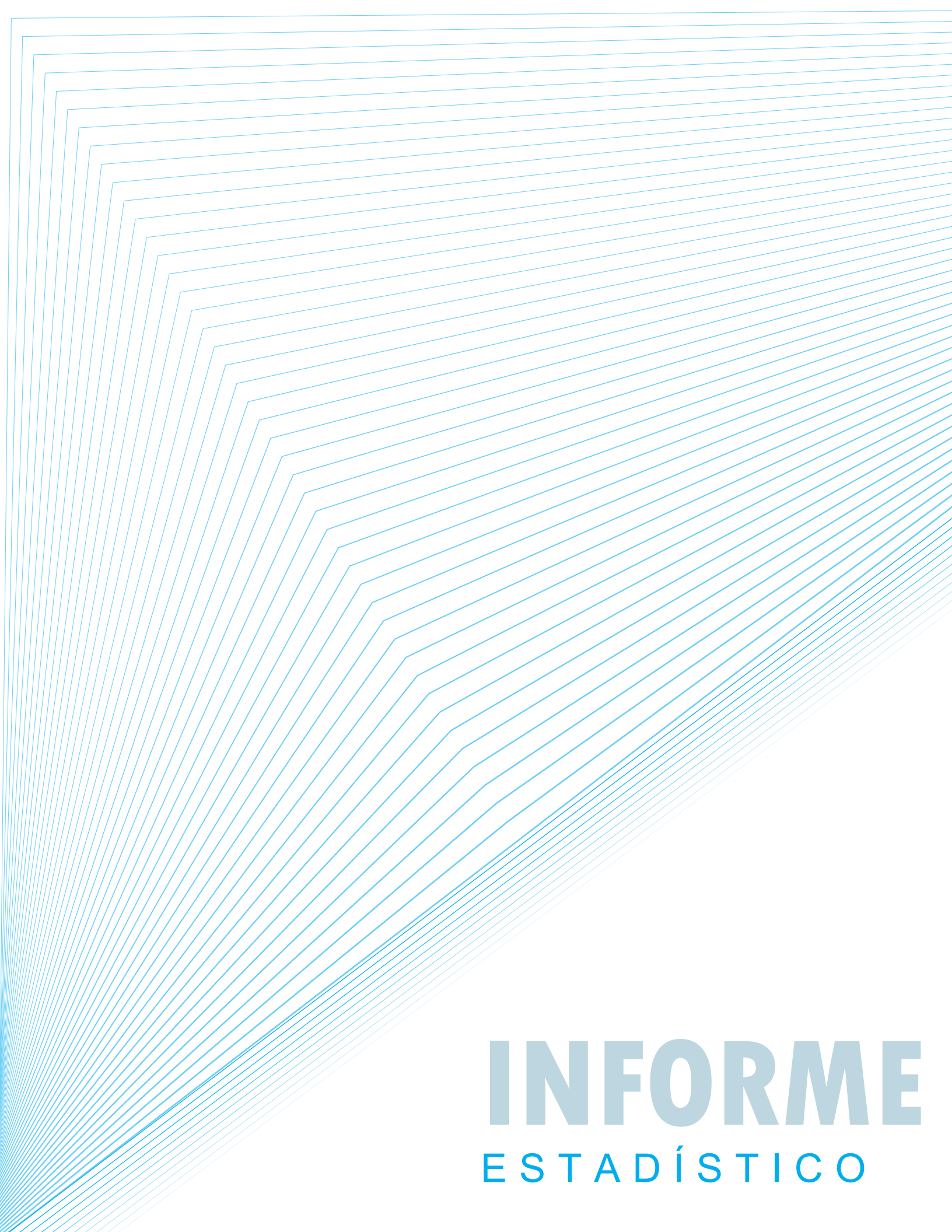
CUENTAS / SUBCUENTAS	Al 31 DE DICIEMBRE 2012 / 2013.				Variación Absoluta	Variación Relativa
	2012	Estruct. %	2013.	Estruct. %		
Pasivo corriente						
Cuentas por Pagar	1.914,6	2,5%	777,7	1,0%	(1.136,9)	-59,4%
Gtos Acumulado p/Pagar (Remunerac	1.279,7	1,7%	1.430,2	1,9%	150,5	11,8%
Retenciones y Contrib p/Pagar	721,3	0,9%	509,7	0,7%	(211,6)	-29,3%
Depósitos en Garantía (Licitacionesy otro	86,2	0,1%	49,8	0,1%	(36,4)	-42,2%
Depósitos por Servicios Portuarios	398,3	0,5%	548,7	0,7%	150,4	37,7%
Total Pasivo Corriente	4.400,1	5,7%	3.316,1	4,3%	(1.084,0)	-24,6%

El Pasivo No Corriente o largo plazo

Compuesto por la deuda externa con la República China de Taiwán – empréstito que se utilizó para el financiamiento del puesto 5-6 del Puerto Gastón Kogan – (Puerto Moín), estructuralmente representa un 3.9 % del pasivo y patrimonio. En este período este rubro aumenta en €2.060.1 millones con respecto al año anterior, como resultado de la del traslado de la porción de la deuda del presente año al pasivo circulante, conforme las normas contables, así como el registro del adeudo a RECOPE, por concepto del alquiler de los Remolcadores, durante el período que abarca el 22 de diciembre 2011 al 30 de setiembre del 2013, por un saldo de €2.510.7 millones Todo esto, en observancia del Acuerdo del Consejo Directivo N°596-13 (*Artículo V-a, de la Sesión Ordinaria N°44-2013, celebrada el 12 de diciembre, 2013*).

El patrimonio

La fortaleza patrimonial expresa la suma de €76.377.9 millones, producido por una reducción de los resultados acumulados y la reserva de inversión del período.



INFORME
ESTADÍSTICO

Análisis del 2013

El año 2013 aún resiente la secuela de la crisis económica mundial por el comportamiento del dólar (estabilidad), el comportamiento del principal “comodotis” (el petróleo) y otros factores naturales e internos como los cambios climatológicos al principio de ese año; los movimientos sindicales, la falta de equipamiento portuario y puestos de atraque, causaron un desmejoramiento importante en la mayoría de los principales indicadores portuarios, deterioro que se reflejó a lo largo del monitoreo que se realizó y comparó con los mismos periodos del año 2012.

A continuación se detalla el comportamiento de los principales indicadores portuarios.

Tasa de ocupación

Desde el punto de vista teórico la tasa de ocupación promedio de los puestos de atraque del complejo portuario en el 2013 fue de 55%, alrededor de 2 puntos menos comparado con el 2012, siendo la terminal de Moín “Gastón Kogan” la que traspasa sus límites y la que más contribuyó con ese comportamiento.

Para efectos operacionales la tasa de ocupación en los últimos años ha traspasado los límites permisibles del ámbito general en cada una de las terminales, específicamente hablando de la terminal de Limón “Hernán Garrón” que en el 2013 mantuvo un índice de ocupación de 67% con sus puestos de atraque 4-1 y 4-3, un punto menos que en el comportamiento del 2012 y la terminal “Gastón Kogan” con sus puestos de atraque 5-3, 5-4, 5-5 y 5-6 con un índice de ocupación de 69%, un punto menos que en el 2012, comportamiento que se dio a raíz de las inclemencias del tiempo atmosférico, a la falta de disponibilidad de puestos de atraque (efecto cola) y equipo para la atención de las naves que visitaron el complejo portuario.

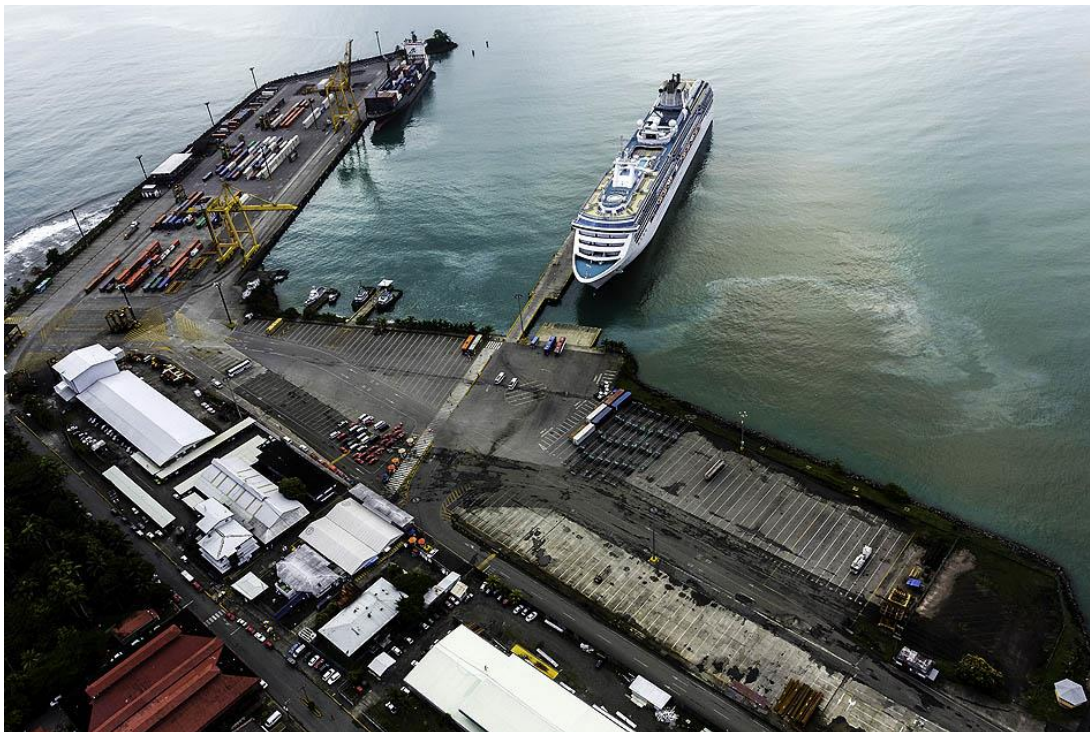
Naves atendidas y tiempo de estadía

En el 2013 se atendieron en total 2.151 naves, 72 naves menos que el año anterior; de las cuales 2.091 naves fueron mercantes y 60 cruceros con 93.749 pasajeros.

Las modalidades que experimentaron mayor aumento en el número de naves fueron las de granel sólido con 44 naves; el resto experimentaron disminución. Entre las más representativas están las frigoríficas con 44 naves menos, convencionales con 37 y Roll-on / Roll-off, con 32 naves menos, todo comparado con el año 2012.

El tiempo de estadía global de horas en puerto disminuyó en 1.129 horas, es decir un 2% menos que el año anterior, esto en gran parte a la disminución del 3% de las naves atracadas.

La estadía media por buque mercante se mantuvo en 21 en el 2013 comparado con el 2012.



Arribo de crucero en Limón.

Tonelaje, registro bruto y eslora

El TRB (Tonelada de Registro Bruto) es la medida que informa del tamaño del buque y / o de la capacidad de almacenamiento. En promedio en este año de análisis, cada buque obtuvo una media general de 16.785 toneladas de registro bruto, una disminución promedio por nave de 375 toneladas de Registro Bruto.

El aumento o disminución en el tamaño de las naves se relaciona con la medida de la eslora (largo del barco), en el 2013 el promedio por nave fue de 161 metros, o sea dos metros promedio por buque menos que los del 2012 que fueron de 163 metros de eslora. La disminución de las 2.042.205 TRB y los 15.006 metros de eslora en el 2013 obedece a la disminución de las naves que no visitaron el complejo portuario Limón-Moín.

Tiempo de espera y demoras de naves mercantes

En el complejo portuario los indicadores: tiempo de espera hasta la asignación de un puesto de atraque, la tasa de ocupación y la productividad del puerto permiten evaluar la eficiencia y atractivo como destino de las operaciones.

En el año que se analiza, el tiempo de espera promedio de naves mercantes hasta la asignación de un puesto de atraque, registró una disminución de 1.238 horas, 3% menos y una espera promedio por buque mercante de 19 horas, el mismo comportamiento del 2012.

En los cuadros 14 y 15 (ver más adelante) de Inactividad según responsable y según la fase de operación se observó una disminución de 4.879 horas, menos que lo registrado en el año 2012, la disminución de estas horas se debió mucho al favorecimiento del tiempo atmosférico, disminución de naves atracadas, al cambio de la logística empresarial y a la disminución de movimientos huelguistas ocasionado por la organización sindical de Japdeva entre otros.

Rendimientos portuarios

Estos miden los cambios en la productividad media ponderada de todas las modalidades de buques mercantes que se atienden en el complejo portuario.

Por ejemplo el cuadro No. 23 informa que en promedio las naves por modalidad movilizaron 241 toneladas en una hora de estadía en atracadero, 9 toneladas más que el promedio registrado en el 2012. El cuadro N o. 24 informa que en promedio las modalidades movilizaron 303 toneladas, en una hora efectiva nave de trabajo, siete más que el promedio registrado en 2012 y el cuadro No. 25 indica que en promedio las modalidades movilizaron 146 toneladas, en una hora efectiva cuadrilla de trabajo, una tonelada menos que lo registrado en promedio en el 2012.

Coeficientes portuarios

Es la relación o proporción que se da entre variables previamente fijadas como lo pueden ser tiempo en puerto, tiempo atracado y tiempo efectivo de operación o entre variables significativas previamente determinadas y un periodo de tiempo dado.

Por ejemplo en el cuadro 26 se informa que del total del tiempo que una nave estuvo en puerto, en promedio el 53% del tiempo estuvo en servicio en atracadero, el cuadro No.27 indica que una nave que estuvo dando servicio en atracadero, en promedio el 90% del tiempo estuvo en espera de un puesto de atraque y por último en el cuadro No.28 indica que del total que estuvo la nave dando servicio en atracadero, en promedio el 79% fue tiempo efectivo de trabajo por nave.

Uso de remolcadores

El uso de los remolcadores en el 2013 aumentó en un 4% que se traduce en 172 maniobras más que el año anterior, este aumento se debió en gran parte a la medida de seguridad que tomo la autoridad portuaria para proteger la infraestructura de los puertos, asistiendo con dos remolcadores cada maniobra.

Tráfico y composición de la carga

La carga movilizada en el Complejo Portuario de Limón- Moín en el 2013 aumento un 2%, alrededor de 200.000 toneladas métricas más que lo registrado en el 2012.

