



# MEMORIA ANUAL

# 2014

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

**JAPDEVA**

# Indice general

<b>Indice general</b> .....	<b>2</b>
<b>Mensaje de la Presidenta Ejecutiva</b> .....	<b>5</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>7</b>
<b>Administración portuaria</b> .....	<b>9</b>
Terminal Especializada de Contenedores de Moín .....	9
Equipamiento portuario.....	10
Ampliación de la Terminal de Moín: Construcción del puesto 5-7 .....	11
Ordenamiento tierras Puerto Moín.....	12
Declaratoria de interés nacional y público .....	12
Diálogo constante es clave para mantener paz laboral.....	13
<b>Estados financieros de la administración portuaria al 31 de diciembre del 2014</b> .....	<b>17</b>
<b>Estado de resultados</b> .....	<b>17</b>
Ingresos Corrientes/Operación .....	17
Ingresos Mensuales Corrientes / Operación - Período 2008/2014.....	19
Gastos Corrientes/Operación .....	20
Resumen de la estructura de gastos .....	21
<b>Ingresos y gastos totales</b> .....	<b>23</b>
Ingresos Totales (Ingresos corrientes/operación + productos financieros).....	23
Gastos totales .....	23
<b>Balance general o de situación</b> .....	<b>24</b>
<b>Activos totales</b> .....	<b>24</b>
Activo corriente.....	24
Activos No Corriente Fijo .....	25
Activo No Financieros (Activo Fijo) .....	25
Pasivo y Patrimonio.....	26
Pasivo Corriente .....	26
El Pasivo no Corriente o largo plazo:.....	26
<b>Razones financieras</b> .....	<b>27</b>

Razones de liquidez.....	27
Razones Corriente, Circulante o Solvencia.....	28
Razón Ácida o Prueba del Ácido.....	28
Razones de Endeudamiento .....	29
Razones de rentabilidad.....	30
Razón de Margen de Utilidad / Pérdida antes de Reservas s/ Ingresos Totales .....	31
<b>Informe estadístico.....</b>	<b>39</b>
<b>Tasa de ocupación .....</b>	<b>39</b>
<b>Naves atendidas y tiempo de estadía.....</b>	<b>40</b>
<b>Tonelaje, Registro Bruto y Eslora .....</b>	<b>42</b>
<b>Tiempo de espera y demoras de naves mercantes .....</b>	<b>43</b>
<b>Rendimientos portuarios .....</b>	<b>44</b>
<b>Coeficientes portuarios.....</b>	<b>45</b>
<b>Uso de remolcadores .....</b>	<b>47</b>
<b>Tráfico y composición de la carga.....</b>	<b>47</b>
<b>Principales productos .....</b>	<b>48</b>
<b>Movimientos de contenedores y furgones .....</b>	<b>50</b>
<b>Administración de desarrollo.....</b>	<b>51</b>
<b>Obras ejecutadas .....</b>	<b>53</b>
Programa de asesoría técnica a pymes agropecuarios, agroindustriales y acuícolas .....	53
Proyecciones para el período 2015-2017 .....	57
Programa de mejoramiento de caminos vecinales.....	58
Programa de conformación, lastreo y bacheo de caminos vecinales .....	64
Programa de Identificación de obras y promoción de mejoras, construcción de infraestructura social .....	65
Programa fomento a la Promoción del Desarrollo y COREDES-PROLI .....	67
<b>COREDES - PROLI .....</b>	<b>69</b>
<b>COREDES – PROLI.....</b>	<b>69</b>
<b>Programas y proyectos .....</b>	<b>70</b>
Proyectos Región Huetar Caribe .....	70
<b>Programa Costa Rica desde el Caribe .....</b>	<b>79</b>

<b>Comité Ejecutivo – Proyectos detonantes para el desarrollo del Caribe.....</b>	<b>80</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>81</b>
<b>Definición de los servicios portuarios y tarifas vigentes.....</b>	<b>81</b>
Tarifas portuarias .....	81
Definición de los servicios .....	83

**MENSAJE**  
DE LA PRESIDENTA EJECUTIVA

---

## Mensaje de la Presidenta Ejecutiva



La principal misión que le encomienda a JAPDEVA (Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica) desde sus inicios es justamente elevar la calidad de vida de la población de Limón, en el sentido más amplio, mediante la ejecución de acciones coordinadas con diversas entidades del Estado o por su propia gestión.

El rezago que reflejan los índices de desarrollo humano y en los resultados de las encuestas de hogares, nos dan una idea de la inmensa tarea por delante, por lo que, en la medida que se invierte en mejoras de la infraestructura y servicios de las terminales portuarias de Limón y Moín, mayores recursos se tendrán para aumentar la inversión en el desarrollo social de la región.

Se ha puesto en marcha el proceso de construcción de una terminal portuaria en el sector de Moín con una inversión estimada en \$1,000 millones, bajo el modelo de concesión, lo cual convierte a Limón en el puerto líder a nivel de Centro América en inversión portuaria, para la atención de la creciente demanda de servicios tanto en la exportación como importación de mercancías. Una vez que entre en operación la nueva terminal especializada de contenedores, contribuirá enormemente en la disminución de los tiempos de espera de las naves, aumentando al mismo tiempo los rendimientos de eficiencia y capacidad instalada.

Las inversiones corren paralelas para la atención de las actuales terminales portuarias de Limón y Moín, con la recuperación de una partida incluida en el Presupuesto Nacional de la República, por un monto cercano a los \$30 millones, lo que permitirá contar con dos grúas Post Panamax para la atención de buques portacontenedores en el sector de Moín, disminuyendo sustancialmente los tiempos de carga y descarga, así como los tiempos de espera en la rada.

Todas las mejoras en el ámbito portuaria tienen un fin muy claro desde el nacimiento mismo de esta empresa pública, el mejoramiento de la calidad de vida de la población mediante acciones que aumenten la producción, con herramientas tecnológicas, que promuevan la innovación y el emprendimiento empresarial a todo nivel.

En la actualidad y con un denodado esfuerzo de coordinación con autoridades nacionales y la participación local privada, estamos enfocados en el desarrollo turístico de la región del Caribe de Costa Rica, un desarrollo sustentable y al mismo tiempo respetuoso de nuestra riqueza cultural. Décadas atrás el turismo no era un tema de interés en Centro América y las islas del Caribe, con excepción de República Dominicana y Costa Rica, por la inestabilidad política, por los desafíos internos y la visión misma como punto de atracción.

Costa Rica es un referente a nivel mundial con su marca país de paz, amigable con el ambiente y sostenible. Estas bases firmes son nuestro mejor apoyo en las conferencias internacionales de cruceros, estamos trabajando para aumentar la participación de las líneas de buques de pasajeros para que los Puertos de Limón y Moín sean parte de su itinerario habitual en cada temporada

Aunado a los esfuerzos de apertura y modernización portuaria, al empuje del desarrollo socioeconómico de la región de Limón, a la promoción como destino turístico y la visión de liderazgo en la zona centroamericana en el transporte marítimo, interesa la inversión privada con la participación de las entidades del Estado para darles las facilidades de desarrollo industrial y comercial. Es por eso que, se ha fortalecido el Consejo Regional de Desarrollo de la Provincia de Limón, organismo creado mediante Decreto Ejecutivo No.38536-MP-PLAN, con un binomio muy halagador como lo es la participación público-privado, para procurar las acciones, como puentes de desarrollo, para la cristalización de grandes proyectos de inversión, generando empleo y fortaleciendo la economía local.

Vamos a ver en las próximas páginas un detalle de las inversiones en materia portuaria, el comportamiento de las exportaciones e importaciones, la relación financiera de la empresa, las inversiones dentro del accionar de la responsabilidad social de Japdeva y su articulación con el resto de entidades públicas en la puesta en marcha de decenas de proyectos productivos.

**Ann Mc Kinley Meza**  
Presidenta Ejecutiva

## Introducción

En el mundo del transporte marítimo internacional hay todo un universo de servicios relacionados con la carga y los buques. El apoyo de agencias de logística, navieras, aduanales, autoridades portuarias, etc., son parte de un encadenamiento cada vez más extenso, para lograr el objetivo de exportar o importar las mercancías, acortando las distancias y los costos implícitos.

En forma paralela a las funciones de autoridad portuaria que ejerce JAPDEVA, al frente de las terminales especializadas de los puertos de Limón y Moín, coexisten diversas actividades que generan servicios y empleo, directo e indirecto, bajo un mismo interés común: el comercio exterior.

Es justamente ese objetivo lo que mueve a Costa Rica, como un país eminentemente exportador de productos perecederos y en los últimos años, tecnología de punta al transformar materia prima, en diversos instrumentos de uso diario, dirigido a los mercados de los Estados Unidos y Europa principalmente.

El Complejo Portuario de Limón, está compuesto por varias terminales portuarias, en la ciudad de Limón se denomina “Hernán Garrón Salazar” y en Moín se llama “Gaston Kogan Kogan”. Dado el sostenido aumento en el movimiento de carga de los últimos años, se han convertido en aliados para la competitividad del país, por lo que, desde el 2014 se concentran los recursos financieros en la adquisición de infraestructura, equipo y tecnología portuaria para disminuir las horas de inactividad y demoras en la atención a las naves, aumentar la productividad y satisfacer las exigencias de los mercados nacionales e internacionales.

**Misión:** *Somos una empresa pública de servicios a agencias navieras, importadores y exportadores que ejerce como autoridad portuaria, facilitadora del comercio exterior en condiciones de alta competitividad, que promueve el desarrollo socioeconómico de Limón.*

**Visión:** *Ser una autoridad portuaria líder a nivel latinoamericano, que garantice altos niveles de competitividad en servicios portuarios y promotora del desarrollo integral de la provincia de Limón.*

El otro eje de la empresa lo desarrolla a través de la responsabilidad social, al impulsar el progreso socioeconómico integral, rápido y eficiente de la Vertiente Atlántica, enfocando sus recursos en proyectos de competitividad, mejora de infraestructura rural y comunal y asesoría técnica para la producción, dentro del marco estratégico definido en el Plan Regional de Desarrollo (Plan Regional de Competitividad Territorial de la Región Huetar Atlántica, visión 2011-2021).

De acuerdo con los objetivos institucionales los esfuerzos se centran en mejorar la calidad del servicio portuario que se brinda a las naves y a su carga con la disminución del tiempo de espera de las naves que arriben al Complejo Portuario de Limón.

Al mismo tiempo que mejorar la competitividad mediante la ampliación de la infraestructura y equipamiento de ambas terminales “Hernán Garrón Salazar” y “Gaston Kogan”.

Por otra parte, una parte de los ingresos provenientes de la actividad portuaria se invierte en la cristalización de proyectos dentro del Plan Regional de Competitividad Territorial de la Provincia de Limón para impulsar el progreso de los cantones de la provincia de Limón al 2021+, con lo cual, tendrán las mejores herramientas justamente para competir en mejores condiciones.

**ADMINISTRACIÓN**  
**PORTUARIA**

---

## Administración portuaria

Durante el año 2014 se realizaron las siguientes acciones estratégicas para el aumento de la capacidad instalada de los puertos de Limón y Moín. A continuación un repaso sobre las inversiones:

### **Terminal Especializada de Contenedores de Moín**

El avance en el proyecto de construcción de una moderna Terminal Especializada de Contenedores en Moín –TCM como se le conoce– es una propuesta de Japdeva y el Gobierno de la República para contar con un servicio para las líneas navieras con naves de mayor tamaño y calado, dado que el terremoto del año 1991 provocó una elevación de la plataforma marina en 1.5 metros, con lo cual, se perdió la capacidad de aumentar el calado para barcos más grandes, en las actuales terminales de Limón y Moín, afectando seriamente la competitividad de la actividad comercial y exportadora de Costa Rica.

Dentro de las acciones más inmediatas fue la elaboración de un Plan Maestro Portuario, mediante consultoría internacional, que marcaría el rumbo a seguir para la modernización del Complejo Portuario de Limón.

De acuerdo con el Índice de Competitividad 2013-2014 del Foro Económico Mundial, Costa Rica ocupa el lugar 128 de 148 economías, en calidad de puerto, sin embargo, los puertos de Limón y Moín ocupan en lugar 14 en el ranking de movimientos de mercancías en Latinoamérica. Esto evidencia todo el potencial que está perdiendo el país al no tener una infraestructura de alta tecnología y capaz de competir con el mundo.

Este plan maestro propone la especialización de cuatro puertos especializados en el Caribe costarricense: una terminal de cruceros, una terminal de hidrocarburos, una terminal de carga mixta y una terminal de contenedores; todos bajo la propiedad del Estado, de manera que no compitan, sino más bien sean complementos que brinden servicios distintos de alta calidad.

La Terminal de Contenedores de JAPDEVA en Moín (TCM), es el primer paso de este plan maestro. Fue contratada en 2009 mediante Licitación Pública Internacional por el Poder Ejecutivo y JAPDEVA, actuando por medio el Consejo Nacional de Concesiones. Se otorgó la “Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Explotación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores” a la empresa holandesa APM Terminals.

El objetivo de la TCM es proveer a Costa Rica, por medio de JAPDEVA, de una terminal de contenedores moderna, de vanguardia, especializada y de alta tecnología que le permita al país atender buques portacontenedores de alta capacidad de una manera más eficiente, económica y amigable con el ambiente.

La TCM atenderá buques hasta cuatro veces más grandes de los que actualmente se atienden en los puertos de Limón, y con ello se aprovecharán las economías de escala, las cuales producen una disminución en los costos de importación y exportación debido a que es más económico traer un buque de alta capacidad que un buque pequeño.

El proceso de construcción está en marcha y dentro de tres años entrará en operación la nueva terminal especializada de contenedores de Moín. (TCM). Costa Rica ha dado un paso gigante en infraestructura portuaria y su nivel de competitividad será un hito que potenciará las capacidades de atracción de inversiones hacia la región de Limón.

## **Equipamiento portuario**

Con el objetivo de cumplir con la meta estratégica del Plan Nacional de Desarrollo, la reducción del tiempo de inactividad de las naves que arriban al Complejo Portuario de Limón, en sus dos terminales “Kogan – Garrón”, se logró la aprobación del giro de casi \$30 millones por parte del Ministerio de Hacienda para la compra de equipo portuario para la actividad portuaria de Moín.

La decisión de la Administración Superior de Japdeva fue impulsar la compra y puesta en marcha de dos grúas portacontenedores Post Panamax sobre rieles para la terminal “Gastón Kogan” (Puerto Moín), modernizándola y rescatándola de un rezago de 20 años y es como en la gaceta No.25 del 5 de febrero de 2015, se publicó la invitación a Proveedores para participar en la

Licitación Pública N° 2015LN-000001-01, encontrándonos en este momento dentro del plazo de recepción de ofertas y objeciones al Cartel de Licitación.

Paralelamente, está en proceso de aprobación del Cartel de Licitación, para la compra de un Remolcador Marino de mayor capacidad, a efecto de poder atender los servicios de atraque y desatraque de buques de dimensiones mayores que actualmente trae RECOPE.