De las 10.510.6 millones de toneladas métricas movilizadas en el año 2013, el 73% (7.722.2 Mills TM) fue trasegada por la terminal de Moín “Gastón Kogan” y el 27% (2.788.3 Mills TM) en la terminal de Limón “Hernán Garrón”.

De ese total movilizado, el 57% 6.008.5 Mills toneladas se refiere a carga embarcada y el 43% 4.502.0 Mills toneladas a la carga desembarcada.

Las exportaciones tuvieron una variación absoluta de 266.2 miles toneladas, un cinco por ciento más que lo exportado en el año 2012. En cuanto a las importaciones, sin tomar en cuenta el petróleo casi que mantuvo la misma movilización con respecto al 2012; así mismo, se puede decir que las importaciones de petróleo disminuyeron en -1%, 22.4 miles de toneladas menos comparado con el año anterior.



Embarcación de carga en las costas limonenses.

Principales productos

En el desembarque, productos como el hierro, los químicos y el petróleo (aparece entre el rubro otros), experimentaron una disminución, el resto de ellos experimentaron un aumento en las toneladas movilizadas. Los productos que sobresalieron en su movilización fueron el papel, los textiles, las resinas, los fertilizantes y vehículos entre otros.

De los principales productos embarcados que trasegaron por el complejo portuario en el 2013, todos excepto café y el rubro “otros” aumentaron el trasiego. Los productos más sobresalientes fueron banano, las frutas frescas y verduras.

Movimientos de contenedores y furgones

La movilización de contenedores es la principal actividad en el complejo portuario Limón Moín.

En el 2013 el complejo Portuario Limón-Moín dejó de recibir alrededor de 76 naves con contenedores y furgones (entre frigoríficos y Roll on Roll of) comparado con el comportamiento del 2012.

El total de la carga contenerizada fue por 6.414.0 mills toneladas, 520.3 mills toneladas más, es decir un 9% con relación al 2012, siendo en la terminal de Moín donde se movilizó el 64% de las unidades, 352.816 entre las mercancías cargadas y contenedores vacíos con un total de 4.116.5 millones toneladas.

Las unidades y los TEUS (unidad de medida de un contenedor de 20 pies) aumentaron en un 4% y 5%, 22.824 y 53.228 respectivamente, todo comparado con el año anterior.

La disminución de las naves no afectó el transporte de la carga contenerizada, debido a que las naves atracadas a pesar que en promedio disminuyeron su tamaño, (barcos más pequeños) hicieron mayor uso de su capacidad instalada.

NAVES ATENDIDAS

Modalidad	2,009	2,010	2011	2,012	2,013
Convencional	152	162	190	204	167
Frigorífico	752	750	798	629	585
Portacontenedor	962	1030	1,175	1,131	1,135
Roll on roll off	156	143	83	54	22
Granel sólido	2	0	6	2	46
Granel líquido	31	26	23	32	23
Petrolero	24	23	10	1	1
Gasero	116	114	115	106	109
Crucero	130	114	93	60	60
Otros	1	2	-00	4	3
General	2,326	2,364	2,493	2,223	2,151

NAVES ATENDIDAS POR PUERTO LIMON-MOIN 2013

Modalidad	Limón	Moín	Total
Convencional	93	74	167
Frigorífico	12	573	585
Portacontenedor	740	395	1,135
Roll on roll off	18	4	22
Granel sólido	4	42	46
Granel líquido	-00	23	23
Petrolero	-00	1	1
Gasero	-00	109	109
Crucero	60	0	60
Otros	2	1	3
General	929	1,222	2,151

TONELAJE DE REGISTRO BRUTO

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	1,455,870	1,775,302	2,158,007	2,242,408	1,932,447
Frigorífico	8,358,961	8,367,693	9,069,790	7,260,157	6,698,012
Portacontenedor	15,015,553	16,949,628	19,845,008	20,153,579	19,959,336
Roll on roll off	2,873,883	2,790,624	1,962,170	1,258,946	761,604
Granel sólido	9,720	-00	64,128	10,252	136,888
Granel líquido	348,583	267,549	232,755	305,974	196,017
Petrolero	514,215	531,751	242,985	28,507	30,053
Gasero	2,135,753	2,158,406	2,256,486	2,397,423	1,970,377
Crucero	9,193,299	8,572,140	7,254,179	4,487,823	4,344,190
Otros	11,858	912		1,158	75,098
General	39,917,695	41,414,005	43,085,508	38,146,227	36,104,022

ESLORA TOTAL
(metros)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2013
Convencional	15,478	17,570	21,108	22,228	19,280
Frigorífico	114,985	114,986	123,057	98,172	90,999
Portacontenedor	153,663	169,757	197,075	194,276	194,037
Roll on roll off	25,877	23,522	14,051	9,113	3,966
Granel sólido	223	-00	853	56	3,671
Granel líquido	4,252	3,544	3,029	3,886	2,857
Petrolero	3,964	3,967	1,751	183	183
Gasero	17,471	17,860	18,586	18,046	16,368
Crucero	32,887	29,613	24,769	15,691	15,217
Otros	194	85	-00	127	192
General	368,995	380,903	404,278	361,777	346,771

USO DE REMOLCADORES MARINOS

Modalidad	2,209	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	167	183	269	302	281
Frigorífico	863	902	1,138	1,168	1,152
Portacontenedor	1,194	1,337	1,650	2,049	2,282
Roll on roll off	167	150	94	139	56
Granel sólido	3	-00	7	3	61
Granel líquido	41	30	34	52	34
Petrolero	52	49	23	2	3
Gasero	242	250	262	282	257
Crucero	132	116	93	78	119
Otros	2	1	-00	1	3
General	2,863	3,018	3,570	4,076	4,248

TIEMPO GENERAL EN PUERTO

(horas)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2013
Convencional	6,072	7,438	8,129	8,147	9,388
Frigorífico	27,560	27,106	26,315	21,968	20,559
Portacontenedor	26,678	30,345	31,965	39,746	36,617
Roll on roll off	1,991	1,967	1,662	2,745	1,332
Granel sólido	151	-00	356	52	3,859
Granel líquido	1,580	1,128	1,054	2,369	1,578
Petrolero	2,719	1,654	615	359	290
Gasero	10,312	10,782	7,504	10,149	9,667
Crucero	1,580	1,282	1,115	793	705
Otros	13	502	-00	153	119
General	78,655	82,204	78,715	86,480	84,112

TIEMPO DE ESTADIA EN ATRACADERO
(horas)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	2,394	3,158	3,959	3,797	3,925
Frigorífico	17,115	17,581	17,167	14,647	14,117
Portacontenedor	14,872	16,407	17,387	20,856	20,006
Roll on roll off	1,041	1,045	653	766	217
Granel sólido	114	-00	292	22	802
Granel líquido	641	497	635	1,066	618
Petrolero	612	806	288	52	32
Gasero	3,960	3,608	3,255	3,282	3,813
Crucero	1,369	1,186	994	746	644
Otros	100	-00	-00	103	34
General	42,218	44,288	44,629	45,337	44,208

TIEMPO DE ESPERA
(horas)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2013
Convencional	3,679	4,280	4,171	4,350	5,463
Frigorífico	10,445	9,525	9,148	7,321	6,441
Portacontenedor	11,806	13,937	14,578	18,890	16,611
Roll on roll off	949	922	1,009	1,978	1,116
Granel sólido	37	-00	64	30	3,056
Granel líquido	940	631	419	1,303	960
Petrolero	2,107	848	327	307	258
Gasero	6,352	7,174	4,249	6,867	5,855
Crucero	211	96	122	47	61
Otros	(88)	502	-00	50	85
General	36,437	37,916	34,086	41,143	39,905

TIEMPO DE ESPERA ATRIBUIBLE A LOS NAVIEROS Y A LA AUTORIDAD PORTUARIA 2013
(horas)

Modalidad	NAVIEROS	AU.PORT.	TOTAL
Convencional	2,908	2,555	5,463
Frigorífico	4,350	2,091	6,441
Portacontenedor	10,188	6,423	16,611
Roll on roll off	474	642	1,116
Granel sólido	1,028	2,028	3,056
Granel líquido	801	160	960
Petrolero	258	-00	258
Gasero	2,478	3,377	5,855
Crucero	51	10	61
Otros	3	82	85
			-00
General	22,537	17,368	39,905

TIEMPO DE TRABAJO POR NAVE
(horas)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	1,892	2,592	3,277	3,112	3,146
Frigorífico	14,199	14,606	14,627	12,501	12,336
Portacontenedor	12,144	13,430	14,222	17,544	16,965
Roll on roll off	720	753	462	532	134
Granel sólido	40	-00	263	16	666
Granel líquido	464	344	488	842	481
Petrolero	462	482	223	43	29
Gasero	2,949	2,714	2,422	2,459	2,901
Crucero	-00	-00	-00	-00	-00
Otros	73	-00	-00	-00	-00
General	32,943	34,921	35,984	37,050	36,659

TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO POR NAVE
(horas)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	1,751	2,383	2,986	2,858	2,926
Frigorífico	12,829	13,248	13,487	11,404	11,375
Portacontenedor	11,552	12,880	13,659	16,803	16,209
Roll on roll off	699	727	444	499	133
Granel sólido	39	-00	230	10	644
Granel líquido	464	344	488	842	481
Petrolero	462	482	223	43	29
Gasero	2,949	2,714	2,422	2,459	2,901
Crucero	-00	-00	-00	-00	-00
Otros	72	-00	-00	-00	-00
General	30,816	32,777	33,940	34,919	34,698

TIEMPO DE TRABAJO POR CUADRILLAS
(horas)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2013
Convencional	2,983	3,646	4,699	4,038	3,736
Frigorífico	32,148	34,886	34,150	29,161	31,072
Portacontenedor	24,157	26,571	28,097	38,385	36,963
Roll on roll off	863	912	564	597	142
Granel sólido	73	-00	282	26	660
Granel líquido	452	334	481	831	474
Petrolero	455	476	220	43	29
Gasero	2,917	2,678	2,389	2,426	2,869
Crucero	-00	-00	-00	-00	-00
Otros	76	-00	-00	-00	-00
General	64,123	69,502	70,882	75,507	75,943

TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO POR CUADRILLAS
(horas)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2013
Convencional	2,737	3,369	4,306	3,705	3,487
Frigorífico	29,129	31,709	31,588	26,681	28,772
Portacontenedor	23,142	25,574	26,999	36,839	35,402
Roll on roll off	839	883	540	562	140
Granel sólido	452	-00	243	16	638
Granel líquido	72	334	481	831	474
Petrolero	455	476	220	43	29
Gasero	2,917	2,678	2,389	2,426	2,869
Crucero	-00	-00	-00	-00	-00
Otros	75	-00	-00	-00	-00
General	59,818	65,021	66,767	71,102	71,810

NUMERO MEDIO DE CUADRILLAS

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2013
Convencional	1.6	1.4	1.4	1.3	1.2
Frigorífico	2.3	2.4	2.3	2.3	2.5
Portacontenedor	2.0	2.0	2.0	2.2	2.2
Roll on roll off	1.2	1.2	1.2	1.1	1.1
Granel sólido	1.8	0.0	1.1	1.6	1.0
Granel líquido	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Petrolero	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Gasero	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Crucero		-00	-00	-00	-00
Otros		-00	-00	-00	-00
General	1.9	2.0	2.0	2.0	2.1

INACTIVIDAD DE NAVE SEGUN RESPONSABLE
(horas)

Responsable	2,009	2,010	2,011	2,012	2013
Autoridad portuaria	37,647	3,165	4,363	17,463	14,985
Holgura óptima	n.d	382	-00	-00	-00
Representantes navieros.	6,443	34,885	37,130	29,607	26,423
Compañías estibadoras	1,989	172	1,370	1,105	1,121
No imputable	97	4,375	292	49	2,269
Otras causas	307	2,662	467	1,883	429
General	46,482	45,641	43,622	50,106	45,227

INACTIVIDAD DE NAVE POR FASE DE OPERACION
(horas)

Fase	2,009	2,010	2,011	2,012	2013
De arribo a terminación de ε	33,331	34,885	33,237	39,433	35,926
De terminación de atraque ε de operaciones	4,549	3,165	4,318	3,095	2,740
De inicio de operaciones a t de operaciones (con cuadrillas)	113	172	80	80	70
De inicio de operaciones a de operaciones (sin cuadrillas)	732	382	271	315	598
De finalización de operacio finalización de desatraque	4,468	4,375	3,737	3,963	2,265
De desatraque a reatraque	3,289	2,662	1,979	3,219	3,628
De desatraque final a zarpe	-00	-00	-00	2	
General	46,482	45,641	43,622	50,106	45,227

TRAFICO DE CARGA DESEMBARCADO
(toneladas métricas)

Modalidad	2009	2010	2,011	2,012	2,013
Convencional	281,255	395,049	464,750	445,901	452,379
Frigorífico	232,675	229,899	231,634	176,562	232,470
Portacontenedor	1,212,115	1,469,375	1,451,932	1,668,331	1,690,692
Roll on roll off	95,915	94,489	48,350	51,961	16,738
Granel sólido	11,124	-00	45,482	1,305	45,746
Granel líquido	156,162	102,976	153,502	205,956	80,274
Petrolero	466,649	564,712	265,072	-00	39190
Gasero	1,785,869	1,748,401	1,825,106	2,006,083	1,944,478
Crucero	0	15	-00	0	102
Otros	0	0	-00	0	-00
General	4,241,764	4,604,916	4,485,828	4,556,099	4,502,069

TRAFICO DE CARGA EMBARCADO
(toneladas métricas)

Modalidad	2009	2010	2,011	2,012	2013
Convencional	49,964	39,812	57,513	45,465	47,720
Frigorífico	2,268,713	2,468,922	2,591,728	2,171,304	2,241,607
Portacontenedor	2,345,439	2,739,316	2,846,059	3,481,907	3,682,263
Roll on roll off	57,864	70,898	39,666	48,430	6,427
Granel sólido	-00	-00	-00	-00	30,520
Granel líquido	-00	-00	-00	-00	-00
Petrolero	-00	-00	-00	22,383	-00
Gasero	2,548	16,796	-00	1	-00
Crucero	-00	90	82	3	-00
Otros	32	-00	-00	-00	-00
General	4,724,560	5,335,834	5,535,048	5,769,493	6,008,537

TRAFICO DE CARGA TOTAL
(toneladas métricas)

Modalidad	2009	2010	2,011	2,012	2013
Convencional	331,219	434,861	522,263	491,366	500,099
Frigorífico	2,501,388	2,698,821	2,823,362	2,347,866	2,474,077
Portacontenedor	3,557,554	4,208,691	4,297,991	5,150,238	5,372,955
Roll on roll off	153,779	165,387	88,016	100,391	23,165
Granel sólido	11,124	-00	45,482	1,305	76,266
Granel líquido	156,162	102,976	153,502	205,956	80,274
Petrolero	466,649	564,712	265,072	22,383	39,190
Gasero	1,788,417	1,765,197	1,825,106	2,006,084	1,944,478
Cruceros	-00	105	82	3	102
Otros	32	-00	-00	-00	-00
Cruc.[pasaj. a bordo]	225,166	213,399	173,723	98,751	93,749
General	8,966,324	9,940,750	10,020,876	10,325,592	10,510,606

TRAFICO DE CARGA TOTAL
PUERTO LIMON Y MOIN 2013
(toneladas métricas)

Modalidad	LIMON	MOIN	Total
Convencional	378,112	121,986	500,098
Frigorífico	38,709	2,435,368	2,474,077
Portacontenedor	2,325,745	3,047,210	5,372,955
Roll on roll off	21,921	1,245	23,166
Granel sólido	23,784	52,482	76,266
Granel líquido	0	80,274	80,274
Petrolero	0	39,190	39,190
Gasero	0	1,944,478	1,944,478
Crucero	102	-00	102
Otros	0	-00	-00
Cruc.[pasaj. a bordo]	98,354	397	98,751
General	2,788,373	7,722,233	10,510,606

TRAFICO DE CARGA POR PRINCIPALES PRODUCTOS
(toneladas métricas)

Producto	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Desembarque					
Papel y cartón	429,221	526,224	464,883	481,049	598,470
Hierro	180,743	208,610	192,074	232,572	147,249
Textiles	20,076	14,667	11,478	17,382	42,105
Productos químicos	242,714	263,861	252,636	277,071	259,000
Resinas	109,683	106,605	104,697	115,637	238,176
Fertilizantes	56,017	82,044	86,760	82,964	87,500
Petróleo y derivados	2,351,824	2,376,819	2,109,207	2,173,646	2,034,764
Vehículos y repuestos	44,352	56,457	57,053	61,165	101,028
Otros productos	807,350	915,400	1,040,098	1,114,613	993,777
Embarque					
Banano	1,879,547	2,172,328	2,224,008	2,274,375	2,527,014
Café	94,200	104,747	96,434	139,658	135,876
Verduras	204,781	220,451	199,119	229,956	313,454
Frutas frescas	1,635,421	1,744,809	1,767,568	1,832,622	1,968,709
Plantas y hortalizas	65,403	75,771	84,612	65,391	73,165
Textiles	22,638	17,218	14,242	6,632	10,884
Otros productos	821,790	1,057,061	1,290,650	1,220,859	979,435
General	8,965,760	9,943,072	9,995,519	10,325,592	10,510,606

**TRAFICO DE CARGA POR PRINCIPALES PRODUCTOS
 PUERTO LIMON Y MOIN 2013
 (toneladas métricas)**

Producto	LIMON	MOIN	Total
Desembarque			
Papel y cartón	279,252	319,218	598,470
Hierro	112,696	34,553	147,249
Textiles	35,145	6,960	42,105
Productos químicos	97,645	161,355	259,000
Resinas	135,681	102,495	238,176
Fertilizantes	50,000	37,500	87,500
Petróleo y derivados	30,388	2,004,376	2,034,764
Vehículos y repuestos	60,652	40,376	101,028
Otros productos	480,076	419,926	993,777
Embarque			
Banano	300,143	2,226,871	2,527,014
Café	89,377	46,499	135,876
Verduras	139,682	173,772	313,454
Frutas frescas	322,898	1,645,811	1,968,709
Plantas y hortalizas	33,948	39,217	73,165
Textiles	9,643	1,241	10,884
Otros productos	611,147	462,063	979,435
General	2,788,373	7,722,233	10,510,606

**COMPOSICION DEL TRAFICO DE CARGA
POR PRINCIPALES PAISES DE ORIGEN- DESEMBARQUE
(porcentaje)**

País	2,009	2,010	2011	2,012	2013
De países industriales	49	47	51	56	49
Estados Unidos	46	43	48	54	48
Alemania	-00	2	-00	-00	-00
Italia	1	1	1	-00	-00
Países Bajos (Belg.,Hol.,,D	2	1	2	2	1
Reino Unido (G.Bret.,Irlan.E	-00	0	-00	-00	-00
De países en desarrollo	9	16	9	6	6
Venezuela	3	3	1	-00	-00
México	-00	1	-00	1	1
Colombia	5	12	8	5	5
Brasil	1	-00	-00	-00	-00
De países centroamerican	20	25	25	26	24
De otros países	22	12	15	12	18

**COMPOSICION DEL TRAFICO DE CARGA
POR PRINCIPALES PAISES DE DESTINO-EMBARQUE
(porcentaje)**

País	2,009	2,010	2011	2,012	2013
De países industriales	57	51	62	52	35
Estados Unidos	37	37	36	32	26
Alemania	2	1	2	2	-00
Italia	5	4	4	4	2
Países Bajos	10	5	13	9	6
Reino Unido	3	4	7	5	1
De países en desarrollo	5	8	5	5	7
Venezuela	0	-00	-00	-00	-00
México	-00	-00	-00	-00	-00
Colombia	5	8	5	5	7
Brasil	-00	-00	-00	-00	
De países Centroamerican	18	23	23	33	25
De otros países	20	18	10	10	33

**COMPOSICION DEL TRAFICO TOTAL DE CARGA
POR PRINCIPALES SOCIOS COMERCIALES
(porcentaje)**

País	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
De países industriales	53	48	57	54	42
Estados Unidos	41	40	41	42	36
Alemania	1	1	1	1	-00
Italia	3	2	3	2	1
Países Bajos	6	3	8	6	4
Reino Unido	2	2	4	3	1
De países en desarrollo	6	11	7	6	6
Venezuela	1	1	1	-00	-00
México	-00	-00	-00	-00	-00
Colombia	5	10	6	5	6
Brasil	-00	-00	-00	-00	-00
De países centroamerican	22	24	24	30	24
De otros países	19	17	12	10	28

**RENDIMIENTO EN MANEJO DE CARGA
(tonelaje por hora nave de estadía en atracadero)**

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	138	138	132	129	127
Frigorífico	146	154	164	160	175
Portacontenedor	239	257	247	247	269
Roll on roll off	148	158	135	131	107
Granel sólido	98	-00	156	60	95
Granel líquido	244	207	242	193	130
Petrolero	763	701	921	427	1,225
Gasero	452	489	561	611	510
Crucero					
Otros					
General	220	231	230	232	241

RENDIMIENTO EN MANEJO DE CARGA
(tonelaje por hora efectiva nave de trabajo)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	189	182	175	172	171
Frigorífico	195	204	209	206	218
Portacontenedor	308	327	315	307	331
Roll on roll off	220	228	198	201	175
Granel sólido	286	-00	198	129	118
Granel líquido	337	299	314	245	167
Petrolero	1,009	1,171	1,186	517	1,355
Gasero	606	651	753	816	670
Crucero					
Otros					
General	292	303	295	296	303

NOTA: A partir del 2008 no se toma en cuenta la carga y las horas efectivamente atracadas de los cruceros y otras naves

RENDIMIENTO EN MANEJO DE CARGA
(tonelaje por hora efectiva cuadrilla de trabajo)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	121	129	121	133	143
Frigorífico	86	85	89	88	86
Portacontenedor	154	165	159	140	152
Roll on roll off	183	187	163	179	166
Granel sólido	25	-00	187	83	120
Granel líquido	2,180	309	319	248	169
Petrolero	1,025	1,187	1,205	518	1,373
Gasero	613	659	764	827	678
Crucero	-00	-00	-00		
Otros	-00	-00	-00		
General	150	153	150	145	146

COEFICIENTE DE TIEMPO DE SERVICIO EN ATRACADERO
(a tiempo en puerto)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	0.394	0.425	0.487	0.466	0.418
Frigorífico	0.621	0.649	0.652	0.667	0.687
Portacontenedor	0.557	0.541	0.544	0.525	0.546
Roll on roll off	0.523	0.531	0.393	0.279	0.163
Granel sólido	0.755	-00	0.821	0.419	0.208
Granel líquido	0.405	0.441	0.602	0.450	0.391
Petrolero	0.225	0.487	0.468	0.146	0.110
Gasero	0.384	0.335	0.434	0.323	0.394
Crucero	0.867	0.925	0.891	0.940	0.914
Otros	0	0	0	0	-00
General	0.537	0.539	0.567	0.524	0.526

COEFICIENTE DE TIEMPO DE ESPERA
(a tiempo de servicio)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	1.537	1.355	1.054	1.146	1.392
Frigorífico	0.610	0.542	0.533	0.500	0.456
Portacontenedor	0.794	0.849	0.838	0.906	0.830
Roll on roll off	0.912	0.882	1.545	2.581	5.153
Granel sólido	0.324	-00	0.218	1.384	3.809
Granel líquido	1.467	1.269	0.660	1.222	1.555
Petrolero	3.443	1.053	1.136	5.853	8.055
Gasero	1.604	1.988	1.306	2.092	1.536
Crucero	0.154	0.081	0.123	0.064	0.094
Otros		-00	-00	-00	#¡REF!
General	0.863	0.856	0.764	0.907	0.903

COEFICIENTE DE TIEMPO EFECTIVO DE TRABAJO POR NAVE
(a tiempo de servicio)

Modalidad	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Convencional	0.731	0.755	0.754	0.753	0.745
Frigorífico	0.750	0.754	0.786	0.779	0.806
Portacontenedor	0.777	0.785	0.786	0.806	0.810
Roll on roll off	0.672	0.695	0.680	0.651	0.613
Granel sólido	0.342	-00	0.787	0.467	0.803
Granel líquido	0.724	0.692	0.769	0.790	0.779
Petrolero	0.755	0.599	0.776	0.827	0.904
Gasero	0.745	0.752	0.744	0.749	0.761
Crucero	-00	-00	-00	-00	-00
Otros	-00	-00	-00	-00	-00
General	0.730	0.740	0.760	0.770	0.785

TRAFICO DE CONTENEDORES Y FURGONES

Descriptor	2,009	2,010	2,011	2,012	2,013
Desembarque					
Contenedores					
Unidades	194,808	225,936	236,552	260,591	270,862
TEU	366,127	425,168	446,085	493,091	517,503
Carga (TM)	1,511,699	1,763,557	1,725,451	1,765,792	1,901,065
Furgones					
Unidades	249	253	230	33	45
TEU	491	474	457	61	89
Carga (TM)	1,257	186	188	20	131
Embarque					
Contenedores					
Unidades	203,797	230,231	241,512	270,189	282,730
TEU	380,691	432,145	454,205	507,219	536,001
Carga (TM)	3,168,229	3,646,049	3,888,469	4,128,091	4,511,608
Furgones					
Unidades	350	194	285	84	74
TEU	689	388	562	170	124
Carga (TM)	21	117	74	127	1,292
Total de movimientos					
Unidades	399,204	456,614	478,579	530,897	553,711
TEU	747,998	858,175	901,309	1,000,541	1,053,717
Carga (TM)	4,681,205	5,409,908	5,614,182	5,894,030	6,414,096



ADMINISTRACIÓN
DE DESARROLLO

Administración de Desarrollo

Año 2010

Asistencia técnica

Durante el año 2010 se dio asistencia técnica a productores, apoyo a organizaciones productoras independientes, recaba y drenaje para canales nuevos para la producción.

Se logró optimizar la profesionalización de 774 productores asistidos y de 80 empresarios turísticos especializados dentro de un Programa de Asistencia Técnica.

Asimismo, en el sector agropecuario regional se concretó la participación en la ejecución de proyectos de índole nacional y regional como el Programa Integral de Alimentos del IDA, el Programa Regional de Granos Básicos (arroz, frijol y maíz), palma aceitera, cacao, musáceas (plátano red macabu y banano dátil), cultivo de tilapias, pesca (convenio JAPDEVA-INCOPECA); promoción agroindustrial a los estudiantes de último año de colegios agropecuarios y grupos de productores incorporados en el fomento agroindustrial (Convenio JAPDEVA-CITA).



El desarrollo comunal, uno de los objetivos de JAPDEVA.

Se proporcionó asistencia técnica a 774 productores para mejorar los procesos de producción y comercialización de productos en provincia de Limón en los cultivos que se detallan a continuación:

Arroz, 188 productores; cacao, 22; chile picante, 2; banano dátil, 15; frijol, 90; maíz, 237; palma aceitera, 24; plátano, 166; y banano red macabú, 3 productores. De igual manera, el área total cubierta por los rubros en mención es de 1.097 hectáreas, distribuidos de la siguiente manera: arroz, 117,75; cacao, 58; chile picante, 0,75; banano dátil, 49,5; frijol, 43; maíz, 170,75; palma aceitera, 329,5; plátano, 338,5; y banano red macabú, 3,5 hectáreas. Las visitas a finca sumaron un total de 2.569, que se detallan seguidamente: arroz, 384 visitas; cacao, 746; chile picante, 18; banano dátil, 84; frijol, 203; maíz, 482; palma aceitera, 117; plátano, 524; y banano red macabú, 11 visitas.

Por otro lado, se apoyó la gestión de diez organizaciones de productores, los cuales exportaron al menos 2.064 paletas (equivalente a 103,2 contenedores) con productores como plátanos (1.856,8 paletas), dátil (169) y red macabú (38). Igualmente, las organizaciones generaron ingresos brutos por la comercialización de sus productos por un monto de 677,5 millones de colones.