## **Ampliación de la Terminal de Moín: Construcción del puesto 5-7**

Para cumplir con la meta que plasma el Plan Maestro Portuario, elaborado desde el 2009, se recupera el proyecto de la construcción del nuevo puesto de atraque 5-7, que contribuirá con la reducción del tiempo de espera de las naves en la bahía.

Un equipo de alto nivel compuesto por las áreas de ingeniería, financiero, administrativo y de planificación, se han dado a la tarea de trabajar arduamente en la preparación de los diseños preliminares, continuidad de los trámites ante diferentes instancias para lograr la aprobación de los permisos ambientales, incorporación de áreas para el desarrollo portuario, obtención del financiamiento de la obra, de tal manera, que en poco tiempo se entré de lleno en la fase de diseño y aprobación del empréstito.

La construcción del nuevo puesto de atraque, con una extensión de 350 metros de largo, incluirá áreas para patios de contenedores, dársena de maniobras, canal de acceso entre otros, implicó conformar una Unidad Ejecutora creada para este fin. Es así como se empiezan a realizar acciones para activar el proyecto, primeramente se logra obtener la autorización de la Refinadora Costarricense de Petróleo para el uso de la totalidad de los terrenos solicitados de 20 hectáreas para la ampliación de la Terminal de Moín, aprobación que se da en noviembre del 2014 y que permitió retomar los trámites con MIDEPLAN. En febrero 2015 se presentaron las aclaraciones requeridas por MIDEPLAN para aprobación final del proyecto, actualizando información sobre las dimensiones y costo total del mismo.

Adicionalmente con la Secretaría Técnica Ambiental – SETENA - se logró que se emitiera en diciembre del 2014, la Resolución No. 2509-2014-SETENA, en la que solicita aclaraciones técnicas y

legales, con lo cual, se pone en marcha el proyecto y se tiene un plazo real para su correspondiente aprobación.

Terminada esta etapa solo queda pendiente la aprobación de Banco Central y Ministerio de Hacienda, para el financiamiento externo de la obra.

## **Ordenamiento tierras Puerto Moín**

Las áreas portuarias y las zonas adyacentes de Puerto Moín pertenecen a una entidad estatal que se llama Instituto Costarricense de Turismo (ICT), que incluye áreas sensibles para la expansión portuaria.

La titularidad de las tierras debe estar en manos de la autoridad portuaria como corresponde, tanto por el ejercicio diario de la actividad comercial de las mercancías, como por las obras de expansión y modernización del puerto. Es por eso, que se presentó un proyecto de ley ante el Poder Ejecutivo, para que sea elevado a la corriente legislativa, para el traspaso de las propiedades tanto de la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE) y del ICT, áreas claramente definidas para el desarrollo portuario, a nombre de JAPDEVA, en forma más expedita y eficaz.

Paralelamente, se le ha solicitado al Ministerio de Desarrollo Humano e Inclusión Social se otorgue permiso de uso a JAPDEVA, del edificio de su propiedad ubicado en el Barrio El Bohío en Limón, conocido como el “Centro de Servicios Múltiples”, para utilizarlo para la instalación de las oficinas de la Administración de Desarrollo, debido a que la construcción del puesto 5-7 abarcará los terrenos en donde actualmente se encuentra esta dependencia.

## **Declaratoria de interés nacional y público**

El Complejo Portuario de Limón, con sus dos terminales “Hernán Garron” en la ciudad del mismo nombre y “Gastón Kogan” en Moín, se trasiega el 80% de las importaciones y exportaciones del país por la vía marítima, los convierte en una prioridad el desarrollo y modernización portuaria de estas terminales. Consecuentemente con esta premisa, la Presidencia de la Republica emitió el

Decreto Ejecutivo 38758-MOPT, que declara de interés público y nacional la ampliación de la Terminal portuaria de Moín, con la construcción del nuevo puesto de atraque 5-7 y el equipamiento del puesto actual 5-6 y el futuro puesto 5-7, condición que procura facilitar los trámites y gestiones para concretar la construcción y equipamiento del puesto, reflejando el interés de la presente Administración de Gobierno de fortalecer las áreas estratégicas para lograr mejorar la competitividad del país. Este decreto se publicó en el Alcance Digital No. 81 a la Gaceta No. 244 del 18 de diciembre del 2014.

## **Diálogo constante es clave para mantener paz laboral**

El 22 de octubre del 2014 inició un movimiento de huelga promovido por el Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA y Afines Portuarios, que se mantuvo por quince días finalizando el 05 de noviembre del mismo año, con un acuerdo de diálogo entre el Gobierno y SINTRAJAP, bajo la mediación de la Defensoría de los Habitantes.

Si bien este movimiento de huelga amenazó la interrupción de las operaciones y servicios portuarios, gracias a la rápida acción de la Fuerza Pública, en coordinación con autoridades seguridad nacional en coordinación con JAPDEVA, se logra el control de las instalaciones portuarias y su operación. El siguiente paso fue abrir los canales de diálogo para avanzar hacia una respuesta pacífica de finalización de las hostilidades sindicales. Se garantizó entonces la atención de todos los barcos programados durante el lapso de la huelga, con lo cual se garantizó a los exportadores e importadores el servicio de embarque y desembarque de sus mercancías, reduciendo a su mínima expresión, el impacto en la economía del país que pudo haber generado mantener los puertos cerrados

Con motivo del levantamiento de la Huelga, se inició un proceso de diálogo entre el Gobierno de la República y el Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA y afines (SINTRAJAP), en el que se han propuesto diferentes acciones, todas encaminadas al fortalecimiento de la institución, frente a la demanda y continuidad de la prestación de los servicios, así como la promoción del Desarrollo.

Algunas de las acciones, que se han convertido en compromisos, ya han sido citadas en el presente informe, siendo que las mismas se vienen ejecutando de manera oportuna sin embargo, queda pendiente la ejecución de otras que seguidamente se citan:

- i. Obtener el apoyo de las diferentes entidades como lo son el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, el Banco Central de Costa Rica, el Ministerio de Hacienda, entre otros, para facilitar los trámites que correspondan para el desarrollo del proyecto de construcción del nuevo puesto de atraque 5-7, procurando una inversión mayor a la que se encuentra aprobada, a fin de construir 50 metros más de muelle, adicional a los 300 metros ya aprobados, que representan un incremento en el costo original de aproximadamente U.S.\$10.00 millones.
  - a. Aprobación Final del Proyecto por parte del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica.
  - b. Aprobación del endeudamiento público por parte del Banco Central de Costa Rica.
  - c. Aprobación del endeudamiento público por parte del Ministerio de Hacienda en las figuras de la Dirección de Crédito Público y la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria.
- ii. Promover proyecto de Ley que autorice al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), para traspasar terrenos donde se ubican los patios del Ferrocarril en el cantón central de la provincia de Limón, a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, para el desarrollo y ejecución

de las obras contenidas en el Proyecto Limón Ciudad Puerto, definidas sobre dichos terrenos.

- iii. Iniciar las acciones necesarias para instruir el proceso de desarrollo y transformación de la Terminal de Limón, de puerto comercial a puerto para la atención de Cruceros y actividades relacionadas con el turismo.
- iv. Finiquitar el proceso de expropiación de los terrenos en donde se construirá el Edificio Administrativo en Limón, frente al Almacén el Colono, propiedad de la Sra. Matilde González García, para lo cual el MOPT dispone en el presupuesto del 2015, de la suma de ₡328.961.463,00 (tres cientos veintiocho millones, novecientos sesenta y un mil cuatrocientos sesenta y tres colones exactos) para la expropiación. Este terreno deberá ser traspasado a nombre de JAPDEVA.
- v. Equipamiento para puesto 5.6 con la compra de 2 Grúas Pórticas Post Panamax y la compra de un remolcador marino de última generación.
- vi. Programa de Mantenimiento y Reparación de la Maquinaria y equipo pesado.
- vii. Sustitución total del equipo y maquinaria a mediano plazo.
- viii. Adquirir la maquinaria y equipo para la limpieza y mantenimiento de los Canales del Norte.

- ix. Mejoramiento de las vías cantonales.
  
- x. Plan de Desarrollo Turístico con el ICT.
  
- xi. Creación de MiPymes de empresas turísticas locales en relación a las necesidades de los tour de operadores y turistas.
  
- xii. Proceso interinstitucional para formulación de proyecto para construcción de muelles en los canales y en el caribe sur, como opciones de desarrollo de estas áreas geográficas.

**INFORME**  
FINANCIERO DE LA ADMINISTRACIÓN  
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014

---

## Estados financieros de la administración portuaria al 31 de diciembre del 2014

Los Estados Financieros de la Administración Portuaria (Estado de Resultados y Balance de Situación) al cierre del 31-12-2014, ajustado al formato establecido por la Contabilidad Nacional, que reporta en el Estados de Resultados un *superávit Corriente / Operación* por la suma de €4.292.4 millones, que representa un crecimiento del 10.8% con respecto a lo observado en el período 2013. Además, se presenta una reserva por la suma de €2.048.2 millones.

Para una mayor ilustración, el informe se elabora bajo el esquema desarrollado por la administración para lograr exponer de forma resumida las diferentes partidas de los ingresos, gastos, activos, pasivos y patrimonio de JAPDEVA – Administración Portuaria al 31 de diciembre, 2014.

### Estado de resultados

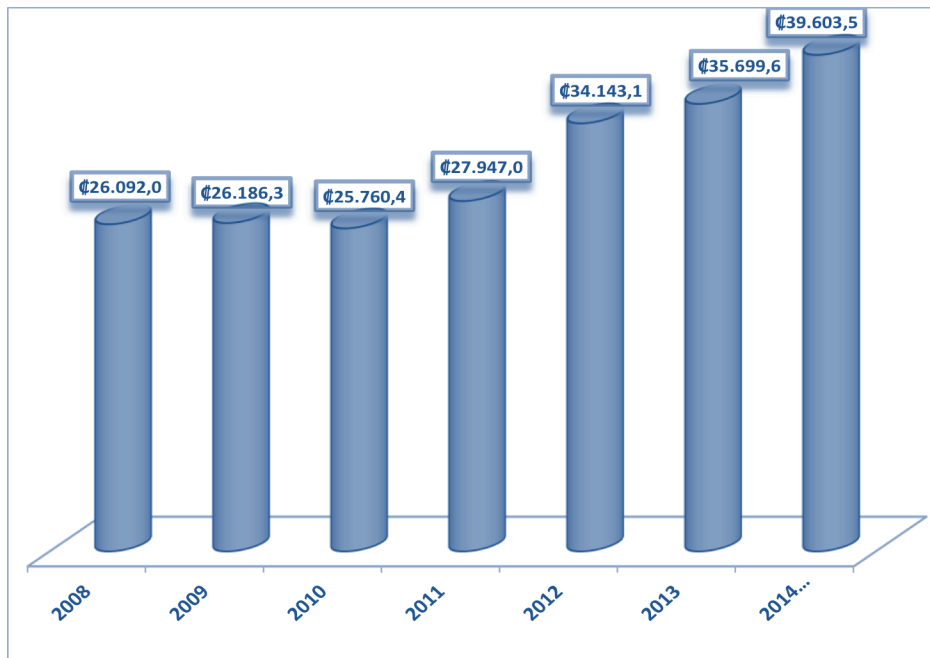
#### Ingresos Corrientes/Operación

Al término del 31 de diciembre, 2014 los ingresos corrientes/operación (excluye productos financieros), refleja un acumulado de €39.603.5 millones, en contraposición al observado en el mismo período del año 2013, por un monto de 35.669.6 millones, provocado por una mayor demanda de servicios en el Complejo Hernán Garrón / Gastón Kogan. Ese incremento ocasiona una recaudación adicional por la suma de €3.933.9 millones, que en promedio representa un crecimiento del 11.0% en los ingresos corrientes/operación.

Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/204				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct. %		
<b>Ingresos</b>						
Servicios a la Nave	16.080,0	45,1%	17.832,3	45,0%	1.752,3	10,0%
Servicios a la Carga	19.408,3	54,4%	21.570,0	54,5%	2.161,8	11,1%
Otros Ingresos	181,3	0,5%	201,2	0,5%	19,8	10,9%
<b>Total Ingresos Corrientes/Operación</b>	<b>35.669,6</b>	<b>100%</b>	<b>39.603,5</b>	<b>100%</b>	<b>3.933,9</b>	<b>11,0%</b>

Del grupo de ingresos corrientes /operación, el servicio a la nave crece en un 10.9% y los servicios a la carga un 11.1%, por lo que la media refleja aumento del 11.0%, en comparación con lo registrado en el mismo período del 2013. Por otra lado, los otros ingresos producen un crecimiento del 10.9%, lo que evidencia un aumento en la cantidad de servicios conexos brindados en el Complejo Portuario Hernán Garrón / Gastón Kogan, al concluir el mes de diciembre, 2014.

**Administración Portuaria  
Ingresos Corrientes/Operación 2008 – 2014  
(En millones)**



Del gráfico anterior se colige, que los ingresos corrientes/operación formados al 31 de diciembre, 2014 registran la suma de 39.603.5 millones, en tanto el Presupuesto Ordinario 2014 se programó en un valor de 40.601.9 millones, que en promedio representa un ingreso mensual de 3.383.5 millones; no obstante, al concluir el mes de diciembre, 2014 el ingreso observado es por la suma de 39.603.5 millones. Esta situación provoca un déficit presupuestario de ingresos corrientes / operación por el orden de 998.4 millones.