Los logros en el Programa de Asesoría Técnica incluyeron la colaboración a 80 empresarios turísticos:

- 28 empresas de hospedaje: cabinas, hoteles, albergues y hospedajes rurales.
- 17 empresas gastronómicas: restaurantes y sodas.
- 9 empresas de transporte terrestre (incluye una organización).
- 4 empresas de transporte acuático (incluye dos organizaciones).
- 2 agencias tour operadoras.
- 4 centros turísticos.
- 7 empresas de actividades temáticas.
- 7 empresas de artesanías (incluye una organización).
- 2 organizaciones de guías de turismo.

Promoción del desarrollo

Entre las acciones estuvieron la promoción al desarrollo turístico, apoyo al fomento del turismo de cruceros, promoción del destino Caribe a nivel internacional, fortalecimiento de la Comisión de Turismo Municipal, el Convenio ICT-JAPDEVA, y el Programa Municipios Turísticos.

También se estableció una estrategia de mercado que permitió el incremento del turismo de cruceros hacia el Caribe de Costa Rica.



La llegada de cruceros beneficia tanto a JAPDEVA como a las comunidades y lugares turísticos de la provincia de Limón.

Como parte de la Estrategia de Mercado se logró la presencia en el Sea Trade de Miami, en marzo del 2010, donde se participó con la parte de Ingeniería del Puerto con el propósito de presentar a las líneas de cruceros la propuesta de mejoras para el Puerto de Limón para los próximos años; además, se aclaró que es necesario establecer una línea de comunicación y negociación directa con las líneas de cruceros, con el fin de establecer mejores canales de comunicación y sobre todo que comprendieran que existen dos entes gubernamentales rectores en esta actividad: el Instituto Costarricense de Turismo y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Por otra parte, se incrementó anualmente el porcentaje de excursionistas que bajaron a los puertos, así como posicionar a Costa Rica como destino turístico atractivo y sostenible en el mercado de los cruceristas.

JAPDEVA también contribuyó a promover el desarrollo regional, pues en la medida en que se incremente la cantidad de pasajeros que se movilicen en el Puerto se producirá una derrama económica en la localidad. También se contribuyó a la generación de alternativas de empleo y de servicios dirigidos a ofrecer un producto de calidad a los pasajeros.

Mejoras en las instalaciones portuarias

En coordinación con el Instituto Costarricense de Turismo hubo un incremento en el arribo de cruceros hacia Costa Rica.

Con el propósito de mejorar el servicio ofrecido a los pasajeros de cruceros y las condiciones de la infraestructura en las ciudades puerto de Limón, JAPDEVA aportó 21,8 millones de colones y 106,2 millones de colones para mejorar la infraestructura, para un total de 128 millones de colones, de los cuales 85 millones se utilizaron para la realización de mejoras en las condiciones de los servicios a los pasajeros y su seguridad.

Se desarrollaron las propuestas de mejoras para la actividad de turismo en el puerto y se logró el aporte del 4% (21,8 millones de colones) de apoyo presupuestario al desarrollo de la infraestructura turística en las ciudad Puerto de Limón. Esto último consistió en las siguientes obras:

- Pintura para fachadas de edificios de uso para turistas; diseño e implementación de mejoras a las instalaciones de uso turístico (13,8 millones de colones).
- Diseño y adquisición de kioscos para servicios de recepción y servicio a pasajeros (5 millones de colones).
- Diseño y adquisición de toldos especiales de lona para la colocación el área de recepción y salida de pasajeros (3 millones de colones).
- Se incluye la asignación de un técnico en turismo y una arquitecta, quienes realizaron los diseños y procesos de adquisición, así como el control de la ejecución de las obras señaladas.

Las mejoras en la infraestructura lograron favorecer la imagen y las condiciones del servicio y destinos de los barcos de cruceros que arriban en el Puerto de Limón.

Mantenimiento y reparación de caminos

Se adquirió maquinaria para impulsar el desarrollo en las áreas productivas, agrícolas, turísticas y urbanas. Hubo intervención en proyectos de lastreo y relastreo, conformación y nivelación de calles, cuneateado, y recaba y limpieza de ríos, en cooperación con los gobiernos locales.

Se incrementó la infraestructura comunal y vial en los diferentes cantones de la provincia para un total de 418,5 kilómetros mejorados y 32,5 kilómetros construidos en coordinación con los gobiernos locales.

Cantón	Kilómetros mejorados	Kilómetros construidos
Pococí	154,8	7
Guácimo	33,5	
Siquirres	41,9	3
Matina	54,4	10
Limón	104,6	5
Talamanca	29,3	7,5
Total	418,5	32.5 km

FUENTE: Reportes de los trabajos de los operadores.

Logros en el mantenimiento y apertura de caminos rurales

El mantenimiento de caminos rurales es un concepto promovido desde la Administración de Desarrollo, basado en la participación comunitaria y en la articulación de esfuerzos.

Entre la mejora a la infraestructura rural de la provincia se benefició el acceso a los servicios de educación, salud, turismo y producción agrícola, entre otros.

Hubo trabajos realizados con la maquinaria de JAPDEVA en las comunidades, así como abastecimiento de material, permisos de extracción en tajos, construcción de nuevas alcantarillas o su reconstrucción, construcción de cabezales y/o construcción de cunetas.



Maquinaria pesada de JAPDEVA para el desarrollo comunal.

Mantenimiento realizado en la Provincia de Limón

Descripción del tipo de mantenimiento	Kilómetros mejorados	Kilómetros construidos
Lastreo	83,7	-
Relastreo	205,1	-
Conformación	113	-
Asfaltado	16,7	-
Construcción (apertura)	-	32,5
Total	418,5	32.5 km

FUENTE: Reportes de trabajo de los operadores.

Comunidades donde se realizó la inversión

Guácimo (33,5 Km): Colocación, gaveteo y compactación de 860 toneladas de asfalto en el cantón de Limón, en las comunidades: centro, Irocois, Calle a La Earth; relastreo de caminos en La Aurora, Río Jiménez, La Argentina, San Bosco, Colegio de Río Jiménez, Calla Palmitas, Calle Gutiérrez, Pocora centro, Calle Centeno, El InBio, Los Corrales-El Limbo y Tierra Grande.

Pococí (161,8 Km): Lastreo y compactación de caminos en Coopevigua 3, calle frente al asilo de ancianos; lastreo en Guápiles, Bella Vista La Leona, en La Rita de Guápiles y Roxana de Guápiles. Ampliación de camino en Tierra Grande de Guápiles. Colocación, gaveteo y compactación de 750 toneladas de Asfalto en el cantón de Pococí, en comunidades como: centro, Calle Vieja, Bella Vista, La Colonia; colocación, gaveteo y compactación de 1.250 toneladas de asfalto en el cantón de Pococí, en comunidades como: centro, Calle Vieja, La Rita, Bella Vista, El Humo y La Colonia; relastreo de caminos en La Aurora, en El Diamante de Guápiles, y apertura de cunetas en La Unión de Guápiles.



El desarrollo de cientos de comunidades del Caribe se da gracias al trabajo de JAPDEVA en apertura de caminos.

Relastreo de caminos en Calle Los Doctores, en La Colonia de Guápiles; conformación de caminos en Campo #3 de Caribe en Cariari. Carga de 350 metros cúbicos de basura en Guápiles centro, relastreo de caminos en Cocotales de Cariari, relastreo de caminos en El Cocal de Guápiles y Comunidad de Danta de Guápiles. Relastreo y compactación de caminos en Bella Vista de Guápiles y en La Leona de Guápiles. Confección de cunetas en Calle Los Tráficos, La Fortuna, El Porvenir y La Esperanza de Ticaban, Barrio Sinaí de Guápiles, Caño Seco Lagunilla, Primavera, Chirripocito, Bella Vista, La Leona, San Juan, Garabito de Guápiles, Coopevigua 1, 2 y 3; Toro Amarillo, Las Cascadas, La Teresa, La Unión, Linda Vista, Los Sauces, La Colonia, Sardina y El Prado.

Matina (64,4 Km): Ampliación de camino en Corina de Bataan, conformación de caminos en Punta Lanza, lastreo de camino de La Palmera a Pozo Azul, lastreo de camino de La Palmera a Pozo Azul, apertura de caminos en Punta Lanza de Matina, lastreo de camino de La Palmera a Chumico. Colocación de 400 toneladas de asfalto en el Cantón de Matina, en las comunidades: centro, Bataan, Colocación de 600 Toneladas de Asfalto en el Cantón de Matina, comunidades: Centro, Bataan, 28 Millas,; relastreo de caminos en Corina de Matina, en Punta Lanza de Matina, en Baltimore de Matina. Relastreo de caminos en Urbanización 28 Millas (Proyecto El Esfuerzo), y apertura de camino en la Trocha de Santa Marta.

Limón (109,6 Km): Construcción y/o apertura de camino en la comunidad de San Miguel Valle Las Rosas. Relastreo y compactación de caminos en Santa Rita, en Bananito. Relastreo de caminos en Envaco, en comunidades como: Ceibón y Atlántida. Colocación, gaveteo y compactación de 1.000 toneladas de Asfalto en el cantón de Limón, en las comunidades: Limón centro, Los Laureles, Limoncito, Pueblo Nuevo, Corales 2, Corales 1. Relastreo de caminos en Tomatal (Calle a la entrada del Botadero), en Barrio Limoncito, en la Comunidad de Villa del Mar. Compactación de calle en Juan Pablo II y Colina. Relastreo y compactación de caminos en la Comunidad de Villa del Mar, Limón 2000, Liverpool, Barrio Bambú Corales 1, La Bomba, Calle San Carlos, Los Cocos, Villa del Mar, Pueblo Nuevo, Juan Pablo II, Colina, San Miguel Valle Las Rosas. Las Brisas de Veragua, Duruy Valle La Estrella, Construcción y/o apertura de camino en la comunidad de San Miguel Valle Las Rosas.

Siquirres (44,9 Km): Colocación, gaveteo y compactación de 850 toneladas de asfalto en el cantón de Siquirres. Relastreo y cuneteo de caminos en Parismina, Las Vegas de Imperio, Parque Barbilla, Dos Ramas, Campo Ferial de Siquirres y Urbanización Mucap.

Talamanca (36,8 Km): Ampliación de trocha y confección de pasos para puente en San Miguel camino a Duruy, Boca Cuen-El Progreso, Gavilán Canta-Sepecue, San Vicente, Sibuju, Ruta# 36. Pasos que corto el río en Sixaola, Puerto Viejo y Home Creek.

La apertura y mantenimiento de caminos contribuye a mejorar las condiciones de la región, crea un impacto favorable para la producción, la educación y la salud y beneficia el acceso a otros servicios básicos, por lo que está dirigido a lograr al bienestar de los habitantes. Un factor de éxito de este proceso ha sido la participación de las comunidades y la coordinación interinstitucional con las entidades gubernamentales, lo cual permite un mejor uso de los recursos del Estado y fortalece la creación de alternativas de desarrollo socioeconómico.



Decenas de kilómetros de caminos son realidad gracias al convenio JAPDEVA – INDER – Municipalidades.

Incrementar la infraestructura vial en las poblaciones indígenas

Apertura de 10 kilómetros de infraestructura vial en las poblaciones indígenas (5 kms de Pozo Azul; 3 kms de Boca Cuen-El Progreso; 2 kms del camino Gavilán Canta-Sepecue en los cantones de Matina y

Talamanca), lo cual contribuyó a beneficiar las zonas indígenas y mejorar las condiciones de la infraestructura de estas comunidades en la provincia de Limón.

Adquisición de equipo pesado: 9 vagonetas, 3 back hoe, 2 niveladoras, 4 excavadoras (2 Long Front), 1 camión cisterna, 1 cabezal, 1 compactadora y 1 tractor.



Parte de la maquinaria pesada de JAPDEVA.

Canales del Norte: Programa de Ordenamiento Territorial de los Canales del Norte.

Ejecutar el ordenamiento territorial en el área patrimonial de JAPDEVA para mejorar la calidad de vida de los ocupantes de estas tierras y la protección del medio ambiente.

Se logró el 95% de la delimitación física del patrimonio natural del Estado y se identificó digitalmente esos recursos, lo que fue un factor determinante para poder delimitarlo en el campo.

Se adjudicó la contratación de una consultoría para la identificación digital y mapeo del Patrimonio Natural del Estado en las rierras de JAPDEVA, trabajo que fue concluido en abril del 2010.

Año 2011

Logros ejecutados

Plan Regional de Competitividad Territorial de la Región Huetar Atlántica, Visión 2011-2022+

Se formuló el Plan de Competitividad Territorial de la Región Huetar Atlántica 2011- 2022+ dirigido a fomentar la competitividad de la región, el cual se desarrolló con entidades públicas, empresas privadas y organizaciones sociales.

JAPDEVA contrató, por la suma 63,5 millones de colones, los servicios de la empresa consultora sueco-costarricense BSP-AF INFRAESTRUCTURE.

En este plan se presentan proyectos y programas que serán coordinados a través de JAPDEVA y el COREDES con las instituciones públicas de la región.