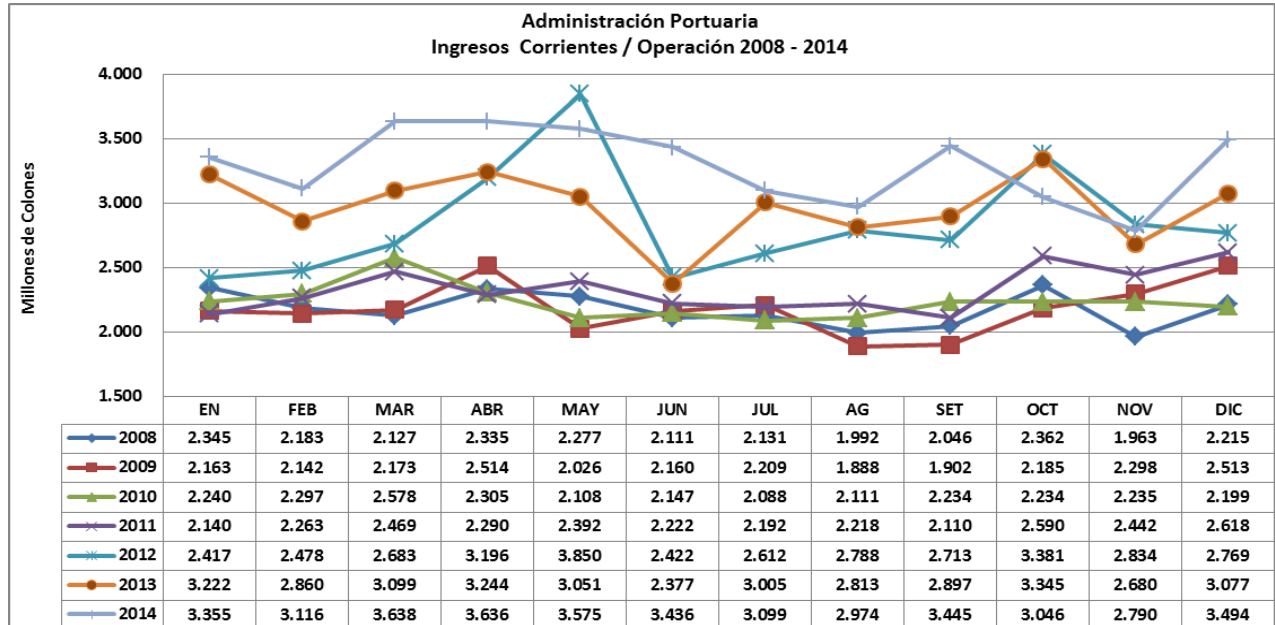
El siguiente resumen, muestra la evolución histórica de los ingresos corrientes/operación a partir de su año base 2008 hasta la presente fecha con la variación relativa por año relacionado, así

como el comportamiento de los ingresos expresados en valores medios, mínimos y máximos registrados en los últimos seis años, que tiene como objetivo evidenciar la tendencia de los recursos al cabo de los últimos años de operación.

**Promedio mensual, variación relativa, promedio, mínimos y máximos – de ingresos corrientes /operación - 2008/2014**

Año	Total ingresos	Variación respecto 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	¢35.699,6	4,6%	3.245,4	2.377,0	3.345,4
2014 (Diciembre)	¢39.603,5	10,9%	3.300,3	2.790,0	3.638,0

**Ingresos Mensuales Corrientes / Operación - Período 2008/2014**



Obsérvese que los ingresos corrientes/operación – excluyendo productos financieros para el período 2008 / 2014 – en colones constantes – presenta un comportamiento regular y mantiene una variación media de diez puntos porcentuales.

Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/204				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct. %		
<b>(-) Gastos de Operación</b>						
Remunerac + C. Soc. + Fondo de Ahorro	23.800,3	66,7%	26.309,0	66,4%	2.508,7	10,5%
<b>Servicios</b>						
a) Reparaciones y Mantenimiento	881,1	2,5%	434,2	1,1%	(446,9)	-50,7%
b) Servicios de Transporte y Fletes	1.487,9	4,2%	315,2	0,8%	(1.172,7)	-78,8%
c) Otros Servicios de Operación	1.090,0	3,1%	1.169,0	3,0%	79,0	7,3%
<b>Subtotal - Servicios</b>	<b>3.459,0</b>	<b>9,7%</b>	<b>1.918,4</b>	<b>4,8%</b>	<b>(1.540,6)</b>	<b>-44,5%</b>
Materiales y Suministros	853,7	2,4%	1.070,0	2,7%	216,3	25,3%
Transf Ctes y Capital (Aporte Ad Desarrollo)	3.673,0	10,3%	4.036,9	10,2%	363,9	9,9%
<b>Cuentas Especiales</b>						
a) Gastos Especiales y Administración	723,3	2,0%	491,8	1,2%	(231,5)	-32,0%
b) Gastos p / Transferencias	1.451,0	4,1%	1.485,0	3,7%	34,0	2,3%
<b>Subtotal Cuentas Espec.</b>	<b>2.174,2</b>	<b>6,1%</b>	<b>1.976,8</b>	<b>5,0%</b>	<b>(197,5)</b>	<b>-9,1%</b>
<b>Total Gastos Corrientes</b>	<b>33.960,3</b>	<b>95,2%</b>	<b>35.311,1</b>	<b>89,2%</b>	<b>1.350,8</b>	<b>4,0%</b>
<b>Superávit / Déficit Corriente</b>	<b>1.709,3</b>	<b>4,8%</b>	<b>4.292,4</b>	<b>10,8%</b>	<b>2.583,1</b>	<b>151,1%</b>
(+) Productos Financieros	103,2	0,3%	137,3	0,3%	34,2	33,1%
(-) Gastos Depreciación	(2.125,9)	-6,0%	(2.142,1)	-5,4%	(16,1)	0,8%
(-) Gastos Financieros	(44,9)	-0,1%	(239,5)	-0,6%	(194,6)	433,2%
Superávit / Déficit de Otros Ingresos y Gastos	(358,3)	-1,0%	2.048,2	5,2%	2.406,6	-671,7%
Reserva para Inversiones	0,0	0,0%	2.048,2	5,2%	2.048,2	100%
<b>Superávit / Déficit Neto del Período</b>	<b>(353,3)</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>	<b>358,4</b>	<b>-100%</b>

## Gastos Corrientes/Operación

Registra la suma de €35.311.1 millones, que absorbe el 89,2% del total 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 66.4% 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 señalar, que el peso relativo de las

remuneraciones personales se ve influenciada por el pago del salario escolar y planilla adicional que se produjo en los meses de enero, julio y diciembre del 2014.

El Aporte a la Administración de Desarrollo, consignado en la cuenta de transferencias corrientes y capital, abstrae el 10.2%, de los ingresos corrientes /operación. Los gastos por “transferencias” que incluye el pago de prestaciones legales y subsidios por incapacidad laboral (CCSS, INS) representaron el 3.7%, y el restante 8.8% corresponde a los gastos de reparación y mantenimiento (1.1%), transporte y fletes (0.8%), otros servicios de operación (3.0%) consumo de materiales y suministros (2.7%) y gastos especiales y administración (1.2%)

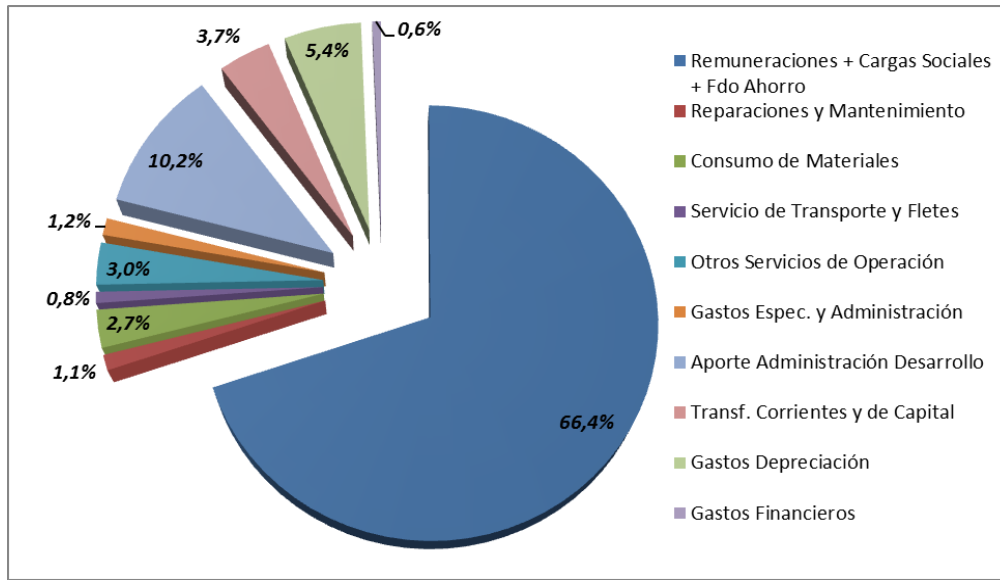
Al 31 de diciembre del 2014, los Gastos de depreciación reflejan la suma de ¢2.142.1 millones. (Al 31-12-2010, JAPDEVA practicó una revaluación de activos de conformidad con las normas establecidas por la Contabilidad Nacional y autorizado por el Consejo de Administración). Estructuralmente este rubro de gasto, representa el 5.4% de los ingresos corrientes/operación registrados.

El Superávit/Déficit Corriente/Operación, para este período registra un superávit por el orden de ¢4.292.4 millones en contraposición al observado en el mismo período del 2013, por un monto de ¢1.709.3 millones. Lo que se traduce en un incremento absoluto de ¢2.583.1 millones que equivale a un 151.1%. El balance entre los productos financieros y los gastos financieros arroja un resultado negativo por la suma de ¢137.3 millones, que en adición al superávit corriente/operación y el gasto por depreciación, se presenta una reserva del período por el orden de ¢2.048.2 millones.

## **Resumen de la estructura de gastos**

El presente gráfico muestra la estructura de gastos acumulado al mes de diciembre de 2014, en representación 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	66.4%
Gastos por transferencias (subsídios por incapacidad laboral, prestaciones legales, cuota ARESEP, OEA, AAPA)	3.7%
Aporte a la Administración Desarrollo	10.2%
<b>Sub – Total</b>	<b>80.3%</b>
Gastos de administración + reparaciones + transporte + otros servicios de operación, materiales y suministros y gastos financieros)	9.4%
Depreciación	5.4%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>95.1%</b>

Concordante con lo resultado, el margen de maniobra institucional para adoptar acciones correctivas en razón del gasto se va reduciendo mes tras mes, si se considera que los gastos corrientes / operación, absorben el 89.2% de los ingresos corrientes / operación. Si a esto le adicionamos el gasto de depreciación (5.4%) y los gastos financieros (0.6%), se constituyen en un gasto total del 95.1%. Este resultado agregado a los productos financieros (0.3%), genera un aumento de la reserva con respecto al 2013, por la suma de €2.048.2 millones.

- *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 de 2014, alcanza la suma de ¢137.3 millones, superando en un 33.1%, lo alcanzado en el período que le antecede.

- *Gastos Financieros: ¢239.5 millones.* Comprende la variación en el tipo de cambio del colón frente a otras monedas, específicamente el dólar. En este período en particular se genera por el ajuste que se debe realizar a la cuota para el pago de la deuda Taiwán en los meses de junio y diciembre del 2010<sup>4</sup> (*último pago*), así como, el pago de los intereses de la primera cuota de la deuda por la adquisición de los siete cabezales y quince carretas portuarias, adjudicada a Autocamiones de Costa Rica (AUTOCORI), y la lancha contratada con Damen Shipyards (Holanda) por un monto de ¢820.6 millones y ¢672.9 millones respectivamente. Este rubro presenta un crecimiento del 433,2%, al incorporar los intereses de la nueva deuda.
- *Superávit/ Déficit antes de Reservas:* Al 31 de diciembre del 2014, los gastos corrientes/operación – incluye depreciación y gastos financieros – presentan un superávit antes de reserva por el valor de ¢2.048.2 millones, lo que representa un aumento absoluto de ¢2.406.6 millones.

## **Ingresos y gastos totales**

### **Ingresos Totales (Ingresos corrientes/operación + productos financieros)**

Al mes de diciembre del 2014, refleja la suma de ¢39.740.8 millones, en contraste con lo observado en el mismo período del año 2013, por el orden de ¢35.772.8 millones, produciéndose una diferencia absoluta de ¢3.968.0 millones, que representa a un crecimiento relativo del 11.1%

### **Gastos totales**

En el año 2013 sumaron ¢36.131.1 millones, en comparación con los ¢37.692.7 millones

registrados al 31 de diciembre del 2014 consecuentemente se origina un incremento del gasto de ¢1.561.6 millones, que representan un valor relativo del 4.3%, en comparación al período 2013.

## Balance general o de 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 del 2014, los activos totales registran la suma de ¢93.669.5 millones, en contraste con los ¢76.377.9 reflejados en el mismo período del año 2013, distribuidos de la siguiente manera:

Período	2013	2014
Activo Corriente	¢6.140,1 millones	¢22.186,7 millones
Activo No Corriente Fijo	¢811 millones	¢1.031,6 millones
Activos No Financieros	¢69.426,9 millones	¢70.451,2 millones
<b>Total Activos</b>	<b>¢76.377,9 millones</b>	<b>¢93.669,5 millones</b>

### Activo corriente

En este período, los activos corrientes/ operación refleja un monto de ¢22.186.7 millones, a diferencia de lo registrado en el año 2013, por la suma de ¢6.140.1 millones, lo que corresponde a un crecimiento del 261.3%. Siendo su principal causa, el incremento en la cuenta de Caja y Bancos, al registrarse la transferencia de los ¢15.1 millones realizada por el Ministerio de Hacienda a las

arcas de JAPDEVA, cuyo valor está destinado a la adquisición de equipos portuarios para el Complejo Hernán Garrón (Puerto Limón) / Gastón Kogan (Puerto Moín).

Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/204				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct %		
<b>ACTIVO</b>						
<b>Activo Corriente</b>						
Caja y Bancos	2.637,4	3,5%	18.198,9	19,4%	15.561,5	590,0%
Ctas Cobrar (Adelantos y Funcionarios)	-	0,0%	8,4	0,0%	8,4	100%
Existencias (Inventarios)	3.122,7	4,1%	3.121,0	3,3%	(1,7)	-0,1%
Mercancías en Tránsito	378,4	0,5%	315,1	0,3%	(63,3)	-16,7%
Gastos Pagados por Anticipado	1,6	0,0%	43,2	0,0%	41,6	100%
Inversiones Corto Plazo	-	0,0%	500,0	0,5%	500,0	100%
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>6.140,1</b>	<b>8,0%</b>	<b>22.186,7</b>	<b>23,7%</b>	<b>16.046,6</b>	<b>261,3%</b>

### Activos No Corriente Fijo

En el mes de diciembre del 2014, los activos no corrientes ascendieron al valor de ¢1.031.6 millones, a diferencia de los ¢811.0 millones, registrados en el período 2013, reflejando un decrecimiento del 27.2%, como respuesta a las acciones emprendidas para recuperar los dineros y reducir la cartera de cuentas por cobrar.

### Activo No Financieros (Activo Fijo)

El volumen de los activos no financieros, (instalaciones portuarias, maquinaria y equipo), al mes de diciembre del 2014, registran un valor de ¢70.451.2 millones, aumentándose en un 1.5% con respecto al registrado en el período 2013, ¢69.426.9 millones, producido básicamente por la adquisición y registro de la lancha, cabezal y carretas, como bienes duraderos que representan (instalaciones, maquinaria, Equipo y Mobiliario).

## Pasivo y Patrimonio

Esta partida contable se incrementa en ¢17.291.6 millones, que equivale a un aumento relativo del 22.6 %, siendo que en el período 2014, se registra un monto de ¢93.669.5 millones, en contraste con lo registrado en el año 2013 por la suma de ¢76.377.9 millones.

### Pasivo Corriente

El pasivo corriente, (Cuentas por Pagar, aguinaldos y salario escolar por pagar, retenciones legales-voluntarias, cargas sociales y otros), se incrementó en ¢331.7 millones, por cuanto pasó de ¢3.316.1 millones en el 2013 a ¢3.647.8 millones en el período del 2014, lo que refleja un aumento relativo del 10.0%. Lo anterior, considerando el pago realizado sobre las obligaciones contraídas, con el INCOFER (sentencia judicial - del cual solo resta el pago de los intereses).

Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/204				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct %		
<b>Activo Corriente</b>						
Cuentas por Pagar	777,7	1,0%	634,0	0,7%	(143,8)	-18,5%
Gastos Acumulados p / Pagar (Remuneraciones)	1.430,2	1,9%	1.638,8	1,7%	208,6	14,6%
Retenciones y Contrib p / Pagar	509,7	0,7%	898,7	1,0%	389,0	76,3%
Depósitos en Garantía (Licitaciones y otros)	49,8	0,1%	64,3	0,1%	14,5	29,2%
Depósitos por Servicios Portuarios	548,7	0,7%	412,0	0,4%	(136,7)	-24,9%
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>3.316,1</b>	<b>4,3%</b>	<b>3.647,8</b>	<b>3,9%</b>	<b>331,7</b>	<b>10,0%</b>

### El Pasivo no Corriente o largo plazo:

Estructuralmente representa un 3.2% del pasivo y patrimonio. Este rubro pasa de ¢2.948.7 millones en diciembre 2013 a un monto de ¢3.044.1 millones en el período del 2014, lo que expresa un incremento absoluto por el orden de ¢95.4 millones, con respecto al período anterior. Este aumento refiere al registro del adeudo con 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 monto de registro de ¢2.510.7 millones. Todo esto, en concordancia al acuerdo concertado entre las partes *aprobado por el Consejo Directivo mediante acuerdo N°564-13 – Artículo III-d Sesión Ordinaria N°41-2013, celebrada el 21 de noviembre del 2013* y modificado en Acuerdo del Consejo Directivo N°596-13(*Artículo V-a Sesión Ordinaria N°44-2013, celebrada el 12 de diciembre, 2013*).

Además, se incorpora el registro del financiamiento de la compra de los siete cabezales y quince carretas portuarias, adjudicada a Autocamiones de Costa Rica (AUTOCORI), así como, la lancha contratada con Damen Shipyards (Holanda) por el orden de ¢820.6 millones y ¢672.9 millones respectivamente.

Al concluir el año 2014, se refleja una reserva para inversiones por la suma de ¢2.048.2 millones, con respecto al mismo período del 2013. Los ingresos corrientes / operación, se incrementaron en un 11.0%, en tanto, los gastos corrientes / operación crecieron solo un 4.0%.

## **Razones financieras**

Siendo las razones financieras indicadores utilizados en el mundo, para medir o cuantificar la realidad económica y financiera de una empresa o entidad, así como su capacidad para asumir las diferentes obligaciones contraídas con el objeto de desarrollar el negocio. La información que genera en la contabilidad institucional, se resume en los estados financieros normalmente comparativos, para que estos sean comparados, interpretados y analizados para determinar el estado de la empresa y una forma de hacerlo es mediante los indicadores financieros.

### **Razones de liquidez**

La liquidez está medida por la capacidad financiera de JAPDEVA para satisfacer sus obligaciones que vencen en el corto plazo, es decir un año. Es decir, permite comparar las obligaciones a corto plazo en función de los disponibles para cumplir con los compromisos a corto plazo.

## Razones Corriente, Circulante o Solvencia

Muestra las veces que el activo circulante, cubre los compromisos de la institución a corto plazo. Es decir, para el período 2014, cada colón del pasivo circulante está garantizado por un 1.4 colones de activo circulante.

Se obtiene dividiendo el activo circulante entre el pasivo circulante. Cuanto mayor sea el resultado a 1, más solvente es la empresa. Lo ideal de esta razón es el resultado de 2 veces en adelante.

Cuenta/Años	2013	2014
Activo Circulante (cifras en millones)	¢6.140,1	¢22.186,7
Pasivo Circulante (cifras en millones)	¢3.316,1	¢3.647,8
<b>Razón Corriente/Circulante</b>	<b>1,9*</b>	<b>6,1*</b>
* Veces		

## Razón Ácida o Prueba del Ácido

Es un índice de solvencia más exigente en la medida en que se excluyen los inventarios del activo corriente. Se determina mediante (Activo corriente – Inventarios)/pasivo corriente. Esta razón concentra el efectivo, los valores negociables y las cuentas por cobrar en relación con las obligaciones circulantes. Por lo general los inventarios son los menos líquidos de los activos circulantes y son susceptibles a sufrir pérdidas en caso de una liquidación de la entidad.

Cuenta/Años	2013	2014
Activo Circulante - Inventario (cifras en millones)	¢3.017,4	¢19.065,7
Pasivo Circulante (cifras en millones)	¢3.316,1	¢3.647,8
<b>Razón Ácida</b>	<b>0,9*</b>	<b>5,2*</b>
* Veces		

El índice promedio para la prueba ácida es de 1.0, para el período 2013 este índice fue de 0,9 vez y en el 2014, la relación se acrecienta en 5.2 veces. Es decir, el activo circulante solo cubre el pasivo circulante en solo en más de un 100%.

## Razones de Endeudamiento

Las razones de endeudamiento permiten identificar el grado de endeudamiento que tiene la empresa y su capacidad para asumir sus pasivos. Entre los indicadores más comunes se encuentran:

### Razón de Endeudamiento

Mide la proporción de los activos que están financiados por terceros. Recordemos que los activos de una empresa son financiados o bien por los socios o bien por terceros (proveedores o acreedores). Su promedio indica que proporción del activo total fue financiado mediante crédito (deudas). El índice promedio de este indicador es del 33% y se obtiene dividiendo el Pasivo Total entre el Activo Total.

Cuenta/Años	2013	2014
Pasivo Total (cifras en millones)	¢6.264,8	¢6.691,9
Activo Total (cifras en millones)	¢76.377,9	¢93.669,5
<b>Razón de Endeudamiento</b>	<b>8,2%</b>	<b>7,1%</b>

Un índice bajo representa una baja proporción de financiamiento externos. Un índice alto constituye mayor riesgo. Los acreedores desean una razón baja de endeudamiento, debido a que representa una mayor protección y seguridad de sus recursos.

En concordancia con los resultados observados, en el período 2013, solo el 8.2 % es financiado con recursos externos y en el 2014, el 7.1%, es decir la institución cuenta con un margen importante para endeudarse con terceros.

### Razón de la Apalancamiento Externo

Mide la relación entre la utilización del endeudamiento como mecanismo de financiación y la utilización de fondos propios. Su objeto reside en determinar el grado de financiamiento de la empresa a través de deuda. También es denominado Razón de deuda al Capital Contable. Para el

período 2013 registra un porcentaje del 8.9%, en tanto para el presente período arroja un aumento resultando en un 7.7%.

<b>Cuenta/Años</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Pasivo Total (cifras en millones)	€6.264,8	€6.691,9
Patrimonio (cifras en millones)	€76.113,1	€86.977,6
<b>Razón de Apalancamiento Externo</b>	<b>8,9%</b>	<b>7,7%</b>

## Razones de rentabilidad

Con estas razones se pretende medir el nivel o grado de rentabilidad que obtiene la empresa ya sea con respecto a las ventas, con respecto al monto de los activos de la empresa o respecto al capital aportado por los socios. Los indicadores más comunes son los siguientes:

### Razón de Margen de Utilidad / Pérdidas / Ingresos de Operación

La capacidad de autofinanciamiento a través de utilidades retenidas o reservas para el desarrollo y crecimiento de las operaciones, depende del nivel de ganancias obtenidas. En ese sentido, el objeto de cuantificar la utilidad se concentra en la necesidad de conocer los resultados de las actividades de la institución, para evaluar su gestión, determinar los grados de rendimientos y rentabilidad alcanzados sobre las inversiones realizadas.

<b>Cuenta/Años</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Utilidad / Pérdida Operación (cifras en millones)	€1.709,3	€4.292,4
Ingresos de Operación (cifras en millones)	€35.669,6	€39.603,5
<b>Margen Ut. / Pérd.s / Ingresos Operac.</b>	<b>4,8%</b>	<b>10,8%</b>

En este caso, el período 2013 registra una utilidad en que la relación con los ingresos de operación resulta en un crecimiento del 4,8% y en el 2014 se registra una relación del 10,8%, lo que evidencia un mayor crecimiento de las utilidades de operación.

## Razón de Margen de Utilidad / Pérdida antes de Reservas s/ Ingresos Totales

En concordancia con la resolución N°3223, de la ARESEP, se vienen realizando las reservas para cubrir el aporte a la Administración de Desarrollo y las inversiones. Al obtenerse mayores ingresos mayor oportunidad habrá de lograr utilidad para realizar las reservas.

Cuenta/Años	2013	2014
Utilidad / Pérdida antes Reservas (cifras en millones)	-¢358,3	¢2.048,2
Ingresos totales (cifras en millones)	¢26.646,8	¢30.374,1
<b>Margen Ut. / Pérd. Antes reservas s / Ingr. Totales</b>	<b>-1,3%</b>	<b>6,7%</b>

Para el período 2013, no fue posible el resguardar las reservas, por cuanto se originó una pérdida, sin embargo, al concluir el 2014, se observa una utilidad antes de reservas por el orden de 2.048.2 millones de colones, lo que permite realizar la debida reserva para inversión. La relación negativa del período 2013, es superado en el 2014 en un valor del 6.7%.

## Rendimiento sobre la Inversión Total

Este es un indicador clave, por cuanto indica la eficiencia y eficacia con que la institución utiliza los recursos totales para generar ganancias netas. Además, muestra que tan adecuado es el rendimiento de la utilidad con respecto a las inversiones totales, o sea cuanta utilidad nos están generando las inversiones.

Cuenta/Años	2013	2014
Utilidad / Pérdida Operación (cifras en millones)	¢1.709,3	¢4.292,4
Activo Total (cifras en millones)	¢76.377,9	¢93.669,5
<b>Margen Ut. / Pérd. de Operación s / Activo Total</b>	<b>2,2%</b>	<b>4,6%</b>

El rendimiento se obtiene dividiendo a la Utilidad / Pérdida de Operación el Activo Total. Para el período 2013, se presenta en un 2,2% y se incrementa levemente en el 2014 a un 4,6%, lo que refleja un rendimiento sobre el activo relativamente bajo, la cual debe revisarse y aportar políticas

y acciones concretas para mejorar ese índice o relación. En sana teoría, debería cumplirse como mínimo una relación del 10%.

En términos generales y de acuerdo a los parámetros registrados, la situación financiera refleja una leve mejora con respecto al período 2013, no obstante, son muchos los recursos requeridos para continuar con el proceso de modernización portuaria. En ese sentido, debe establecerse las acciones de mejora continua en aras de mantener una línea base óptima.

<b>ADMINISTRACIÓN PORTUARIA</b>						
<b>Estado de resultado al 31 de diciembre 2013/2014</b>						
En millones de colones corrientes						
Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/2014				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct. %		
<b>Ingresos:</b>						
a) Servicios a la Nave	16.080,0	45,1%	17.832,3	45,0	1.752,3	10,9%
b) Servicios a la Carga	19.408,3	54,4%	21.570,0	54,5%	2.116,8	11,1%
c) Otros ingresos	181,3	0,5%	201,2	0,0%	19,8	10,9%
<b>Total Ingresos Corrientes/Operación</b>	<b>35.669,6</b>	<b>100%</b>	<b>39.603,5</b>	<b>100%</b>	<b>3.933,9</b>	<b>11,0%</b>
<b>(-) Gastos de Operación</b>						
Remunerac + C. Soc. + Fdo Ahorro	23.800,3	66,7%	26.309,0	66,4%	2.508,7	10,5%
<b>Servicios:</b>						
a) Reparaciones y mantenimiento	881,1	2,5%	434,2	1,1%	(446,9)	-50,7%
b) Servicios de Transporte y Fletes	1.487,9	4,2%	315,2	0,8%	(1.172,7)	-78,8
c) Otros Servicios de Operación	1.090,0	3,1%	1.169,2	3,0%	79,0	7,3
<b>Subtotal - Servicios</b>	<b>3.459,0</b>	<b>9,7%</b>	<b>1.918,4</b>	<b>4,8%</b>	<b>(1.540,6)</b>	<b>-44,5%</b>
Materiales y Suministros	853,7	2,4%	1.070,0	2,7%	216,3	25,3%
Transf Ctes y Capital (Aporte Ad Desarrollo)	3.673,0	10,3%	4.036,9	10,2%	363,9	9,9%
<b>Cuentas Especiales:</b>						
a) Gtos Especiales y Administración	723,3	2,0%	491,8	1,2%	(231,5)	-32,0%
b) Gastos p / Transferencias	1.451,0	4,1%	1.485,0	3,7%	34,0	2,3%
<b>Subtotal Cuentas Especiales</b>	<b>2.174,2</b>	<b>6,1%</b>	<b>1.976,8</b>	<b>5,0%</b>	<b>(197,5)</b>	<b>-9,1%</b>
<b>Total Gastos Corrientes</b>	<b>33.960,3</b>	<b>95,2%</b>	<b>35.311,1</b>	<b>89,2%</b>	<b>1.350,8</b>	<b>4,0%</b>
<b>Superavit / Déficit Corriente</b>	<b>1.709,3</b>	<b>4,8%</b>	<b>4.292,4</b>	<b>10,8%</b>	<b>2.583,1</b>	<b>151,1%</b>
(+) Productos Financieros	103,2	0,3%	137,3	0,3%	34,2%	33,1%
(-) Gastos Depreciación	(2.125,9)	-6,0%	(2.142,2)	-5,4%	(16,1)	0,8%
(-) Gastos Financieros	(44,9)	-0,1%	(239,5)	-0,6%	(194,6)	433,2%
<b>Superavit / Déficit de Otros Ingresos y Gastos</b>	<b>(358,3)</b>	<b>-1,1%</b>	<b>2.048,2</b>	<b>5,2%</b>	<b>2.406,6</b>	<b>-6.71,7</b>
<b>Reserva para Inversiones</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2.048,2</b>	<b>5,2%</b>	<b>2.048,2</b>	<b>100%</b>
<b>Superavit / Déficit Neto del Período</b>	<b>(358,3)</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>	<b>358,4</b>	<b>-100%</b>

Fuente: Informe Contable al 31-12-2014.

<b>ADMINISTRACIÓN PORTUARIA</b>						
<b>Balance de situación al 31 de diciembre 2013/2014</b>						
En millones de colones corrientes						
Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/2014				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct. %		
<b>ACTIVOS</b>						
<b>Activo Corriente</b>						
Caja y Bancos	2.637,4	3,5%	18.198,9	19,4%	15.561,5	590,0%
Ctas Cobrar (Adelantos y Funcionarios)	-	0,0%	8,4	0,0%	8,4	100%
Existencias (Inventarios)	3.122,7	4,1%	3.121,0	3,3%	(1,7)	-0,1%
Mercancías en Tránsito	378,4	0,5%	315,1	0,3%	(63,3)	-16,7%
Gastos Pagados por Anticipado	1,6	0,0%	43,2	0,0%	41,6	25,9%
Inversiones Corto Plazo	-	0,0%	500,0	0,5%	500,0	100%
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>6.140,1</b>	<b>8,0%</b>	<b>22.186,7</b>	<b>23,7%</b>	<b>16.046,6</b>	<b>261,3%</b>
<b>Activo No Corriente Fijo</b>						
Crédito Impuestos / la Renta	8,2	0,0%	30,3	0,0%	22,1	100%
Document. p / Cobrar - L. Plazo	7,2	0,0%	6,6	0,0%	(0,6)	-8,2%
Cuentas p / Cobrar Vía Judicial	228,9	0,3%	232,9	0,2%	4,0	1,7%
Cuentas por Cobrar Varias	639,2	0,8%	895,0	1,0%	255,8	40,0%
(-) Provisión p / Incobrables	(72,5)	-0,1%	(133,2)	-0,1%	(60,7)	83,6%
<b>Subtotal - Servicios</b>	<b>811,0</b>	<b>1,1%</b>	<b>1.013,6</b>	<b>1,1%</b>	<b>220,6</b>	<b>27,2%</b>
<b>Activos No Financieros</b>						
Adquisición de Valores	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%
<b>Total Activos No Financieros</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>
Transf Ctes y Capital (Aporte Ad Desarrollo)	3.673,0	10,3%	4.036,9	10,2%	363,9	9,9%
<b>Activos No Financieros (Activo Fijo)</b>						
Bienes Duraderos (Activos Fijos)						
Maquinaria, Equipo y Mobiliario	49.743,9	65,1%	52.569,4	56,1%	2.825,5	5,7%
(-) Depreciación Acumulada	(16.804,6)	-22,0%	(18.188,1)	-19,4%	(1.383,6)	8,2%
Construcciones, Adiciones y Mejoras	34.384,5	45,1%	34.739,9	37,1%	255,4	0,7%
(-) Depreciación Acumulada	(4.501,0)	5,9%	(5.135,7)	-5,5%	(634,7)	14,1%
<b>Bienes Pre-Existentes</b>						
Terrenos + Apreciación	3.327,1	4,4%	3.327,1	3,6%	-	0,0%
Edificios	3.849,3	5,0%	3.849,3	4,1%	-	0,0%
(-) Depreciación Acumulada	(684,1)	0,9%	(722,5)	-0,8%	(38,4)	5,6%
<b>Activo Intangible</b>						
Depósitos	11,8	0,0%	11,8	0,0%	-	0,0%
<b>Total Activo No Financiero</b>	<b>69.426,9</b>	<b>90,9%</b>	<b>70.451,2</b>	<b>75,2%</b>	<b>1.024,3</b>	<b>1,5%</b>
<b>Total Activo No Corriente</b>	<b>70.237,8</b>	<b>92,0%</b>	<b>71.482,8</b>	<b>76,3%</b>	<b>1.244,9</b>	<b>1,8%</b>
<b>Total Activo</b>	<b>76.377,9</b>	<b>100%</b>	<b>93.669,5</b>	<b>100%</b>	<b>17.291,6</b>	<b>22,6%</b>

<b>ADMINISTRACIÓN PORTUARIA</b>						
<b>Balance de situación al 31 de diciembre 2013/2014</b>						
En millones de colones corrientes						
Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/2014				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct. %		
<b>Pasivo Corriente</b>						
Cuentas por Pagar	777,7	1,0%	634,0	0,7%	(143,8)	-18,5%
Gtos Acumulados p / Pagar (Remuneraciones)	1.430,2	1,9%	1.638,8	1,7%	208,6	14,6%
Retenciones y Contrib p / Pagar	509,7	0,7%	898,7	1,0%	389,0	76,3%
Depósitos en Garantía (Licitaciones y Otros)	49,8	0,1%	64,3	0,1%	14,5	29,2%
Depósitos por Servicios Portuarios	548,7	0,7%	412,0	0,4%	(136,7)	-24,9%
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>3.316,1</b>	<b>4,3%</b>	<b>3.647,8</b>	<b>3,9%</b>	<b>331,7</b>	<b>-10,0%</b>
<b>Pasivo No Corriente (Largo Plazo)</b>						
Obligaciones p / Pagar - L. Plazo	2.948,7	3,9%	3.044,1	3,2%	95,4	3,2%
<b>Total Pasivo No Corriente</b>	<b>2.948,7</b>	<b>3,9%</b>	<b>3.044,1</b>	<b>3,2%</b>	<b>95,4</b>	<b>3,2%</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>6.264,8</b>	<b>8,2%</b>	<b>6.691,9</b>	<b>7,1%</b>	<b>427,1</b>	<b>6,8%</b>
<b>PATRIMONIO</b>						
Hacienda Pública (Capital Aportado)	803,7	1,1%	15.803,7	16,9%	15.000,0	1.866,3%
Resultados acumulados	69.667,8	91,2%	69.125,7	73,8%	(542,1)	-0,8%
Reserva de Inversión del Período	0,0	0,0%	2.048,2	2,2%	2.048,2	100%
Resultado del Período (Déficit/Superavit)	(358,4)	-0,5%	0,0	0,0%	358,4	-100%
<b>Total Patrimonio</b>	<b>70.113,1</b>	<b>91,8%</b>	<b>86.977,6</b>	<b>92,9%</b>	<b>16.864,5</b>	<b>24,1%</b>
<b>Total Pasivo y Patrimonio</b>	<b>76.377,9</b>	<b>100%</b>	<b>93.669,5</b>	<b>100%</b>	<b>17.291,6</b>	<b>22,6%</b>
Nota: Al no existir utilidades no se cumple con la Resolución RRG-3223-03 de la ARESEP y artículo 33 de la Ley Orgánica de JAPDEVA, por lo tanto no se realizan las reservas para inversiones portuarios y para el desarrollo.						
<b>Fuente:</b> Informe Contable al 31-12-2014.						

<b>ADMINISTRACIÓN PORTUARIA</b>						
<b>Estado de resultado al 31 de diciembre 2013/2014</b>						
En millones de colones corrientes						
<b>Cuentas/Subcuentas</b>	<b>Al 31 de diciembre 2013/2014</b>				<b>Variación absoluta</b>	<b>Variación relativa</b>
	<b>2013</b>	<b>Estruct. %</b>	<b>2014</b>	<b>Estruct. %</b>		
Ingresos Tributarios						
Ingresos No Tributarios	35.669,59	100%	39.603,47	100%	3.933,88	11,0%
Transferencias Corrientes y Capital						
<b>Total Ingresos Corrientes</b>	<b>35.669,59</b>	<b>100%</b>	<b>39.603,47</b>	<b>100%</b>	<b>3.933,88</b>	<b>11,0%</b>
Gastos Corrientes						
Remuneraciones	23.800,34	66,7%	26.309,03	66,4%	2.508,69	10,5%
Servicios	3.458,98	9,7%	1.918,36	4,8%	-1.540,62	-44,5%
Materiales y Suministros	853,74	2,4%	1.070,00	2,7%	216,26	25,3%
Intereses, Multas y Comisiones						
Transferencias Corrientes y de Capital	3.673,03	10,3%	4.036,90	10,2%	363,87	9,9%
Cuentas Especiales	2.174,22	6,1%	1.976,77	5,0%	-197,45	-9,1%
<b>Total Gastos Corrientes</b>	<b>33.960,31</b>	<b>95,2%</b>	<b>35.311,06</b>	<b>89,2%</b>	<b>16.046,6</b>	<b>4,0%</b>
<b>Superávit (Déficit) Corriente</b>	<b>1.709,28</b>	<b>4,8%</b>	<b>4.292,41</b>	<b>10,8%</b>	<b>2.583,13</b>	<b>151,1%</b>
<b>Otros Gastos</b>						
Pérdida en Venta, Cambio o Retiro de Activos Fijos						
Diferencias Negativas Tipo de Cambio	-44,91	-0,1%	-239,47	-0,6%	-194,56	433,2%
Gastos de Depreciación y Agotamiento	-2.125,93	-6,0%	-2.142,05	-5,4%	-16,12	0,8%
Gastos Diferidos de Intangibles						
Pérdidas por Reclasificaciones de Activos Fijos						
Pérdidas por Cuentas Incobrables						
Pérdidas en Existencias						
<b>Total Otros Gastos</b>	<b>-2.170,84</b>	<b>-6,1%</b>	<b>-2.381,52</b>	<b>-6,0%</b>	<b>-210,68</b>	<b>9,7%</b>
Superávit (Déficit) de Otros Ingresos y Gastos	-358,38	-1,0 %	2.048,23	5,2%	2.406,61	-671,5%
Impuesto de Renta						
Reservas	0,00	0,0%	2.048,23	-86,0%	2.048,23	100%
<b>Superávit/Déficit Neto del Período</b>	<b>-358,38</b>	<b>-1,0%</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0%</b>	<b>358,38</b>	<b>-100%</b>

<b>ADMINISTRACIÓN PORTUARIA</b>						
<b>Balance general al 31 de diciembre 2013/2014</b>						
En millones de colones corrientes						
Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/2014				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct. %		
<b>Activo Corriente</b>						
Caja y Banco Cajero	2.637,41	3,5%	18.198,93	19,4%	15.561,52	590,0%
Caja y Banco – Fondos Espec.						
Cuentas por Cobrar	0,00	0,0%	8,44	0,0%	8,44	0,0%
<b>Menos:</b> Provisión Cobranza Dudosa						
Existencias	3.122,66	4,1%	3.120,96	3,3%	-1,70%	-0,1%
<b>Menos:</b> Provisión Existencias						
Mercancías en Tránsito	378,39	0,5%	315,13	0,3%	-63,26	-16,7%
Gastos Pagados por Anticipado	1,61	0,0%	43,24	0,0%	41,63	25,9%
Inversiones Corto Plazo	0,00	0,0%	500,00	0,5%	500,0	0,0%
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>6.140,07</b>	<b>8,0%</b>	<b>22.186,7</b>	<b>23,7%</b>	<b>16.046,6</b>	<b>261,3%</b>
<b>Activo No Corriente Fijo</b>						
Document. p / Cobrar – L. Plazo	7,21	0,0%	6,62	0,0%	-0,59	-8,2%
Cuentas p / Cobrar L. Plazo	876,28	1,1%	1.158,18	1,2%	281,90	32,2%
<b>Menos:</b> Provisión Cobranza Dudosa	-72,54	-0,1%	-133,21	-0,1%	-60,67	83,6%
<b>Total Activo No Corriente Fijo</b>	<b>811,93</b>	<b>1,1%</b>	<b>1.031,59</b>	<b>1,1%</b>	<b>220,64</b>	<b>27,2%</b>
<b>Activos Financieros</b>						
Préstamos						
<b>(-) Provisión Cobranza Dudosa</b>						
Adquisición de Valores	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
Otros Activos Financieros	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
<b>Total Activos Financieros</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0%</b>
<b>Activos No Financieros</b>						
<b>Bienes Duraderos</b>						
Maquinaria, Equipo y Mobiliario	49.743,89	65,1%	52.569,43	56,1%	2.825,54	5,7%
<b>(-) Depreciación Acumulada</b>	-16.804,5	-22,0%	-18.188,1	-19,4%	-1.383,5	8,2%
Construcciones, Adiciones y Mejoras	34.484,46	45,1%	34.739,90	37,1%	255,44	0,7%
<b>(-) Depreciación Acumulada</b>	-4.501,02	-5,9%	-5.135,70	-5,5%	-634,68	14,1%
<b>Bienes Pre-Existentes</b>						
Terrenos	3.327,07	4,4%	3.327,07	3,6%	1.975,59	59,4%
Edificios	3.849,31	5,0%	3.849,31	4,1%	0,0	0,0%
<b>(-) Depreciación Acumulada</b>	-684,07	-0,9%	-722,52	-0,8%	-38,45	5,6%
Otras obras						
<b>(-) Depreciación Acumulada</b>						
Bienes Duraderos Diversos						
<b>(-) Amortización y Agotamiento</b>						
<b>Activos Intangibles</b>						
Derechos						
Depósitos	11,80	0,0%	11,80	0,0%	0,00	0,0%
<b>Total Activo No Financiero</b>	<b>69.426,9</b>	<b>90,9%</b>	<b>70.451,1</b>	<b>75,2%</b>	<b>1.024,28</b>	<b>1,5%</b>
<b>Total Activo No Corriente</b>	<b>70.237,8</b>	<b>92,0%</b>	<b>71.482,7</b>	<b>76,3%</b>	<b>1.244,92</b>	<b>1,8%</b>
<b>Total Activo</b>	<b>76.377,9</b>	<b>100%</b>	<b>93.669,4</b>	<b>100%</b>	<b>17.291,5</b>	<b>22,6%</b>

<b>ADMINISTRACIÓN PORTUARIA</b>						
<b>Balance general al 31 de diciembre 2013/2014</b>						
En millones de colones corrientes						
Cuentas/Subcuentas	Al 31 de diciembre 2013/2014				Variación absoluta	Variación relativa
	2013	Estruct. %	2014	Estruct. %		
<b>Pasivo Corriente</b>						
Cuentas por Pagar	1.376,22	1,8%	1.110,19	1,2%	-266,03	-19,3%
Retenciones por Pagar	509,68	0,7%	898,70	1,0%	389,02	76,3%
Gastos Acumulados p / Pagar	1.430,19	1,9%	1.638,82	1,7%	208,63	14,6%
Endeudamiento Corto Plazo						
Endeudamiento Largo Plazo – Porción Corriente (monto a pagar en el período)						
Provisiones						
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>3.316,1</b>	<b>4,3%</b>	<b>3.667,71</b>	<b>3,9%</b>	<b>331,62</b>	<b>10,0%</b>
<b>Pasivo No Corriente</b>						
Endeudamiento Largo Plazo	2.948,71	3,9%	3.044,10	3,2%	95,39	3,2%
Provisiones para Benef. Soc.						
Ingresos Cobrados por Anticipado						
Otras Cuentas del Pasivo						
<b>Total Pasivo No Corriente</b>	<b>2.948,7</b>	<b>3,9%</b>	<b>3.044,10</b>	<b>3,2%</b>	<b>95,39</b>	<b>3,2%</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>6.264,8</b>	<b>8,2%</b>	<b>6.691,81</b>	<b>7,1%</b>	<b>427,01</b>	<b>6,8%</b>
<b>PATRIMONIO</b>						
Hacienda Pública	803,7	1,1%	15.803,7	16,9%	15.000,0	1.866,3%
Reservas	0,00	0,0%	2.048,23	2,2%	2.048,23	0,0%
Resultados Acumulados	69.667,7	91,2%	69.125,67	73,8%	-542,09	-0,8%
Resultado del Período	70.113,1	91,8%	86.977,63	92,9%	16.864,52	24,1%
<b>Total Pasivo y Patrimonio</b>	<b>76.377,9</b>	<b>100%</b>	<b>93.669,4</b>	<b>100%</b>	<b>17.291,5</b>	<b>22,6%</b>

**INFORME**  
ESTADÍSTICO

---

## Informe estadístico

El comportamiento Portuario en la Terminales “Hernán Garrón” y “Gastón Kogan” en los puertos de Limón Moín para el 2014 reflejó una disminución en algunos indicadores asociados a la nave y un leve aumento en algunos de los indicadores relacionados a la carga; a raíz de la actuación de la economía mundial, la reestructuración de la industria del shipping y otros factores naturales e internos que afectaron a las terminales, como los cambios climatológicos a lo largo del año, los movimientos sindicales a través de todo el año 2014, la falta de equipamiento portuario y puestos de atraque entre los que causaron a la organización un desmejoramiento importante en la mayoría de los principales indicadores portuarios.