Destacan programas y proyectos regionales:

Programas y proyectos de altísima prioridad estratégica

Programas y/o proyectos para la activación y elevación del nivel de competitividad regional
Ampliación de Ruta 32
Programa De la Cuenca Binacional del Río Sixaola
Limón Ciudad-Puerto
Hidroeléctrica Reventazón
Programa de Emprendedurismo y Pymes
Terminal de Contenedores de Moín
Modernización Refinería
Terminal Petrolera
Mega terminal de Traslado (Proyecto Amega)
Parque Industrial y Zona Franca
Planta Mezcladora de Asfalto
Limón Home Port
Hospital Regional
Centro Regional de Abasto
Parque Tecnológico

Programas y proyectos urgentes

Programas y/o Proyectos Urgentes Para la Transformación del Capital Humano y Elevación de la Competitividad del a Región
Carretera Siquirres-Turrialba-Cartago
Programa de Mejoramiento de Seguridad Ciudadana
Plan de Ordenamiento Territorial de la Región Caribe
Planes de Ordenamiento Urbano de las cabeceras de cantón de la Región Caribe
Centros Regionales Universitarios Integrados
Centros Regionales Para-Universitarios
Universalización de la Enseñanza del Inglés
Planta de Tratamiento y Disposición de Residuos Sólidos
Reactivación del Ferrocarril
Aeropuerto Internacional
Centro de Formación Deportiva de Alto Rendimiento
Centro de Educación Artística Especializada

Programas y proyectos que potencian la sostenibilidad

Programa y/o Proyectos que Potencian la Sostenibilidad Ambiental de la Región
Programa de Monitoreo Ecológico Participativo
Rutas Turísticas del Agua y del Coral
Región Caribe Carbono Neutro
Estructuración y Articulación de Clústers
Planta de Biodiesel y Etanol
Parque Temático del Caribe
Producción y Comercialización del Agua

Programas y proyectos de fomento

Programas y/o Proyectos de fomento a iniciativas empresariales innovadoras
Programas innovadores acuícolas en áreas costeras y otras.
Valoración Eco sistémica de las Áreas Protegidas y Reservas Indígenas
Planta de Producción de Hidrógeno

Proyecto camino Guápiles-Bella Vista-Santa Rosa-Volcán Irazú-Oreamuno

Se promovió la suscripción de convenios entre JAPDEVA, la Municipalidad de Pococí y la Municipalidad de Oreamuno, para desarrollar el proyecto de apertura de la ruta: Guápiles-Bella Vista-Santa Rosa-Volcán Irazú-Oreamuno, que conecta al cantón de Pococí de la provincia de Limón, y este con el cantón de Oreamuno de la provincia de Cartago, lo cual permitirá:

- A la Región Huetar Atlántica contar con una ruta alterna para comunicarse con el resto del país en caso de cierres parciales de la ruta 32, San José-Limón.
- Aumentar la capacidad competitiva del cantón de Pococí y de la provincia de Limón con respecto al resto del país.
- Contribuir en alcanzar la meta país de “Costa Rica Carbono Neutral”, a partir del ahorro energético y la disminución de Co2, ya que la distancia es menor para quienes se trasladen principalmente a la zona Sur, Cartago, Tres Ríos y viceversa.
- El cantón de Oreamuno contará con una ruta de evacuación para los vecinos del sector de Santa Rosa, en caso de presentarse un desastre natural de tipo volcánico o geológico.
- Promover en las provincias de Cartago y Limón alternativas productivas sostenibles en las áreas de turismo, agricultura y la reforestación, para desarrollar las poblaciones ubicadas sobre la ruta que se estará abriendo.

Convenio IDA- JAPDEVA

Se logró el trabajo conjunto entre las diferentes instituciones, en procura de realizar obras de infraestructura vial.

Asentamiento en Talamanca	Costo total del proyecto (en colones)
Sixaola – Quebra Cañas	21.340.602,13
Balaspedd Calle Catracho	5.796.211,70
Casa Azul Río Sixaola	6.991.934,04
Annia – Chico Diablo	12.970.545,74
Entrada de Catarina – Río Sixaola	12.970.545,74
El Mango – El Civil (por entrada a Catarina)	5.796.545,74

Asentamiento en Pococí	Costo total del proyecto (en colones)
El Maná	20.728.602,13
Camuro	24.207.769,15
Línea Vieja y Colorado	20.728.602,13
Molino	20.728.602,13
Bella Vista	9.131.378,72
Millón	24.207.769,15
Agripórtica	20.728.602,13
La Lidia	12.610.545,74
TOTAL	153.071.871,26

Construcciones, mantenimientos de caminos y otros

Se logró la construcción de 39,5 kilómetros de caminos y el servicio de acarreo de material de río para la construcción a los centros educativos deportivos y comunales, entre los cuales se puede citar: Sahara de Bataan, Santa Marta (Bataan), Asunción (Valle La Estrella) y Oro Chico (Talamanca).

Nivelaciones y limpiezas de ocho campos deportivos y recreativos: La Florida de Anita Grande, Toro Amarillo de Guápiles, cancha de Suerre, cancha de Palacios en Cariari, Maná de Cariari, cancha en Calle Fallas y cancha de Cuatro Esquinas de Cariari y el Colegio de Cariari.

Instalación de tuberías, recabas y zanjeos de 3.400 metros lineales para acueductos rurales, drenado de ríos en los diferentes cantones de la provincia de Limón, de acuerdo al siguiente detalle: en Limón, Isaías Marchena, recava de canal detrás de desarrollo Pococí, Villa del Mar, Aguas Mansas, Asentamiento El Millón y Cariari.



La mejora de caminos fue la constante en los últimos cuatro años.

Mantenimiento y bacheo de 187 kilómetros de caminos cantonales en la provincia y brindar el servicio de acarreo de material de río para la construcción a los centros educativos, deportivos y comunales, entre los cuales están: Pococí, Bella Vista en Guápiles, Calle Parceleros, El Danta (Guápiles), Rio Sardinas (Cariari), Barrio Las Cascadas (Guápiles), Barrio San Miguel (Guápiles), Calle Bella Vista, Calle La Danta, Cocotales Ticaban, Colegio La Colonia San Rafael, en Siquirres; Indiana No. 1, Siquirres centro, Pacuare, La Maravilla, EL Humo, San Antonio, El Congo, Roxana, EL Indio, El Molino, La Leticia, El Prado, Bristol, Cenizaros, en Talamanca; San Miguel Duruy, Linda Vista de San Rafael de Bordón, en Guacimo, La Aurora, en Limón, Bo. El Bambú, Bo. Envaco, Bo. La Colina, Bo. Los Cocos, Bo. Los Corrales, Bo. Villa del

Mar 1, Bo. Villa del Mar 2, Ceibon, Escuela de Ojo de Agua, Isaías Marchena, Las Brisas de Veragua, Línea Hotel Puerto, Loma Chita, Pueblo Nuevo-Juan Pablo II, Santa Rita, Urbanización Caribbean, Finca 20 Valle La Estrella, La Rejoya, Valle La Estrella, Las Brisas de Bordón, Liverpool, en Matina, Dos Ramas, Matina centro, Santa Marta, Goshen; asfaltado en Matina centro; limpieza de cuatro zonas costeras: Playa Cieneguita, Playa Moín, Manzanillo y Cahuita.

Asistencia Técnica

Se atendieron 684 productores: 626 agropecuarios; 54 acuicultores en cultivo de tilapia de engorde; y cuatro grupos de productores industriales.

Atención y apoyo en la producción de 1.702 hectáreas de cultivos de granos básicos (arroz, maíz y frijol), plátano, banano dátil, banano red marabú, papaya, cacao y palma aceitera, papaya, cacao y palma aceitera.



Personal de JAPDEVA en el apoyo de proyectos agroindustriales.

Se capacitó y adiestro a 176 estudiantes de Talamanca, Bataan, Guácimo y Pococí en métodos de preparación y conservación de jaleas y mermeladas, en el proceso y manejo de productivos cárnicos;

en técnicas de secado de granos básicos y frutas, así como en el proceso y manejo de productos de leche.

Se capacitó a grupos de mujeres indígenas en Suretka, Talamanca, en manipulación de alimentos en hojuelas de plátano.

Se realizó el diagnóstico de infraestructura en caminos, drenajes, puentes y alcantarillas para las zonas productoras.

También se concretó la coordinación del convenio JAPDEVA-CITA-UCR-INCOPECA.

Año 2012

Logros ejecutados

Primer Convenio Interinstitucional IDA – JAPDEVA – Municipalidades de Talamanca y Pococí

La Administración de Desarrollo en su afán de cumplir con su papel de promotor del desarrollo de la provincia de Limón, se ha dado a la tarea suscribir convenios de coordinación interinstitucional que permitan sumar recursos y mantener la labor de la institución en pro del desarrollo de las comunidades. Como resultado de esta gestión, se suscribe el primer Convenio de Cooperación Interinstitucional Japdeva, Instituto Desarrollo Agrario (IDA) y las Municipalidades de Pococí y Talamanca.

Resultados de estos convenios

Aporte por institución		
Entidad	Monto en millones de colones	Kilómetros construidos por cantón
JAPDEVA	100,4	-
Instituto de Desarrollo Agrario	116,9	-
Municipalidad de Talamanca	7,7	18,18
Municipalidad de Pococí (1.633 m ³)	1,04	112,64
Aportes Empresarios Pococí con gestión municipal	12,6	-
Total	238,7	130,8

Camino de acceso mejorados en el cantón de Pococí	Kilómetros	Asentamientos
La Suerte – Primavera – Carolina	24	Camuro
		El Maná
		Agripórtica
Campo Dos- Llano Bonito	4,9	El Millón – Mata Limón
Llano Bonito – Mata Limón	3,5	
Mata Limon – Lomas	3,8	
Mata – Limon San Jorge	2,8	
Las Vega- Maravilla	8,5	
San Jorge – El Millón	2,8	
Limbo – Pueblo Nuevo	4,1	La Lidia
Aguas Frías – Limbo	8	
Aguas Frías – Llano Bonito	1,1	
Danta Ruta 32 – Bella Vista	12	Bella Vista
Total	75,5	

Asentamiento cantón Pococí	Costo del proyecto	
	Ejecutado en el cantón de Pococí (kilómetros)	Monto invertido (en millones de colones)
Agropórtica	5,4	¢17.879.017,04
Bellavista	0,7	¢13.153.175,56
Camuro	6,2	¢30.049.331,40
El Maná	5,3	¢35.533.964,55
El Millón – Mata Limón	6,1	¢41.767.432,48
El Molino	2,9	¢3.090.021,21
La Lidia	3,8	¢8.226.038,45
Línea Vieja - Colorado	6,4	¢14.273.066,56
Total	37,1	¢163.972.047,25

Proyecto en Talamanca	Kilómetros	Inversión
Casa Azul	1,8	¢3.859.474,21
Quiebra Caño	5,7	¢30.601.465,80
San Rafael 2	2,3	¢6.923.439,83
Paraíso Swich	1,9	¢11.466.159,76
El Mango – El Civil	1,8	¢6.402.545,53
Entrada Caratina – Río Sixaola	2,3	¢4.392.997,38
Annia Chico Diablo	1,2	¢9.435.490,07
Balasppeed – Calle Catracho	1	¢1.659.016,86
Total	18,1	¢74.740.589,45

Segundo Convenio Interinstitucional entre IDA- JAPDEVA - Municipalidades de Guácimo, Matina, Siquirres, Limón

Producto del esfuerzo de JAPDEVA, se concretó el Segundo Convenio para la Reparación y Mantenimiento de los Caminos en los cantones de Matina, Siquirres, Limón y Guácimo. A través de este programa se realizarán obras de reparación y mantenimiento de alrededor de 182.20 km de caminos; un costo total estimado de 755. 597 millones de colones.

Que corresponden a 581.107 millones de colones de obras en asentamientos campesinos y 174.800 millones de colones en caminos de acceso a estos asentamientos campesinos.

El Programa se distribuye de la siguiente forma:

Un aporte de 261.0 millones de colones de los recursos del IDA que fueron transferidos a Japdeva, los cuales corresponde al 45% del total del costo del Programa.

Asentamiento	Sub Región	Cantón	Obra Solicitada	Distancia Km	Aporte de JAPDEVA
Tierra Grande Macadamia	Siquirres	Guácimo	Relastreo	8.6	17,200,000.00
Isla-Delicias	Siquirres	Guácimo	Relastreo	3.1	6,200,000.00
Orquidea	Siquirres	Guácimo	Relastreo	0.05	100,000.00
Manudita	Siquirres	Guácimo	Relastreo	3.6	7,200,000.00
Celina	Siquirres	Siquirres	Lastrado	23.7	47,400,000.00
Las Vegas Pacuare	Siquirres	Siquirres	Relastreo		
Imperio-Laguna	Siquirres	Siquirres	Relastreo		
Imperio-La isla	Siquirres	Siquirres	Relastreo		
Imperio-San Pancracio	Siquirres	Siquirres	Relastreo		
Olger Vargas Maryland	Siquirres	Siquirres	Relastreo	2.8	5,600,000.00
Trujicafé	Siquirres	Siquirres	Relastreo	6.9	13,800,000.00
Porter Hines	Siquirres	Siquirres	Relastreo		
Villa Aurora	Siquirres	Siquirres	Relastreo	0.1	200,000.00
Grano de Oro	Siquirres	Siquirres	Relastreo	0.836	1,672,000.00
San Bosco a la Perla	Siquirres	Siquirres	Relastreo	6.8	13,600,000.00
Esmeralda	Siquirres	Siquirres	Relastreo	0.802	1,604,000.00
Davao	Bataan	Matina	Relastreo	0.0	-
Jardín	Bataan	Matina	Relastreo	0.0	-
Sara B C	Bataan	Matina	Relastreo	3.2	6,400,000.00
Miraflores	Bataan	Matina	Relastreo	0.300	600,000.00
Bananito Norte	Bataan	Limón	Relastreo	2.3	4,600,000.00
Buena Vista-San Clemente	Bataan	Limón	Relastreo y lastreo	2.0	4,000,000.00
Buena Vista-San Rafael	Bataan	Limón	Lastreo	6.3	12,600,000.00
Dondonia	Bataan	Limón	Relastreo y lastreo	4.2	8,400,000.00
San Carlos-Valle la Estrella(Caño Negro)	Bataan	Limón	Relastreo	10.1	20,200,000.00
Vesta Suruy	Bataan	Limón	Relastreo	1.6	3,200,000.00
TOTAL				87.29	174,576,000.00

Proyectos de Reparación y Mantenimiento de Caminos de Acceso a Asentamientos Campesinos de Matina, Siquirres, Guácimo y Limón

JAPDEVA está aportando la suma de 435.0 millones de colones al Programa de Reparación y Mantenimiento de Caminos de acceso y en Asentamientos campesinos del IDA en los cantones de Guácimo, Matina, Siquirres y Limón, aporte que incluye la maquinaria de JAPDEVA, personal técnico, insumos.

Las Municipalidades de Limón, Matina, Siquirres y Guácimo están aportando en forma conjunta 80.0 millones de colones en materia prima para el mantenimiento y reparación de estos caminos.

Departamento de Asistencia Técnica

Se dio acompañamiento técnico a 621 productores en los diferentes cantones de la Provincia de Limón; de los cuales se distribuyen en 421 productores agropecuarios, 28 acuicultores en cultivo de tilapia de engorde y 170 productores agroindustriales y estudiantes del Colegio Técnico Profesionales del último año y dos grupos de productores agroindustriales.

Atención a productores de 31 organizaciones de productores agropecuarios.

Atención y apoyo en la producción de 1603 hectáreas de cultivos de granos básicos (arroz, maíz y frijol), musaceas oleaginosas.

Exportación por parte de las organizaciones de al menos 2583 paletas (129 contenedores) de plátanos, banano dátil y red macabú. Igualmente estos exportadores generaron ingresos brutos por la comercialización de sus productos de al menos 1.170 millones de colones.

Además se apoyó al sector agropecuario en la promoción de proyectos de índole productivos como la de Seguridad Alimentaria, tales como el Programa Integral de Alimentos del IDA, Programa Regional de Granos Básicos (arroz, frijol y maíz), palma aceitera, cacao, musáceas, plátano, red macabú y banano dátil.

En materia agroindustrial se brindó capacitación teórica y práctica a 17 estudiantes de agroindustria en métodos de preparación y conservación de jaleas y mermeladas a partir de frutas de la región.

En el acuícola pesquero se brindó acompañamiento técnico y seguimiento a 28 productores acuícolas que desarrollan un proyecto de tilapia de engorde, así mismo comercializaron en la zona 6200 kilogramos de producto generando ingresos brutos de 1.6 millones de colones.



Las labores de JAPDEVA también implicaron la limpieza de los canales de Tortuguero.

Promoción del desarrollo

Promoción entre las municipalidades, entidades públicas y privadas gestiones para la atracción de una zona industrial en la Provincia de Limón.

Coordinación interinstitucional para lograr la ejecución del Plan Regional de Competitividad de la provincia de Limón, como un instrumento de desarrollo.

Desarrollo del Programa de Municipios Turísticos en la Provincia de Limón en coordinación con el ICT y las diferentes Municipalidades de la Provincia donde se han abierto oficinas de gestión turística en todos los cantones y además se ha establecido procesos de trabajo que permitan a las Municipalidades la gestión turística de su cantón.

Apoyar la conformación de la Agencia de Desarrollo para Limón (ADLimón), donde se agrupan diferentes empresarios de la zona, con el propósito de establecer mecanismos para la atracción de inversiones en la Provincia.

Se Iniciaron acciones con el Instituto Tecnológico de Costa Rica para que se establezca a Limón como Zona Económica Especial; considerando que la Provincia de Limón es la única que tiene un Plan Regional de Competitividad, que señala las prioridades de desarrollo de la Región.

Apoyar las acciones para que el Instituto Tecnológico de Costa Rica pueda instalarse en la Provincia de Limón.

Establecer programa de cooperación con el CUNLIMON, basados en el Plan Regional de Competitividad para que dentro del Programa de Emprendimientos se coopere con el Programa de Municipios Turísticos, dirigido a fortalecer la gestión empresarial en los cantones.

Ayudas comunales

Servicios de ingeniería en diseño, presupuesto, visado de planos, dirección técnica y asesoría cartelaría a 7 proyectos del IMAS: Asociación de Desarrollo de Camuro, Baltimor, Shiroles, Gandoca, Cahuita, Colegio de Sixaola, Municipalidad de Matina.

Apoyar el proceso de levantamientos de viabilidad social de las comunidades dentro del Convenio de JAPDEVA-IDA y Municipalidades.

Se capacitó y adiestro a 176 estudiantes de Talamanca, Bataan, Guácimo y Pococí en métodos de preparación y conservación de jaleas y mermeladas, en proceso y manejo de productivos cárnicos; en técnicas de secado de granos básicos y frutas. Proceso y manejo de productos de leche.

Se capacitó a grupos de mujeres indígenas en SURETKA Talamanca en manipulación de alimentos en hojuelas de plátano.

Se realizó el diagnóstico de infraestructura en caminos, drenajes, puentes y alcantarillas para las zonas productoras.

Coordinación del convenio JAPDEVA-CITA-UCR-INCOPECA.

Año 2013

Logros ejecutados

Convenio Interinstitucional entre IDA – JAPDEVA - Municipalidades

Primer Convenio Interinstitucional IDA– JAPDEVA – Municipalidades de Talamanca y Pococí para el mejoramiento de caminos en asentamientos campesinos de la Provincia de Limón.

Se suscribió un convenio de coordinación interinstitucional, JAPDEVA-IDA (INDER) y las Municipalidades de Pococí y Talamanca, que permitieron integrar los recursos de las tres entidades, en pro del desarrollo de las comunidades, con el aporte de JAPDEVA de 129.0 millones de colones y de una gestión total en obras de 275.8 millones de colones; donde se logró el mejoramiento de 56.4 km² de caminos, que permitirán la movilización de la producción y de los pobladores de estas zonas.

Resultados:

Cuadro N°1				
Aportes por institución				
Convenio IDA – JAPDEVA – Municipalidades de Talamanca y Pococí				
Institución	Talamanca	Pococí	Total	Porcentaje
JAPDEVA	¢42.053.643,41	¢86.971.692,06	¢129.025.335,47	46,78%
Instituto de Desarrollo Agrario	¢44.170.851,00	¢79.633.722,76	¢123.804.573,76	44,88%
Municipalidades	¢9.315.787,50	¢13.693.500,00	¢23.009.287,50	8,34%
TOTAL	¢95.540.281,91	¢180.298.914,82	¢275.839.196,73	100,00%

Obras realizadas

Asentamiento	Cantón	Metros cúbicos	Distancia en kms	Costo del proyecto
Casa Azul Río Sixaola	Talamanca	756,00	1,81	¢4.476.849,95
Sixaola - Quebra Caña	Talamanca	3.742,00	5,74	¢30.770.919,28
San Rafael 2	Talamanca	1.439,00	2,32	¢6.866.655,51
Paraíso – Swich	Talamanca	2.055,00	1,92	¢11.415.282,90
El mango - El Civil (por entrada a Catarina)	Talamanca	1.032,00	1,82	¢6.950.281,54
Entrada de Catarina - Río Sixaola	Talamanca	782,00	2,35	¢4.705.666,43
Annia - Chico Diablo	Talamanca	1.974,00	1,22	¢10.057.890,08
Balasppeed Calle Catracho	Talamanca	304,00	1,00	¢2.237.591,49
Bonifé - Mata Limón	Talamanca	2.169,00	1,10	¢18.058.378,85
TOTAL TALAMANCA		14.253,00	19,28	¢95.539.516,03
Camuro	Pococí	2.727,00	6,27	¢32.831.149,38
El Maná	Pococí	4.265,00	5,30	¢37.343.551,81
El Millón - Mata Limón	Pococí	4.641,00	6,13	¢47.109.850,58
Agriportica	Pococí	4.023,00	5,41	¢19.188.518,92
Bella Vista	Pococí	2.101,00	0,78	¢14.466.815,36
La Lidia	Pococí	863,00	3,81	¢9.561.479,63
El Molino	Pococí	624,00	3,00	¢3.477.052,63
Línea Vieja – Colorado	Pococí	2.236,00	6,45	¢16.320.496,49
TOTAL POCOCÍ		21.480,00	37,14	¢180.298.914,80
TOTAL GENERAL		35.733,00	56,42	¢275.838.430,83

Segundo Convenio Interinstitucional entre IDA- JAPDEVA- Municipalidades de Guácimo, Matina, Siquirres, Limón

Producto del esfuerzo de JAPDEVA, se concretó el Segundo Convenio para la Reparación y Mantenimiento de los Caminos en los cantones de Matina, Siquirres, Limón y Guácimo. A través de este programa se están realizando obras de reparación y mantenimiento de alrededor de **182.20 kms de caminos**; un costo total estimado de **755. 597 millones de colones**.

Que corresponden a 581.107 millones de colones de obras en asentamientos campesinos y 174.800 millones de colones en caminos de acceso a estos asentamientos campesinos.

El Programa se distribuye de la siguiente forma

Un aporte de 261.0 millones de colones de los recursos del IDA que fueron transferidos a Japdeva, los cuales corresponde al 45% del total del costo del Programa.

JAPDEVA está aportando la suma de 435.0 millones de colones al Programa de Reparación y Mantenimiento de Caminos de acceso y en Asentamientos campesinos del IDA en los cantones de Guácimo, Matina, Siquirres y Limón, aporte que incluye la maquinaria de JAPDEVA, personal técnico, insumos.

Las Municipalidades de Limón, Matina, Siquirres y Guácimo están aportando en forma conjunta 80.0 millones de colones en materia prima para el mantenimiento y reparación de estos caminos.

Mejoramiento de caminos

La Administración de Desarrollo ha centrado su accionar en que la actividad económica de la Institución, se dirija al fomento a la producción, a la mejora de las vías de acceso en zonas de producción; a la atención y asistencia técnica a los productores; a procesos de coordinación interinstitucional, al intercambio y circulación de información y a la transferencia del conocimiento, la interacción social y cultural, que puede facilitar el desempeño económico de JAPDEVA y una mejor utilización de los pocos recursos económicos existentes en la región.

Mediante la apertura y mantenimiento de caminos se logró el mejoramiento de la red vial cantonal, lo cual ocasiona un impacto favorable en los productores, la educación y la salud de los habitantes de esta región. A través de la coordinación Interinstitucional con las entidades Gubernamentales, se fortalece el desarrollo socioeconómico de las regiones, así como el impacto cantonal y regional, generando empleo y facilitando los servicios y la ampliación de la producción regional, contribuyendo con la transformación social y superación económica con de la Región Atlántica.

Se logró el un 131.00% (349,28 Km.) (320,28 km. mejorados, relastreados y 29,00 Km construidos).

Descripción del mantenimiento	Kilómetros avanzados	Porcentaje del total
Total	349,28	100,00%
1. Relastreo, bacheo y conformación	320,28	91,70%
2. Construcción (apertura)	29,00	8,30%

En cuanto al mantenimiento de caminos construidos, mejorados y/o lastrados se logró un 100.00% (con respecto a la anual) de avance en esta meta, con lo cual se alcanzó intervenir 320,28 kilómetros relastreados, conformados y 29,00 Km construidos en los cantones de la provincia de Limón, en coordinación con los gobiernos locales de los cantones, lo cual contribuyó a beneficiar la infraestructura de la comunidad civil de la provincia de Limón, distribuidos en los cantones de:

Mantenimiento por cantón	Kilómetros Avanzados	Porcentaje del Total
Pococí	21,4	6,13%
Guácimo	28,27	8,09%
Siquirres	131,98	37,79%
Matina	107,93	30,90%
Limón	59,7	17,09%
Talamanca	0	0,00%
Total	349,28	100,00%

Algunas de las comunidades que se intervinieron por cantón fueron:

Guácimo: (28,27) Tierra Grande Macadamia, La Perla – Delicias, Ruta #32 – Tierra Grande Macadamia, Manudita y Orquideas.

Limón: (59,7) Apertura de camino en la Reserva Abuí - Alto Coen, Llano Grande y San Carlos en Valle La Estrella, Blanco – Finca Renovales, Blanco – Santa Rita, Blanco – Río Peje, Blanco – Victoria, Centros de Población de Blanco y Liverpool, Accesos a Centros de Población de Vesta y Llano Grande, Moín – Paradero, Ceibón, Renovales y Blanco Santa Rita en el Cantón Central.

Matina: (107,93) Sara, Davao, El Jardín, Calle Chaloi, Cabecar Bajo Chirripo, Larga Distancia – 15 Millas, Entrada Ruta #32 – Bristol, Centro de Población B-Line, Cruce La Esperanza, Entrada Ruta #32 La Esperanza – Baltimore y Barrio María Agüero.

Pococí: (21,4) Tames, Lomas, La Aurora, Coopemalanga, Asentamiento Línea Vieja y San Gerardo.

Siquirres: (131,98) Imperio (La Isla), San Alberto (Acceso Rio), Calle Zuñiga, Caño Blanco, El Cocal – Cruce Las Vegas (Dos veces), Cuatro Millas – Trujicafé, La Lucha, Lastreo de Quiebra Patas – El Cocal, Trujicafé – Porter Hines, Celina, Imperio (La Isla), Imperio (Laguna), Imperio (San Pancraccio), La Esmeralda, Las Vegas Pacuare, Olger Vargas (Maryland), Porter Hines, San Bosco a la Perla y Trujicafé.

Mediante la apertura y mantenimiento de caminos se logró el mejoramiento de la red vial cantonal, lo cual ocasiona un impacto favorable en los productores, la educación y la salud de los habitantes de esta región. A través de la coordinación Interinstitucional con las entidades Gubernamentales, se fortalece el desarrollo socioeconómico de las regiones, así como el impacto cantonal y regional, generando empleo y facilitando los servicios y la ampliación de la producción regional, contribuyendo con la transformación social y superación económica con de la Región Atlántica.

Unido a la flota de maquinaria con la que cuenta la Administración, la cual es de última generación, misma que desde el año 2007 ha venido en incremento, la cual está compuesta de 9 vagonetas, 3 Back Hoe, 2 Niveladoras, 4 excavadoras (2 Long Front), 1 camión cisterna, 1 cabezal, 1 compactadora y 1 tractor.

El mejoramiento y apertura de caminos impacta positivamente el desarrollo de la provincia, puesto que incide en una mejor comunicación vial, lo cual facilita procesos de producción, comercio, traslado de bienes y servicios; tal es el caso del acceso a la salud, educación, electricidad y agua potable, entre otros,

por lo que se atiende la misión del programa, tal es, promover el desarrollo socioeconómico de la provincia de Limón en forma integral.

Asistencia Técnica a productores agropecuarios, agroindustriales y acuícolas del Atlántica

Asistencia técnica

Se logró 633 Pymes asesoradas (452 productores agrícolas, 60 acuicultores productores de tilapias de engorde y 121 clientes agroindustriales).



El agroturismo ha sido parte de los impulsos de JAPDEVA en la provincia de Limón, como es la construcción en diversas zonas de tanques para cultivo de tilapias.