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 2014 fue de 54%, alrededor de un punto menos comparado con el 2013, siendo la terminal de Moín la que traspasa sus límites y el que más contribuyó con ese comportamiento.

Para efectos operacionales la tasa de ocupación general fue de 65%, tres puntos menos que en el 2013.

En los últimos años la tasa de ocupación ha traspasado los límites permisibles del ámbito general en cada una de las terminales, como lo fue el comportamiento de la terminal de Limón que en el 2014 mantuvo un índice de ocupación de 59% donde el puesto 4-3 fue el que más contribuyó con un 73% y la terminal de Moín con sus puestos de atraque 5-3, 5-4, 5-5 y 5-6 con un índice de ocupación de 72%, tres puntos más que en el 2013 , comportamiento que se dio a raíz de la falta de disponibilidad de puestos de atraque para la atención de las naves que visitaron el complejo portuario.

**TASAS DE OCUPACION POR PUESTO DE ATRAQUE**  
(promedio del período, en porcentaje)

Puesto de servicio	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Puesto 2:1 muelle 70	8	3	-	-	
Puesto 3:1-2 cruc. o carga	11	6	9	21	12
Puesto 3-3 cruc. o carga	32	45	44	17	29
Puesto 4:1-2 Aleman	64	61	58	61	45
Puesto 4:3 Aleman	76	77	79	72	73
<b>Limón *</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>48</b>	<b>43</b>	<b>40</b>
Puesto 5:1-2 petrolero	59	54	56	59	56
Puesto 5-3 muelle banan.	73	67	66	57	70
Puesto 5-4 muelle banan.	58	66	71	67	74
Puesto 5-5 muelle banan.	64	67	64	78	69
Puesto 5-6 muelle multip.	72	74	80	75	75
<b>Moin</b>	<b>65</b>	<b>66</b>	<b>67</b>	<b>67</b>	<b>69</b>
<b>General</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>55</b>	<b>54</b>

**NAVES ATENDIDAS**

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	162	190	204	167	147
Frigorífico	750	798	629	585	596
Portacontenedor	1030	1.175	1.131	1.135	1.005
Roll on roll off	143	83	54	22	7
Granel sólido	0	6	2	46	44
Granel líquido	26	23	32	23	31
Petrolero	23	10	1	1	1
Gasero	114	115	106	109	107
Crucero	114	93	60	60	67
Otros	2	-	4	3	1
<b>General</b>	<b>2.364</b>	<b>2.493</b>	<b>2.223</b>	<b>2.151</b>	<b>2.006</b>

## Naves atendidas y tiempo de estadía

En el 2014 se atendieron en total 2.006 naves, 145 naves menos que el año anterior, de las cuales 1.939 naves fueron mercantes y 67 cruceros que transportaron un total de 116.349 pasajeros.

Las modalidades que experimentaron mayor aumento en el número de naves fueron las de los frigoríficos con 11 naves, le siguen los buques de granel líquido ocho naves y los cruceros con

siete; el resto experimentaron disminución entre las más representativas están las portacontenedoras con 30 naves menos, convencionales con 20 y Roll-on /Roll-off, con 15 naves menos, todo comparado con el año 2013.

**NAVES ATENDIDAS POR PUERTO LIMON-MOIN 2014**

Modalidad	Limón	Moin	Total
Convencional	90	57	147
Frigorífico	26	570	596
Portacontenedor	555	450	1.005
Roll on roll off	5	2	7
Granel sólido	4	40	44
Granel líquido	-	31	31
Petrolero	-	1	1
Gasero	-	107	107
Crucero	66	1	67
Otros	1	0	1
<b>General</b>	<b>747</b>	<b>1.259</b>	<b>2.006</b>

**TONELAJE DE REGISTRO BRUTO**

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	1.775.302	2.158.007	2.242.408	1.932.447	1.778.050
Frigorífico	8.367.693	9.069.790	7.260.157	6.698.012	6.755.219
Portacontenedor	16.949.628	19.845.008	20.153.579	19.959.336	21.079.247
Roll on roll off	2.790.624	1.962.170	1.258.946	761.604	294.318
Granel sólido	-	64.128	10.252	136.888	83.507
Granel líquido	267.549	232.755	305.974	196.017	256.471
Petrolero	531.751	242.985	28.507	30.053	11.551
Gasero	2.158.406	2.256.486	2.397.423	1.970.377	1.949.752
Crucero	8.572.140	7.254.179	4.487.823	4.344.190	5.429.973
Otros	912		1.158	75.098	2.208
<b>General</b>	<b>41.414.005</b>	<b>43.085.508</b>	<b>38.146.227</b>	<b>36.104.022</b>	<b>37.640.296</b>

El tiempo de estadía global de horas en puerto disminuyó en 922 horas, ósea un 2% menos que el año anterior, esto en gran parte se debe a la disminución del 7% de las naves atracadas.

La estadía media por buque mercante fue de 22, un punto más que en el 2013.

## Tonelaje, Registro Bruto y Eslora

El TRB 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 18.764 toneladas de registro bruto, un aumento promedio por nave de 1.979 toneladas de Registro Bruto

El aumento o disminución en el tamaño de las naves se relaciona con la medida de las esloras, en el 2014 la eslora promedio por nave fue de 168 metros, o sea siete metros promedio por buque más, que los del 2013 que fueron de 161 metros de eslora. El aumento de las 1.536.274 TRB y la disminución de los 9.982 metros de eslora en el 2014 obedecen a la Reestructuración de la Industria del *shipping* en respuesta al impacto del comercio mundial marítimo.

### ESLORA TOTAL (metros)

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	17.570	21.108	22.228	19.140	15.581
Frigorífico	114.986	123.057	98.172	90.999	92.199
Portacontenedor	169.757	197.075	194.276	194.037	185.820
Roll on roll off	23.522	14.051	9.113	3.966	1.280
Granel sólido	-	853	56	3.671	3.206
Granel líquido	3.544	3.029	3.886	2.857	3.892
Petrolero	3.967	1.751	183	183	144
Gasero	17.860	18.586	18.046	16.368	16.399
Crucero	29.613	24.769	15.691	15.217	18.016
Otros	85	-	127	192	112
<b>General</b>	<b>380.903</b>	<b>404.278</b>	<b>361.777</b>	<b>346.631</b>	<b>336.649</b>

### USO DE REMOLCADORES MARINOS

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	183	269	302	281	267
Frigorífico	902	1.138	1.168	1.152	1.256
Portacontenedor	1.337	1.650	2.049	2.282	2.035
Roll on roll off	150	94	139	56	14
Granel sólido	-	7	3	61	57
Granel líquido	30	34	52	34	65
Petrolero	49	23	2	3	2
Gasero	250	262	282	257	290
Crucero	116	93	78	119	126
Otros	1	-	1	3	2
<b>General</b>	<b>3.018</b>	<b>3.570</b>	<b>4.076</b>	<b>4.248</b>	<b>4.114</b>

## 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 la carga.

En el año que se analiza, el tiempo de espera promedio de naves mercantes hasta la asignación de un puesto de atraque, registró un aumento de 1.349 horas, 3% más y una espera promedio por buque mercante de 21 horas, 2 más que en el 2013.

En los cuadros 14 y 15 de Inactividad según responsable y según la fase de operación se observó un aumento de 568 horas, más que lo registrado en el año 2013, el aumento de estas horas se debió mucho a los diferentes factores negativos que afectaron de forma directa las operaciones portuarias a través de todo el año 2014.

### NUMERO MEDIO DE CUADRILLAS

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	1,4	1,4	1,3	1,2	1,1
Frigorífico	2,4	2,3	2,3	2,5	2,5
Portacontenedor	2,0	2,0	2,2	2,2	2,5
Roll on roll off	1,2	1,2	1,1	1,1	0,9
Granel sólido	0,0	1,1	1,6	1,0	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					
Otros					
<b>General</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,1</b>	<b>2,2</b>

### INACTIVIDAD DE NAVE SEGUN RESPONSABLE (horas)

Responsable	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Autoridad portuaria	3.165	4.363	17.463	14.985	13.838
Holgura óptima	382	-	-	-	-
Representantes navieros. Adel. ETA	34.885	37.130	29.607	26.423	29.529
Compañías estibadoras	172	1.370	1.105	1.121	929
No imputable	4.375	292	49	2.269	497
Otras causas	2.662	467	1.883	429	1.003
<b>General</b>	<b>45.641</b>	<b>43.622</b>	<b>50.106</b>	<b>45.227</b>	<b>45.795</b>

**INACTIVIDAD DE NAVE POR FASE DE OPERACION**  
(horas)

<b>Fase</b>	<b>2.010</b>	<b>2.011</b>	<b>2012</b>	<b>2.013</b>	<b>2.014</b>
De arribo a terminación de atraque	34.885	33.237	39.433	35.926	37.769
De terminación de atraque a inicio de operaciones	3.165	4.318	3.095	2.740	2.813
De inicio de operaciones a terminación de operaciones (con cuadrillas)	172	80	80	70	118
De inicio de operaciones a terminación de operaciones (sin cuadrillas)	382	271	315	598	502
De finalización de operaciones a finalización de desatraque	4.375	3.737	3.963	2.265	2.163
De desatraque a reatraque	2.662	1.979	3.219	3.628	2.430
De desatraque final a zarpe	-	-	2	-	-
<b>General</b>	<b>45.641</b>	<b>43.622</b>	<b>50.106</b>	<b>45.227</b>	<b>45.795</b>

**TRAFICO DE CARGA DESEMBARCADO**  
(toneladas métricas)

<b>Modalidad</b>	<b>2.010</b>	<b>2.011</b>	<b>2012</b>	<b>2.013</b>	<b>2.014</b>
Convencional	395.049	464.750	445.901	452.381	397.849
Frigorífico	229.899	231.634	176.562	233.017	237.333
Portacontenedor	1.469.375	1.451.932	1.668.331	1.684.598	1.723.578
Roll on roll off	94.489	48.350	51.961	18.754	3.535
Granel sólido	-	45.482	1.305	45.874	5.967
Granel líquido	102.976	153.502	205.956	80.274	108.849
Petrolero	564.712	265.072	-	39.190	11.813
Gasero	1.748.401	1.825.106	2.006.083	2.043.151	2.156.010
Crucero	15	-	0	272	458
Otros	0	-	0	-	-
<b>General</b>	<b>4.604.916</b>	<b>4.485.828</b>	<b>4.556.099</b>	<b>4.597.511</b>	<b>4.645.392</b>

## 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 254 toneladas en una hora de estadía en atracadero, 9 toneladas más que el promedio registrado en el

2013. El cuadro no. 24 informa que en promedio las modalidades movilizaron 330 toneladas, en una hora efectiva nave de trabajo, 23 más que el promedio registrado en 2013 y el cuadro no. 25 informa que en promedio las modalidades movilizaron 151 toneladas, en una hora efectiva cuadrilla de trabajo, 2 más que lo registrado en promedio en el 2013

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

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	138	132	129	128	118
Frigorífico	154	164	160	180	174
Portacontenedor	257	247	247	268	283
Roll on roll off	158	135	131	121	99
Granel sólido	-	156	60	95	114
Granel líquido	207	242	193	130	123
Petrolero	701	921	427	1.225	408
Gasero	489	561	611	536	589
Crucero					
Otros					
<b>General</b>	<b>231</b>	<b>230</b>	<b>232</b>	<b>245</b>	<b>254</b>

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

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	182	175	172	171	163
Frigorífico	204	209	206	224	229
Portacontenedor	327	315	307	331	357
Roll on roll off	228	198	201	197	206
Granel sólido	-	198	129	119	145
Granel líquido	299	314	245	167	166
Petrolero	1.171	1.186	517	1.355	535
Gasero	651	753	816	704	801
Crucero					
Otros					
<b>General</b>	<b>303</b>	<b>295</b>	<b>296</b>	<b>307</b>	<b>330</b>

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

## 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 51% del tiempo estuvo en servicio en atracadero, el cuadro no.27 indica que una nave que estuvo dando servicio en atracadero, en promedio el 95% 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 76% fue tiempo efectivo de trabajo por nave.

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

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	129	121	133	144	142
Frigorífico	85	89	88	88	92
Portacontenedor	165	159	140	151	145
Roll on roll off	187	163	179	187	222
Granel sólido	-	187	83	120	148
Granel líquido	309	319	248	169	168
Petrolero	1.187	1.205	518	1.373	546
Gasero	659	764	827	712	810
Crucero	-	-	-	-	-
Otros	-	-	-	-	-
<b>General</b>	<b>153</b>	<b>150</b>	<b>145</b>	<b>149</b>	<b>151</b>

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

Modalidad	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
Convencional	0,425	0,487	0,466	0,418	0,492
Frigorífico	0,649	0,652	0,667	0,687	0,676
Portacontenedor	0,541	0,544	0,525	0,546	0,506
Roll on roll off	0,531	0,393	0,279	0,163	0,154
Granel sólido	-	0,821	0,419	0,208	0,368
Granel líquido	0,441	0,602	0,450	0,391	0,509
Petrolero	0,487	0,468	0,146	0,110	0,890
Gasero	0,335	0,434	0,323	0,394	0,282
Crucero	0,925	0,891	0,940	0,914	0,918
Otros	0	0	0	-	-
<b>General</b>	<b>0,539</b>	<b>0,567</b>	<b>0,524</b>	<b>0,526</b>	<b>0,512</b>

## Uso de remolcadores

El uso de los remolcadores en el 2014 disminuyó en 3% o sea 134 maniobras menos que el año anterior, esta disminución se debió en gran parte a la disminución de los 145 buques que dejaron de atracar en ese año.

## Tráfico y composición de la carga

La carga movilizada en el Complejo Portuario de Limón- Moín en el 2014 aumentó un 1%, alrededor de 144.000 toneladas métricas más que lo registrado en el 2013.

De las 10.813. Mills de toneladas métricas movilizadas en el año 2014, el 78% (8.420 Mills TM) fue trasegada por la terminal "Gastón Kogan" y el 22% (2.393 Mills TM) en la terminal "Hernán Garrón".

De ese total movilizado, el 57% 6.167.5 Mills toneladas se refiere a carga embarcada y el 43% 4.645.0 Mills toneladas a la carga desembarcada.

Las exportaciones tuvieron una variación absoluta de 95.7 miles toneladas, 2% más que lo exportado en el año 2013. En cuanto a las importaciones sin tomar en cuenta el petróleo disminuyó su movimiento en casi 7% 197.395 toneladas con respecto al 2013; así mismo, se puede decir que las importaciones de petróleo aumentaron en 13%, 245.2 miles de toneladas más comparado con el año anterior.

**TRAFICO DE CARGA POR PRINCIPALES PRODUCTOS  
PUERTO LIMON Y MOIN 2014  
(toneladas métricas)**

<b>Producto</b>	<b>LIMON</b>	<b>MOIN</b>	<b>Total</b>
<b>Desembarque</b>			
Papel y cartón	155.098	333.902	489.000
Hierro	53.825	23.175	77.000
Textiles	27.556	9.444	37.000
Productos químicos	171.060	65.220	236.280
Resinas	101.480	104.520	206.000
Fertilizantes	16.720	105.000	121.720
Petróleo y derivados	30.392	2.252.608	2.283.000
Vehículos y repuestos	48.845	42.155	91.000
Otros productos	480.076	519.926	1.104.392
<b>Embarque</b>			
Banano	159.932	2.294.068	2.454.000
Café	54.647	51.353	106.000
Verduras	97.618	159.382	257.000
Frutas frescas	273.139	1.872.861	2.146.000
Plantas y hortalizas	21.864	46.136	68.000
Textiles	9.341	659	10.000
Otros productos	691.103	539.787	1.126.500
<b>General</b>	<b>2.392.696</b>	<b>8.420.196</b>	<b>10.812.892</b>

### Principales productos

En el desembarque, el hierro y la maquinaria y repuestos fueron los productos que más experimentaron disminución, el resto experimentaron aumento en las toneladas movilizadas. Los productos que sobresalieron en su movilización fueron el petróleo y productos para la construcción.

De los principales productos embarcados que trasegaron por el complejo portuario en el 2014, todos excepto la piña y el melón disminuyeron el trasiego. Los productos más sobresalientes en esta disminución fueron el banano, el café y los alimentos procesados.

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

<b>País</b>	<b>2.010</b>	<b>2.011</b>	<b>2012</b>	<b>2.013</b>	<b>2.014</b>
<b>De países industriales</b>	<b>51</b>	<b>62</b>	<b>52</b>	<b>35</b>	<b>38</b>
Estados Unidos	37	36	32	26	23
Alemania	1	2	2	-	-
Italia	4	4	4	2	1
Países Bajos (HOL-BEL-NOR-DINA)	5	13	9	6	3
Reino Unido (INGL-ESCOC-IRLAN-GIBRA)	4	7	5	1	11
<b>De países en desarrollo</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
Venezuela	-	-	-	-	-
México	-	-	-	-	-
Colombia	8	5	5	7	8
Brasil	-	-	-	-	-
<b>De países Centroamericanos</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>27</b>
<b>De otros países</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>33</b>	<b>27</b>

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

<b>País</b>	<b>2.010</b>	<b>2.011</b>	<b>2012</b>	<b>2.013</b>	<b>2.014</b>
<b>De países industriales</b>	<b>48</b>	<b>57</b>	<b>54</b>	<b>41</b>	<b>44</b>
Estados Unidos	40	41	42	36	33
Alemania	1	1	1	-	-
Italia	2	3	2	1	1
Países Bajos(	3	8	6	3	2
Reino Unido	2	4	3	1	9
<b>De países en desarrollo</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
Venezuela	1	1	1	1	-
México	-	-	-	-	0
Colombia	10	6	5	6	6
Brasil	-	-	-	-	-
<b>De países centroamericanos</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>25</b>
<b>De otros países</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>28</b>	<b>25</b>

## Movimientos de contenedores y furgones

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

En el 2014 el complejo Portuario Limón-Moín dejó de recibir alrededor de 65 naves con contenedores y furgones (entre portacontenedores, frigoríficos y Roll-on / Rol-of) comparado con el comportamiento del 2013.

El total de la carga contenerizada fue por 6.470.0 mills toneladas, 57 mil toneladas más, o sea un 1% con relación al 2013, siendo en la terminal "Gastón Kogan" donde se movilizó el 69% de las unidades, 392.374 entre cargadas y vacías con un total de 4.476. millones de toneladas.

En general las unidades y los TEUS aumentaron en un 3%, 17.206 y 36.015 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.

### TRAFICO DE CONTENEDORES Y FURGONES

Descriptor	2.010	2.011	2012	2.013	2.014
<b>Desembarque</b>					
<b>Contenedores</b>					
Unidades	225.936	236.552	260.591	270.952	280.697
TEU	425.168	446.085	493.091	517.699	537.475
Carga (TM)	1.763.557	1.725.451	1.765.792	1.900.850	1.911.624
<b>Furgones</b>					
Unidades	253	230	33	45	-
TEU	474	457	61	89	-
Carga (TM)	186	188	20	131	-
<b>Embarque</b>					
<b>Contenedores</b>					
Unidades	230.231	241.512	270.189	282.450	290.030
TEU	432.145	454.205	507.219	535.572	552.024
Carga (TM)	3.646.049	3.888.469	4.128.091	4.511.028	4.558.434
<b>Furgones</b>					
Unidades	194	285	84	74	-
TEU	388	562	170	124	-
Carga (TM)	117	74	127	1.292	-
<b>Total de movimientos</b>					
Unidades	456.614	478.579	530.897	553.521	570.727
TEU	858.175	901.309	1.000.541	1.053.484	1.089.499
Carga (TM)	5.409.908	5.614.182	5.894.030	6.413.302	6.470.058

# ADMINISTRACIÓN DE DESARROLLO

---

## Administración de desarrollo

En el campo de la Administración de Desarrollo, ésta tiene la finalidad de promover los proyectos para el crecimiento de la región, procurando fundamentalmente el mejoramiento de la calidad de vida de la población a través de acciones en el ámbito del fomento de los sectores productivos, la innovación, la tecnología y los emprendimientos por medio de la gestión y el desarrollo empresarial. Esta visión se ha visto opacada en las últimas décadas por una gestión del desarrollo basado en el asistencialismo y acciones aisladas que poco han contribuido con sus objetivos.

De acuerdo con esta percepción, se impulsan una serie de actividades con diferentes organizaciones con el fin de replantear la gestión de la Administración de Desarrollo, a efecto de delinear su accionar hacia una función de facilitador y colaborador, que resalte una verdadera promoción del Desarrollo Socioeconómico de la región.

Así las cosas, se ha concertado y efectuado dos sesiones de trabajo con funcionarios de la Universidad Estatal A Distancia, en donde se ha puesto sobre la mesa, la necesidad de replantear el modelo de atención de las comunidades, la forma de coordinar el trabajo y colaboraciones que ejecuta actualmente dicha Administración.

En esta línea, se estarán realizando a partir del segundo bimestre del próximo año, talleres de trabajo interdisciplinarios, en procura de un producto que nos permita dicho replanteamiento. Como herramienta fundamental, se utilizará el Plan de Competitividad Territorial, procurando crear el mecanismo para la ejecución e implementación de éste, a partir de la creación de la estrategia para el involucramiento de las diferentes entidades que deben participar ya sea directa o indirectamente.

Se han llevado a cabo, grandes esfuerzos para lograr el ingreso a los territorios indígenas con propuestas de desarrollo acorde con las necesidades de las poblaciones y en conjunto con el Institución Nacional de la Mujer, el Ministerio de Seguridad Pública, y la Caja Costarricense del Seguro Social, de forma tal que se pueda ampliar las propuestas de acción para las poblaciones indígenas conforme a sus requerimientos reales.

A partir de las condiciones climáticas que nos afectaron a fin de año, conjuntamente con la Comisión Nacional de Emergencias, retomamos el soporte de emergencias atendidas a través de la dotación de equipo pesado, profesional y personal que se suman a la colaboración que se requiere en la provincia.

En cuanto al tema de cruceros, se ha venido trabajando en una propuesta de crear un Limón – Homeport, para lo cual hemos explotado las relaciones políticas con la Federación de Cruceros del Caribe, así como alianzas estratégicas para ubicar recursos y propuestas de desarrollo para una Terminal Turística.



**Limón se ha convertido en los últimos años en una de las paradas predilectas de los cruceros que navegan en el Mar Caribe, lo cual ha reactivado el dinamismo de la economía de la provincia.**

Paralelamente, hemos dado seguimiento y atención a los componentes rescatados del Proyecto Limón Ciudad Puerto, como lo son Patios de Instituto de Ferrocarriles, Playa Los Baños, así como la problemática de inundaciones y alcantarillado sanitario y el proyecto en la Isla Quribrí.

Conjuntamente con la oficina de la Primera Dama de la República y la Presidencia Ejecutiva del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, se promovió un encuentro con los seis Alcaldes de la provincia de Limón, a fin de exponer el interés de plantear al Ministerio de Obras Públicas y

Transportes, se estudie la posibilidad para facilitar el establecimiento de tajos en cada uno de los seis cantones de la provincia de Limón, de manera que cada cantón pueda disponer de estas instalaciones, que proveen del principal insumo para la construcción de carreteras y caminos, reduciendo los costos por traslado de materiales, que actualmente tienen debido a que deben acarrear material de lugares alejados.

En esta misma línea, se ha discutido con dicho Ministerio, la revisión de una directriz de la anterior administración que generó una reducción del porcentaje de distribución de asfalto a las Municipalidades, perjudicando en este caso a los cantones de Limón. En este sentido, lo que se propone es que se reconsidere dicha directriz y se puedan incorporar los mecanismos para establecer una adecuada distribución del asfalto, de acuerdo con las necesidades de cada cantón.

En el marco de las gestiones para crear facilidades a los productores de cacao, estamos promoviendo un decreto declarando de interés nacional, la producción, procesamiento, comercialización y exportación del cacao y sus derivados

## **Obras ejecutadas**

### **Programa de asesoría técnica a pymes agropecuarios, agroindustriales y acuícolas**

Asesoría y acompañamiento técnico a productores, productoras y estudiantes, así como los respectivos grupos de productores en las áreas agroindustrial, acuicultura, pesca y agropecuario en la región Huétar Caribe, en donde se fomentó y apoyó la producción comercial de rubros los cuales se clasifican como no tradicionales, que se comercializan a nivel local, regional e internacional, los cuales son: plátano, banano dátil, banano orgánico, red macabú, maracuyá, granos básicos, palma aceitera, cacao, tilapia de engorde y para pesca recreativa; asimismo se realizaron eventos de capacitación a educandos, educadores y grupos de productores en temas agroindustriales entre otros.

Durante el periodo 2014 se brindó asesoría y acompañamiento técnico a un total 747 de clientes:

Acuicultura:	70
Agroindustria:	144
Agropecuaria:	533

En cuanto a la acuicultura se brindó asesoría, acompañamiento técnico y seguimiento a productores en los cantones de Pococí, Siquirres, Matina, Limón y Talamanca, los cuales se detallan en el cuadro No.1.

En el área Agropecuaria se brindó asesoría, acompañamiento técnico y seguimiento a productores y productoras en todos los cantones de la provincia de Limón.



**El cultivo de arroz en la región de Limón tiene mejores rendimientos por cosecha debido a la presencia de más lluvia en la zona.**

En el área agroindustrial la labor se orientó sustancialmente a la capacitación de estudiantes de nivel superior en los principales Colegios Técnicos Agropecuarios en la provincia de Limón, así como a la atención inmediata de pedidos de solución de problemas técnicos en procesos agroindustriales de empresas y grupos organizados de productores y productoras.

Cabe hacer mención que se participó en feria Expo-Limón 2014 (International Investors Conference), se elaboró y exhibió diversos productos autóctonos de la zona caribeña costarricense con el fin de aleccionar a los participantes y visitantes del potencial que tienen, entre algunos de estos productos se tiene: Tilapia enlatada, Jack Fruit en almíbar, Castaña en salmuera, Harina de plátano y banano, Banano pasa, Aceite de coco y Vinagre de banano, entre otros.

### Proyectos productivos en el área de la acuicultura

Cantón	Comunidad	Proyecto	Cantidad Estanques	Espejo de agua m <sup>3</sup>
Pococí	Losilla	Producción de tilapia de engorde en pilas circulares	7	175
	Guápiles/Colegio Técnico Profesional de Pococí	Producción de tilapia de engorde	10	1500
Siquirres	Louisiana	Producción de tilapia de engorde y pesca recreativa	8	1200
	La Francia	Producción de tilapia de engorde	3	450
Matina	Corina	Producción de tilapia de engorde y pesca recreativa	8	400
Limón	San Carlos del Valle La Estrella	Producción de tilapia de engorde	16	2500
Talamanca	Carbón 1	Producción de tilapia de engorde	6	700
	Carbón 2	Producción de tilapia de engorde y pesca recreativa	3	600

## Proyectos productivos en el área agropecuaria

Cantón	Rubro	PEA	Productores	Área en hectáreas	Visita finca
Guácimo	Cacao		9	5,50	13
	Palma aceitera		10	166	18
	Plátano		28	33,75	117
<b>Subtotal</b>		<b>47</b>	<b>47</b>	<b>205,25</b>	<b>148</b>
Limón	Cacao		10	30	25
	Maracuyá		30	18	47
	Plama aceitera		6	84,50	37
	Plátano		27	110	30
<b>Subtotal</b>		<b>70</b>	<b>73</b>	<b>242,50</b>	<b>139</b>
Matina	Banano orgánico		2	3	2
	Cacao		8	22,50	27
	Datil		15	51,60	74
	Palma aceitera		22	386	86
	Plátano		17	77	68
<b>Subtotal</b>		<b>57</b>	<b>64</b>	<b>540,10</b>	<b>257</b>
Pococí	Cacao		19	23,75	22
	Datil		1	0,50	3
	Maiz		5	2,50	5
	Maracuyá		1	1	1
	Palma aceitera		2	115	4
	Plátano		80	104,50	157
<b>Subtotal</b>		<b>108</b>	<b>64</b>	<b>247,25</b>	<b>192</b>
Siquirres	Cacao		23	70,75	163
	Frijol		1	025	3
	Maiz		8	2	59
	Maracuyá		11	10	21
	Palma aceitera		26	360,50	193
	Plátano		7	98	50
<b>Subtotal</b>		<b>71</b>	<b>76</b>	<b>541,50</b>	<b>489</b>
Talamanca	Arroz		13	6,13	18
	Cacao		5	5	5
	Frijol		38	18,75	81
	Maiz		39	19,50	79
	Maracuyá		32	20	49
	Plátano		117	443	222
<b>Subtotal</b>		<b>180</b>	<b>244</b>	<b>512,38</b>	<b>454</b>
<b>Total general</b>		<b>533</b>	<b>612</b>	<b>2.288,98</b>	<b>1.679</b>

## **Proyecciones para el período 2015-2017**

El Departamento de Asistencia Técnica tiene establecido en el Plan Operativo Institucional del 2015, asesorar y acompañara técnicamente a 557 clientes en la provincia de Limón esto en las tres áreas previamente mencionadas.