Los 452 productores atendidos pertenecen entre otros a las organizaciones : Abonos orgánicos, Agroeco, APPTA, Allan Lucas, APROCAP, Aguas Frías, El Rescate, La Lidia, Asentamiento Nazaret, Asentamiento Nuevo Amanecer, Asentamiento País, Asentamiento Río Esperanza, Asentamiento Línea Vieja, Asentamiento Trujicafe, Asentamiento Verdetica, ASOPALMA, ASOPLATAL, ASOPLATUPA, ASOPRODASENCA, ADI Reserva Cabecar Tayni, CAC Limón, CAC Matina, CAC Siquirres, COOPERIO, El

Carmen de Limón S.A., Platanera La Esperanza, Luis de Barco, La Lucha, OVA S.A., PANAPEN, Asentamiento El Triunfo, Asociación Productoras de guanábana, Asociación. de mujeres Autónomas de desarrollo-Sota-Pococi, Asociación Acuícola en San Carlos Valle La Estrella, Asociación La Florita, Gladis Jiménez y John Barr, William Paniagua, José Adolfo Alpízar, ITPA Pococí, ITPA Talamanca, Asociación de Pescadores de Litoral Atlántico (ASPELTA).

En cuanto a los pymes agrícolas se les acompañó técnicamente en el área total de 2.295 hectáreas sembradas con los cultivos de arroz, maíz, banano criollo, cacao, dátil, frijol, palma aceitera, plátano, red macabú.

Atención a productores de 33 organizaciones de productores agropecuarios.

Las organizaciones dedicadas a la producción de musáceas exportaron 1290 paletas (64,5 contenedores) de plátano banano dátil y red macabú, igualmente generaron ingresos brutos de aproximadamente de ¢1.589,29 millones de colones.

En el campo acuícola los 60 productores apoyados y acompañados técnicamente en el cultivo de tilapia de engorde, comercializaron en este periodo 8.000 kilogramos de producto a un precio de ¢3.000,00/Kgr. Generando ingresos brutos de ¢24,0 millones de colones.

En materia agroindustrial se brindó capacitación teórica práctica a 119 estudiantes del Colegio de Talamanca, sobre alternativas de proceso de materia prima agropecuaria. Se capacitó a 113 productores de cacao en el cantón de Pococí y en Talamanca, en aspectos de cosecha, fermentación, secado e industrialización de cacao. Se elaboró los términos de referencia para el estudio de factibilidad para el establecimiento, producción e industrialización de la guanábana en el cantón de Pococí.

Además, se apoyó al Sector Agropecuario en la promoción de proyectos de índole productivos como la de Seguridad Alimentaria, tales como el Programa Integral de Alimentos del IDA, Programa Regional de Granos Básicos (arroz, frijol y maíz), palma aceitera, cacao, musáceas, plátano, red macabú y banano dátil.



Los niños de la escuela indígena de Chumico ahora tienen mejores accesos a la educación gracias al trabajo de JAPDEVA en la apertura y mantenimiento de caminos.

Se capacitó a grupos de mujeres indígenas en SURETKA Talamanca en manipulación de alimentos en hojuelas de plátano.

Se realizó el diagnóstico de infraestructura en caminos, drenajes, puentes y alcantarillas para las zonas productoras. Coordinación del convenio JAPDEVA-CITA-UCR-NCOPESCA.

Proyecto de Promoción del Desarrollo

Promover entre las Municipalidades y entidades públicas y privadas gestiones para la atracción de una zona industrial en la Provincia de Limón.

Coordinación interinstitucional para lograr la ejecución del Plan Regional de Competitividad de la Provincia de Limón, como un instrumento de desarrollo.

Desarrollo del Programa de Municipios Turísticos en la Provincia de Limón en coordinación con el ICT y las diferentes Municipalidades de la Provincia donde se han abierto oficinas de gestión turística en todos los cantones y además se ha establecido procesos de trabajo que permitan a las Municipalidades la gestión turística de su cantón.

Apoyar la conformación de la Agencia de Desarrollo para Limón (ADLimón), donde se agrupan diferentes empresarios de la zona, con el propósito de establecer mecanismos para la atracción de inversiones en la Provincia.

Iniciar acciones con el Instituto Tecnológico de Costa Rica para que se establezca a Limón como Zona Económica Especial; considerando que la Provincia de Limón es la única que tiene un Plan Regional de Competitividad, que señala las prioridades de desarrollo de la Región.

Apoyar las acciones para que el Instituto Tecnológico de Costa Rica pueda instalarse en la Provincia de Limón.

Establecer programa de cooperación con el **CUNLIMON**, basados en el Plan Regional de Competitividad para que dentro del Programa de Emprendimientos se coopere con el Programa de Municipios Turísticos, dirigido a fortalecer la gestión empresarial en los diferentes cantones de la provincia de Limón.

- El programa de municipios turísticos y gestión turística municipal, dirigido a fortalecer la gestión de los seis municipios de la Región.

- El apoyo a empresarios turísticos y programa de transferencia de conocimientos y asesoría técnica a pequeños y medianos productores agrícolas, acuícolas, agroindustriales y empresarios de la zona.

- Proyectos de producción de tilapia en las comunidades de Valle de la Estrella;
- Proyectos de mejoramientos de centros educativos; centros comunales y oros.
- Proyecto de desarrollo del Plan Regional de Competitividad Territorial; mejoras de obras de infraestructura vial en los diferentes cantones de la Provincia; con el propósito de apoyar las zonas de producción y crear las condiciones para que ingresen los servicios básicos.

- Programa de mantenimiento de caminos y áreas recreativas
- Programa de ayudas a comunidades.

Año 2014

Mantenimiento y reparación de caminos

En el cantón de Matina se realizó la reparación de camino en las comunidades de Zent.

Acarreo de material en la reserva indígena Pozo Chirripó, Palmera, Pozo Azul, Chumico en el Cantón de Matina.

Conformación y ampliación de caminos en las comunidades de Germania-Cantón de Siquirres.

Conformación y bacheo de calles en las comunidades de Germania, La Herediana de Siquirres y en las calles 28.

Conformación de cunetas y caminos en las comunidades de San Isidro, Pascua, La Florida de Siquirres y en el cantón central en las comunidades de 28 Millas y Ramal 7.

Acarreo de material en las comunidades de El Millón, El Indio y San Jorge. Colocación y alcantarillado y tuberías en la comunidad de Palermo- Cariari Pococí.

Reparación y Mantenimiento de camino en San Carlos –Valle La Estrella (Caño Negro).

Colocación de alcantarillas y tubos en las comunidades de Las Brisas, Los Lirios, San Miguel y la Amistad.

Promoción del desarrollo

Consolidación a nivel de estrategia de mercadeo para cruceros de seis Tour Operadores locales en la Asociación AS Travel- Cantón Central de Limón.

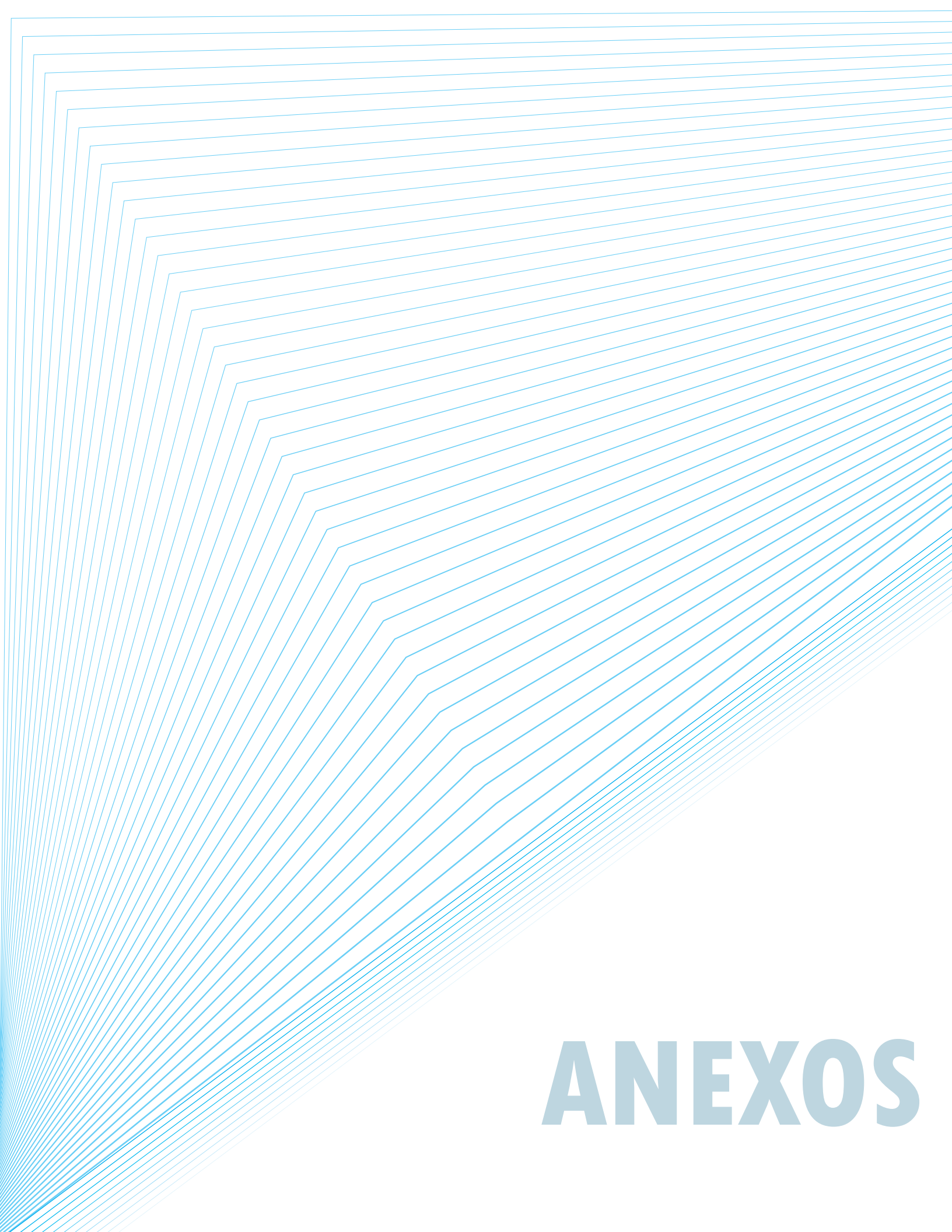
Instalación de ocho kioscos hexagonales para la promoción del turismo de cruceros en la provincia de Limón.

Establecimiento y operación del Plan Piloto de Seguridad Turística con el Ministerio de Seguridad Pública.

Consolidación del convenio entre JAPDEVA y el Tecnológico de Costa Rica para la promoción e instalación del ITCR en la provincia de Limón.



JAPDEVA se ha convertido en uno de los motores principales de la zona caribeña.



ANEXOS

Definición de los servicios portuarios y tarifas vigentes

Tarifas portuarias

Por resolución 780-RCR-2012, publicado en la Gaceta #63 del 28 de marzo del 2012.

El Comité de Regulación

Resuelve:

Fijar las tarifas de los servicios marítimos y portuarios que brinda JAPDEVA en los Puertos de Limón y Moín, como precios tope, según el siguiente detalle:

Nº	CONCEPTO	UND	TARIFA (\$ USD)
1	Atención a naves		
1.1	Cuota Fija Buque más de 300 TRB.	UND	836,59
1.2	Cuota Fija Buque hasta 300 TRB.	UND	110,75
1.3	Atención Naves Puerto Variable	TRB	0,14
2	Estadía Naves		
2.1	En Puerto	M.E.H.	1,27
2.2	En Rada Portuaria	Buque	127,36
3	Pasajeros en Tránsito	UND	2,09
4	Muellaje		
4.1	Muellaje General	TON	0,97
4.2	Muellaje Chasis	UND	1,95
4.3	Muellaje Tara Cont. Y Furg. Vacíos	UND	3,90
4.4	Muellaje vehículos (menor 4 tons)	UND	3,90
4.5	Muellaje Maq. Eq. Y Veh. (más 3.1 Ton)	UND	19,50
4.6	Muellaje RECOPE	TRB	0,15
5	Atención Naves Pasajeras	UND	5.864,00
6	Canon y tarifas por alquiler áreas	M2/mes	5,17
7	Remolcador		
7.1	Remolcaje con 1	TRB	0,27
7.2	Remolcaje con 2	TRB	0,53
7.3	Remolcaje con 3	TRB	0,80
7.4	Remolcaje Costado Buque	HRS	1.666,61
7.5	Remolcaje Fuera Rada	HRS	1.666,61
8	Montacargas		

	Montacargas Costado Buque:		
8.1	Montacargas de 2 a 3.4 tons	HRS	15,45
8.2	Montacargas de 3.5 a 9.9 tons	HRS	30,77
8.3	Montacargas de 10 en adelante	HRS	49,45
	Montacargas en Bodegas y Patios		
8.4	Montacargas 2 a 3.4 tons	TON	0,77
8.5	Montacargas 3.4 a 9.9 tons	TON	0,62
8.6	Montacargas más de 10 tons	TON	0,69
9	Almacenaje	TON/DIA	5,34
10	Suministro de Agua Potable	TON	4,00
11	Movilización de Contenedores:		
11.1	Asistido/Straddler Carrier	MOV-UND	18,86
11.2	Asistido/Reach Stacker	MOV-UND	18,86
11.3	Asistido/Cabezal	MOV-UND	16,98
11.4	Asistido/Grúa Pórtica	MOV-UND	64,27
11.5	Asistido Grúa Pórtica Sist. Conv.	HRS	1.316,85
11.6	Carga y Descarga Cont. Y Furg.	MOV	16,98
11.7	Recibo y Despacho Contenedores	MOV	18,86
12	Servicio de Contenedores Refrigerados	HR/FRACC	1,65
13	Servicio de Lancha	VIAJE	50,20
14	Operador de Montacargas	HRS	9,95
15	Carga Rec. Fuera de Manifiesto		
15.1	Carga RFM en contenedor	CONT	100,00
15.2	Carga RFM por tonelada	TON	5,00
16	Demora Grúa Puente	HRS	500,00
17	Consolidación y Descons. Merc. Pto.	VEHICULO	16,39
18	Estac. Cont. Y Furg. + Periodo gracia	UND	10,79
19	Estacionamiento en Rada Portuaria		
19.1	Buques más de 300 TRB	BUQUE	116,40
19.2	Buques hasta 300 TRB	BUQUE	23,70
20	Canon Derecho Cías Estibadoras	TONS	0,16
21	Demoras Cia Naviera	M.E.H.	0,48
22	Demoras Cia Estibadora	M.E.H.	0,71
23	Apertura de Bodegas y Chequeo Merc.	HR/FRACC	17,10
24	Derechos para la explotación de Serv. Conexos		
24.1	Derecho Trasiego Petroleo y Deriv.	CAM/20TON	22,70
24.2	Derecho Venta Alimentos (Ship Chandler)	CAM/5 TON	5,67
24.3	Derecho tras. Extrac. Y transp. Desechos	CAM/12TON	13,62

Definición de los servicios

1. Atención de las naves

Son todos los servicios que JAPDEVA, brinda a las embarcaciones desde el momento en que se establece la primera comunicación por radio a su arribo a puerto, hasta el momento en que se cierra la última comunicación al zarpar del puerto. Comprende uso de rompeolas, dragados, faros, boyas, balizas, canales de acceso, pilotaje y traslado de piloto. Su cobro se establece de dos formas que no son excluyentes: 1) cuota fija, que representa un monto único por buque y 2) cuota variable por Tonelada de Registro Bruto (TRB) de cada buque.

2. Estadía

Es la permanencia de una nave en el sitio de atraque, empieza a contabilizarse desde el momento en que se recibe la primera espía de atraque y se da por terminada cuando se larga la última espía al desatracar. Comprende los servicios de utilización de muelle, amarre y desamarre. Su cobro se establece por metro de eslora por hora o fracción.

3. Embarque y desembarque de pasajeros Moín y Limón

Es el cobro que se aplica por el uso de las instalaciones portuarias a los pasajeros en tránsito que viajan en las embarcaciones turísticas (cruceros), ya sea que se embarque o desembarquen. Su cobro es en dólares por pasajero embarcado o desembarcado.

4. Muellaje (Tonelada Bruta)

Es el derecho que pagan los navieros o su representante por todas las cargas o mercancías de importación y exportación por la utilización de los muelles e instalaciones portuarias. Su cobro se establece por Tonelada Métrica, o fracción exceptuando los vehículos, maquinaria y equipo, chasis y las taras que se cobra por unidad y de acuerdo a su peso.

5. Tarifa única para naves pasajeros

Es el cobro que se hace por el arribo de naves pasajeras a los puertos de Limón/Moín. Es la tarifa única que se aplica a todas las naves cruceros por el arribo al puerto, la cual contempla tres tarifas en una, (atención a las naves, estadía y remolcaje). Esta tarifa se establece por un período máximo de doce horas. Después de las doce horas pagarán el equivalente a un doceavo de la tarifa original por hora o fracción adicional.

6. Alquiler de áreas

Consiste en el alquiler de áreas dentro de la zona portuaria a aquellas empresas que utilicen espacios físicos para ofrecer servicios conexos a los prestados por JAPDEVA, quedando a criterio de JAPDEVA el otorgamiento de dichos arrendamientos. Su cobro se establece por metro cuadrado.

7. Servicios de remolcador

Consiste en el servicio de asistencia operativa durante las maniobras de atraque, desatraque, y/o de movimientos de naves dentro del área portuaria. Comprende la ayuda que brindan los remolcadores a las naves durante las maniobras de atraque y desatraque o por cualquier maniobra náutica dentro del puerto, su cobro se establece por Tonelada de Registro Bruto de la nave. Esta se aplica una sola vez en maniobras de atraque y desatraque. El número de remolcadores a utilizar queda a criterio de JAPDEVA dependiendo de las características de la nave y/o las condiciones meteorológicas a la hora de brindar el servicio, todo a criterio de JAPDEVA.

7.1- Servicio de remolcador al costado del muelle

Es el servicio que consiste en sostener una nave al costado del muelle durante la operación de carga y descarga con remolcador bajo condiciones climatológicas adversas que atenten contra la seguridad de las naves y las instalaciones portuarias. Su cobro es por hora o fracción por remolcador.

7.2- Servicio de remolcador para maniobras fuera de radar

Este servicio se dará en caso de extrema urgencia cuando se requiera remolcar una nave con problemas de operación y emergencia. Su cobro es por hora o fracción y tendrá una facturación mínima de una hora de servicio.

8. Alquiler de equipo (montacargas)

Es el servicio de arrendar, cuando el usuario lo requiere, el equipo propiedad de JAPDEVA, para las labores de carga y descarga, almacenamiento y despacho de mercancías y movilización. Para las labores de carga y descarga al costado del buque, así como, el recibo de mercancía en bodegas y patio, su cobro se establece por hora o fracción y por capacidad de equipo una vez solicitado por el cliente. Para la entrega o despacho de mercancía en bodegas y patios su cobro es por tonelada; además tendrá una facturación mínima de 20, 50 y 72 toneladas para los montacargas con capacidad de 2 a 3.4 tons, de 3.5 a 9.9 toneladas y de más de 10 toneladas respectivamente. Cuando se movilicen contenedores con montacargas, les será aplicada la tarifa que se fija por movilización de straddler carrier y por movimiento.

9. Almacenaje

Consiste en la facilitación de instalaciones tales como bodegas o patios para que las mercancías sean resguardadas. Su cobro se establece por tonelada métrica bruta después del periodo de gracia otorgado por el puerto el cual será de 3 días hábiles contados a partir del recibo de la mercadería. Transcurridos los días de gracia, se cobrarán las siguientes tarifas:

- Primeros 10 días tarifa normal, más de 10 días se cobra un recargo de un 20% de la tarifa por día.
- Las mercancías peligrosas, deberán estar debidamente etiquetadas según el código de mercancías IMDG y OMI, si estas fuesen almacenadas dentro del puerto pagarán una tarifa igual a las demás mercancías. Si hubiese omisiones en el etiquetado o no hay entrega oportuna de documentación

de soporte, se cobrará un recargo adicional de \$10 por tonelada o fracción por día, desde el momento de la recepción.

10. Servicio de agua potable

Consiste en el abastecimiento de agua potable a las naves cuando éstas la solicitan, su cobro se establece por metro cúbico.

11. Servicio de movilización de contenedores y furgones asistido con equipo portuario

11.1 Servicio de movilización de contenedores y furgones con straddler carrier: Consiste en el recibimiento, movilización y entrega de los contenedores y furgones dentro del área portuaria utilizando el equipo de transferencia straddler carrier de JAPDEVA. Su cobro se establece por movimiento y por unidad.

11.2- Servicio de movilización de contenedores y furgones con reach staker: Consiste en el recibimiento, movilización y entrega de los contenedores y furgones dentro del área portuaria utilizando el equipo de transferencia reach staker de JAPDEVA. Su cobro se establece por movimiento y por unidad.

11.3- Servicio de cabezales: Es el servicio asistido por cabezal, utilizado para la movilización de furgones y/o contenedores en el área portuaria. Su cobro es por movimiento y por unidad.

11.4-.Servicio de grúa pórtica: Es el servicio de carga y descarga de contenedores, maniobras a bordo y movilización de tapas de escotillas con la grúa del Puerto. Su cobro se establece por movimiento de contenedor y por unidad.

11.5- Servicio de grúa pórtica por hora / fracción: Consiste en la operación asistida por Grúa Puente en donde se utilice equipo especial (gancho doble, gancho sencillo, las extensiones para los spreader. Cuando la cantidad de contenedores a movilizar en determinada etapa de operación no alcance un mínimo de 20 contenedores su cobro es por hora o fracción.

11.6- Servicio de carga y descarga de contenedores y furgones: Es el cobro fijo, que se le imputa a los clientes por la planificación de la operación y los patios, asociados con la carga y descarga en los puertos de Limón y Moín, sea ésta grúa nave o grúa puerto, esta incluye los movimientos a bordo y los contenedores y furgones utilizados como bodega en la carga y descarga de mercadería general.

11.7- Recibo y despacho de furgones y contenedores: Es el servicio de recibir y entregar contenedores y furgones utilizando equipo de JAPDEVA. Su cobro es por unidad movilizadora.

12. Servicio de energía para refrigeración de contenedores y/o furgones

Consiste en el servicio de suministro de energía eléctrica a los contenedores o furgones que lo requieran, a través de las instalaciones que para tal efecto han sido colocadas en el área portuaria. Su cobro es por hora o fracción; la facturación mínima es de tres horas.

13. Servicio de lancha

Es el servicio que se le brinda a través de las lanchas propiedad de JAPDEVA para el traslado de personas del muelle a los buques u otros sitios. Su cobro se establece por viaje (ida y regreso), siendo su duración máxima de una hora. Por cada hora o fracción adicional pagará el más el 50% de la tarifa original.

14. Operador de montacargas

Es el cobro que se aplica por la prestación del operador para que utilice el equipo de montacargas privado cuando por razones de insuficiencia de equipo la Autoridad Portuaria no disponga de ellos. Además cuando el servicio de alquiler del equipo de montacargas, da inicio después o termina antes de la hora solicitada de la operación del buque, ese lapso será cobrado como servicio operador. Su cobro se establece por hora o fracción.

15. Cargas recibidas fuera de manifiesto

Es el cobro que se aplica a los contenedores a la carga de importación o exportación que se recibe en el puerto y que no aparece en la documentación oficial recibida o por la falta de entrega del Manifiesto de Carga. Su cobro se establece por contenedor lleno o vacío, por tonelada o fracción.

16. Demora grúa pórtica (cuando operación es por movimiento)

Se aplicarán cobros por demoras de grúa puente a los clientes (Compañías de estiba o navieras) cuando habiéndose iniciado las operaciones por JAPDEVA, éstas incurran en demoras de más de 15 minutos durante la operación del buque. Estas se contabilizarán de manera acumulativa y a partir de ahí, su cobro es por hora o fracción.

17. Consolidación y desconsolidación de contenedores y furgones

Es un derecho que se paga para cargar (consolidación) y/o descargar (desconsolidación), de las mercancías dentro de las instalaciones portuarias. Su cobro se establece por unidad consolidada o desconsolidada.

18. Estacionamiento de contenedores, furgones, cureñas, vehículos y otros

Es el cobro que se aplica por la permanencia de contenedores, furgones, cureñas y/o vehículos en el área portuaria. Su cobro es por día o fracción por cada unidad. El período de gracia se establece en tres días.

19. Estadía en fondeadero de rada portuaria

Es el cobro que se le hace a los buques por permanecer fondeados dentro de la rada portuaria. La rada es la delimitación de la zona marítima portuaria para la protección de las instalaciones y los buques que deseen permanecer en aguas protegidas. Su cobro se establece de la siguiente manera:

a) Barcos que permanezcan en la rada portuaria deberán pagar la tarifa establecida por costo fijo de atención a las naves, y tendrán (3) tres días de gracia bajo este régimen.

b) Después del período de gracia pagarán un 20% por día de la cuota fija de atención a naves.

Para embarcaciones menores de 300 TRB pagarán un monto fijo de \$15 por día o fracción por permanecer en rada o en dársena portuaria.

20. Derecho de concesión de uso de instalaciones (estibadoras)

Es el derecho que deben pagar las Compañías Estibadoras que operan en los muelles de Limón o Moín por cada tonelada de mercancía y tara movilizada, ya sea de importación, exportación o transbordo.

21. Demoras naves compañías navieras

Es el cobro que hace JAPDEVA, a las Compañías Navieras, por aquellos tiempos inactivos en la operación de las naves atribuibles a su responsabilidad. Su cobro se establece por metro de eslora por hora.

22. Demoras naves compañías estibadoras

Es el cobro que hace JAPDEVA, a las Compañías Estibadoras por aquellos tiempos inactivos en la operación atribuibles a su responsabilidad. Su cobro se establece por metro de eslora por hora.

23. Apertura y chequeo en bodegas y patios

Es el cobro que se aplica por la utilización del personal en la salida y entrada de mercancías y cargas en las bodegas y patios de JAPDEVA, a solicitud del cliente. Comprende los servicios de chequeo, operador y vigilancia. Su cobro se establece por hora o fracción.

24. Derechos para la explotación de servicios conexos

Es el cobro que se le aplica a todas aquellas personas físicas o jurídicas que utilizan las instalaciones portuarias para brindar servicios a terceros tales como alquiler de áreas, mantenimiento a buques, venta de combustible, avituallamiento a buques, transporte turístico, descarga de desechos u otros.

Créditos

Editor

Lic. Israel Oconitrillo González
Director de Prensa y Relaciones Públicas

Redacción

Lic. Israel Oconitrillo González
Director de Prensa y Relaciones Públicas

Equipo compilador

M.Sc. Wilfredo Mena Tijerino
Director Administrativo Financiero

Lic. Rocío Valverde
Jefa Sección Estadísticas

Licda. Karla Ávila
Directora Financiera

Licda. Sharon Jones
Jefa Depto. Promoción

Licda. Karla Piedra
Jefa Depto. Planificación

Fotografías

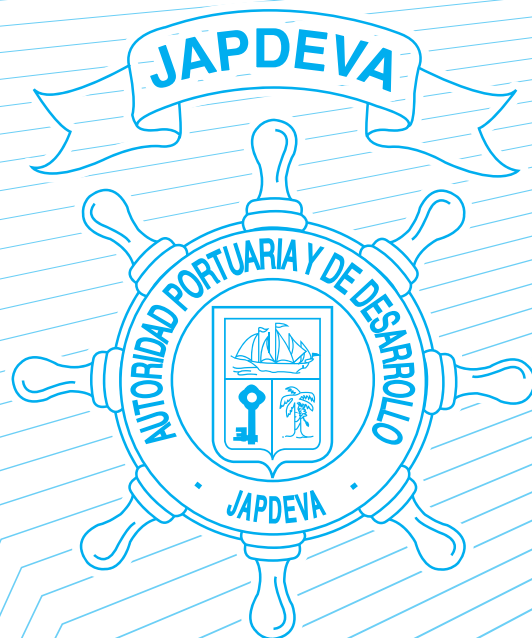
MBA Tatiana Saénz Hernández
Depto. de Prensa

Marlon Angulo Meza
Foto aérea

Diseño y Producción

Imagen Digital

2014



Junta de Administración
Portuaria y de
Desarrollo Económico
de la Vertiente Atlántica

www.japdeva.go.cr