De igual manera en el marco del Convenio de Asistencia técnica INDER-JAPDEVA, existe el compromiso de capacitar, asesorar y/o adiestrar, en el año 2015 a 517 clientes, valor que se incrementará un 15% hasta el año 2017 que es el periodo de vigencia del mismo.

Los siguientes son algunos de los proyectos que se van a ejecutar y apoyar en el área de la acuicultura y pesca:

### **Colegio Técnico Profesional de Siquirres**

Se construirá una batería de 6 estanques de tierra con una capacidad de 150 m<sup>3</sup> cada uno, se beneficiarán 320 estudiantes directos, aunado que este proyecto funcionará de apoyo académico/curricular a los estudiantes; se estima una producción de 700 kilos de tilapia fresca cada tres meses.

### **Asociación de Pescadores del Litoral Atlántico (ASPELTA)**

Proyecto de modernización del Centro de Acopio y muelle pesquero:

Se brindará acompañamiento técnico al proyecto de modernización del Centro de Acopio y muelle pesquero de la Asociación de Pescadores del Litoral Atlántico (ASPELTA), ubicada al costado este del puente de Cieneguita, con el propósito de cumplir con los estándares de SENASA y a la vez brindarle al consumidor limonense producto de buena calidad.

Los beneficiarios se estiman en 30 pescadores directos y 150 indirectos

## **Cooperativa de Pescadores y Servicios Múltiples de la Barra de Peshurt del Caribe R.L. (COOPEBONIFACIO)**

Acompañamiento técnico a la organización en la búsqueda de financiamiento de equipo y artes de pesca a utilizarse en el área de pesca artesanal con el fin de mejorar el estatus económico de la familia. Los beneficiarios directos son 27 (asociados) y 80 indirectos

## **Programa de mejoramiento de caminos vecinales**

La Infraestructura rural de la provincia en el acceso a servicios de educación, salud, turismo, producción agrícola entre otros.

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.

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 para el acceso a otros servicios básicos, dirigido a lograr el bienestar de los habitantes de esta región. 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.

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

**Apertura de caminos:** Construcción en tierra de caminos en montaña o donde únicamente existía un trillo, mediante el trabajo de tractor para el posterior acarreo y colocación de material de río con la maquinaria y el equipo de la Administración de Desarrollo, con el propósito de dar apoyo a los proyectos productivos, turísticos, zonas indígenas y de infraestructura civil de La Provincia de Limón.



La construcción y el mantenimiento de caminos vecinales es una de las labores más importantes de JAPDEVA como parte del compromiso de promover el desarrollo de la provincia de Limón.

Apertura de Caminos			
Año	Cantón	Ubicación	Kilómetros
2014	Limón	Altos Pozos de Victoria	3,0
2014	Limón	Bananito norte	0,3
2014	Limón	Bella Vista - San Clemente	1,5
2014	Limón	Camino Cementerio Río Blanco	1,0
2014	Limón	Cerro de Hule	1,5
2014	Limón	Moín (Varadero - Barra Matina)	3,0
2014	Limón	San Carlos-Caño Negro	3,1
2014	Limón	Vesta Suruy	2,0
2014	Pococí	El Zota - Rincón del Valle	11,0
2015	Limón	Los Cocos de Rio Blanco	0,2
2015	Talamanca	Centro de Población de Carbón Dos	2,6
2015	Talamanca	Coroma-Puerto Lary	5,0
<b>Total</b>			<b>34,2</b>

**Mantenimiento de campos deportivos:** Nivelación y/o compactación de las plazas deportivas, con el fin de aplanar la superficie y así fomentar el deporte y recreación de la población.

Mejoramiento de campos deportivos			
Año	Cantón	Ubicación	Unidades
2014	Limón	Escuela Siberia	1
2014	Matina	Batan	1
2014	Matina	Santa Marta	1
2014	Pococí	Barrio El Rótulo en Cariari	1
2015	Matina	Poli Deportivo de Estrada-Matina	1
<b>Total</b>			<b>5</b>

**Apertura de zanjas y colocación de alcantarillas:** Coadyuvar a la mejora de la red de acueductos rurales, con la maquinaria y el equipo de la Administración de Desarrollo, con el fin de construir acueductos que brinde agua potable para las comunidades.

**Recaba de canales:** Se compone de la operación de limpieza de sedimentos en cursos de agua para aumentar la profundidad de un canal navegable o de un río con el fin de aumentar la capacidad de transporte de agua, evitando así las inundaciones aguas abajo. Asimismo, se pretende con ello aumentar el calado de estas zonas para facilitar el tráfico marítimo por ellas sin perjuicio para los botes, evitando el riesgo de encallamiento.



<b>Apertura de Zanjas, Recabas y Colocación de Tubería</b>			
<b>Año</b>	<b>Cantón</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Distancia km</b>
2014	Guácimo	La Argentina	0,96
2014	Guácimo	Limbo	0,50
2014	Guácimo	San Jorge	1,10
2014	Guácimo	Santa Marta	0,90
2014	Limón	Barrio Santa Lucía de Cieneguita	0,40
2014	Limón	Bonifacio de Penshurt	1,00
2014	Limón	Canal Villa Plata	0,60
2014	Limón	Río Bote	0,60
2014	Limón	Río Dixibre	0,50
2014	Limón	Villa del Mar 1	0,30
2014	Matina	Barra de Matina	0,20
2014	Matina	Brazo Canal Pascual	0,60
2014	Matina	Canal Batán	3,70
2014	Matina	Canal Luzón	1,20
2014	Pococí	Aguas Frías - Llano Bonito	0,20
2014	Pococí	Astua Pirie - Campo 5	1,00
2014	Pococí	Barrio Las Brisas de Cariari	0,70
2014	Pococí	Finca Caribe	0,70
2014	Pococí	La Teresa	5,20
2014	Siquirres	Acueducto Herediana	4,00
2015	Matina	Canal Batán	0,50
2015	Siquirres	Canal en Parismina	1,30
2015	Talamanca	Centro de Población Hone Creek	0,60
		<b>Total</b>	<b>26,76</b>

**Mantenimiento de caminos:** Relastreo, conformación y bacheo de la red vial provincial, mediante el acarreo y colocación de material de río con la maquinaria y el equipo de la Administración de Desarrollo, con el propósito de dar apoyo a los proyectos productivos, turísticos y de infraestructura civil de La Provincia de Limón.

<b>Mantenimiento de Caminos</b>			
<b>Año</b>	<b>Cantón</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Distancia km</b>
2014	Guácimo	La Argentina	8,0
2014	Guácimo	Pueblo Nuevo - Asentamiento Línea Vieja	10,0
2014	Limón	Armenia	0,9
2014	Limón	Buena Vista – Buenos Aires – San Clemente	5,2
2014	Limón	Centro de Población de San Carlos	0,3
2014	Limón	Cerro de Hule	1,5
2014	Limón	CP. Buena Vista – San Clemente	4,0
2014	Limón	Cruce Buena Vista – San Clemente	6,3
2014	Limón	Cruce Buena Vista a Centro de Población de Buena Vista	2,0
2014	Limón	Dondonia	9,0
2014	Limón	Escuela Caño Negro	0,1
2014	Limón	La Colonia entrada Armenia	2,4
2014	Limón	Limón 2000	3,2
2014	Limón	Moín (Camino Turístico)	2,0
2014	Limón	Penshurt	3,6
2014	Limón	Puente Verde de Victoria – Altos de Victoria	7,0
2014	Limón	Río Quito - Brisas de Veragua (Camino Turístico) - 2 Veces	18,0
2014	Limón	San Clemente - Jabillos - Pelotas - Buenos Aires	14,0
2014	Limón	San Rafael-Bella Vista	5,0
2014	Limón	Tajo Río Ñiñey-San Rafael	2,0
2014	Limón	Villa del Mar #1	3,8
2014	Matina	24 Millas – Puente Nuevo de Santa Marta	3,5
2014	Matina	24 Millas – Puente Viejo de Santa Marta	3,3
2014	Matina	26 Millas – Sara	6,6
2014	Matina	28 Millas - Ruta #32	3,8
2014	Matina	Batan Centro - Sara - 2 veces	12,0
2014	Matina	Batán Centro (Ramal 7, Las Palmas, Barrio Trinidad)	6,0
2014	Matina	Batan Centro-Barrio Jardín	3,0

2014	Matina	Bristol - La Esperanza	1,6
2014	Matina	Calle Centro de Luzón	1,5
2014	Matina	Clínica Batan – Almendros	2,2
2014	Matina	Cocique	0,4
2014	Matina	Estrada - Turquesa Dorada	3,0
2014	Matina	La Maravilla - Saborío	3,0
2014	Matina	La Trocha – Santa Marta - 2 veces	8,5
2014	Matina	Reserva Indígena Bajo Chirripó (Palmeras - Chumico - Pozo Azul)	9,0
2014	Matina	Ruta #32 - 15 Millas	12,0
2014	Matina	Ruta #32 – Cuba Creek - Gallo Manzo	7,8
2014	Matina	Ruta #32 – Saborío	7,0
2014	Matina	Ruta #32 - San Miguel	2,1
2014	Matina	Ruta #32 - Zent Viejo	1,5
2014	Matina	Saborío – 15 Millas	3,0
2014	Matina	Santa Marta - Luzón	2,0
2014	Matina	Sara - Goshen	4,0
2014	Matina	Zent Viejo-Palestina	3,0
2014	Pococí	Campo Ferial	3,0
2014	Pococí	La Guaria	6,0
2014	Pococí	Pueblo Nuevo-Lomas de Sierpe (Sector A y Sector B)	10,8
2014	Siquirres	Barrio Los Laureles	3,0
2014	Siquirres	Codela - Milano	10,0
2014	Siquirres	Germania #1 a Germania Centro	3,0
2014	Siquirres	Heredia	12,0
2014	Siquirres	Palmiras	6,0
2015	Guácimo	Pueblo Nuevo-Lomas de Sierpe	15,0
2015	Limón	Camino turístico Moín-Varadero (dos veces)	8,0
2015	Limón	Rio Quito-Veraguas	7,0
2015	Pococí	Cuatro Esquinas- La Pavona	20,0
2015	Talamanca	Colegio Bribri-Bambú	8,0

	<b>Total de kilómetros</b>	<b>329,9</b>
--	----------------------------	--------------

**Limpieza de zonas costeras:** Nivelación de las playas, limpiando escombros y malezas de la corteza, con el fin de mantener las playas limpias para el turismo local.

<b>Limpieza de Zonas Costeras</b>			
<b>Año</b>	<b>Cantón</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Distancia M2</b>
<b>2014</b>	Limón	Moín - 2 veces	2.000
<b>2014</b>	Limón	Penshurt - 2 veces	2.000
		<b>Total</b>	<b>4.000</b>

## **Programa de conformación, lastreo y bacheo de caminos vecinales**

### **Convenio del INDER y recursos propios de JAPDEVA. Programado: 260 km**

La Administración de Desarrollo inició un proceso de gestión donde se establecen acuerdos y convenios con otras Instituciones, de tal forma que las acciones de cooperación han permitido la ejecución de programas y proyectos dirigidos al desarrollo de la Región Huetar Caribe.



**La apertura o mejoramiento de caminos vecinales ha impactado positivamente tanto en los tiempos como en la comodidad de los traslados entre los pueblos, esto en beneficio de personas particulares y comerciantes.**

<b>Convenios interinstitucionales</b>		
<b>Descripción</b>	<b>Monto aportes externos (millones de colones )</b>	<b>Estado de avance</b>
<b>ITCR</b> para instalación sede regional en CENFOCAP y Capacitación funcionarios de JAPDEVA	150.0	Ejecución
<b>CORBANA</b> convenio marco ejecutar obras de prevención, mantenimiento reconstrucción en cuencas hidrográficas, objetivo: reducir la vulnerabilidad.	350.0	Firmado y para iniciar ejecución
<b>INDER</b> para mantenimiento y reparación de caminos. I etapa Programado 95 km	261.1	finalizado
<b>INDER</b> para mantenimiento y reparación de caminos toda provincia II etapa – programado: 63 km	200.0	En ejecución
<b>INDER</b> para mantenimiento y reparación de caminos toda la provincia III etapa – programado: 40 km	220.0	En ejecución
<b>INDER</b> programa de Asistencia Técnica a productores agropecuarios, pymes turísticas y otros	50.0	En ejecución
<b>MOPT</b> - Obras Fluviales para trabajos mantenimiento en micro cuencas. JAPDEVA aporta 10.0 millones por año. (aporte vagoneta, tractor y pala retroexcavadora)	30.0	Trámite
<b>ICE</b> cooperación para instalación de torres en terrenos de JAPDEVA (Zona Franca) y mantenimiento de caminos de acceso a las torres-	300.0	Trámite
<b>CNP</b> para instalación de muros perimetral Centro Agrícola Cantonal de Limón	100.0	Ejecución
<b>MOPT-COSEVI</b> para donación de 2.5 ha. terrenos zonas francas de Liverpool a cambio de fortalecimiento equipo y maquinaria para mejoramiento de caminos y acondicionamiento del terreno (estima por CONAVI 800 millones colones)	N/D	Trámite

## **Programa de Identificación de obras y promoción de mejoras, construcción de infraestructura social**

### **Edificaciones y Servicios**

Ayudas Comunes e Ingeniería coordina con la Gerencia de Desarrollo la ejecución de proyectos de inversión regional, Transferencias a organizaciones y municipios, Proyectos por administración,

inversión en especies (puentes, caminos). Trabajos mancomunados con los seis cantones de la provincia de Limón.

<b>Edificaciones</b>			
<b>Proyecto</b>	<b>Lugar</b>	<b>Costo</b>	<b>Beneficiarios</b>
Centro de Acopio	Aguas frías Roxana, Pococí	¢21,900,000.00	Parceleros del Asentamiento dedicados a la producción de plátano

<b>Servicios</b>			
<b>Servicios</b>	<b>Lugar</b>	<b>Costo</b>	<b>Beneficiarios</b>
Servicios Profesionales en Ingeniería Civil en diseño y dirección técnica de Proyecto de Centro de Acopio.	Gavilán Canta Talamanca	¢4.000.000	ADITIBRI Asociación de Desarrollo Integral de Territorio Indígena Bribrí
Servicios Profesionales en Ingeniería Civil en diseño de un Proyecto de Centro de Acopio	Matina Centro (Pendiente la construcción)	¢2.000.000	Municipalidad de Matina
Servicios Profesionales en Ingeniería Civil en diseño y dirección técnica de Proyecto de Centro de Acopio.	Camuro Palmitas de Pococí	¢4.000.000	Asociación de Desarrollo Integral de Productores de banano dátil de la jurisdicción
Servicios Profesionales en Ingeniería Civil en diseño y dirección técnica de proyecto de remodelación del Salón Comunal	Distrito Primero Cantón Matina (Pendiente de construcción)	¢2.500.000	Residentes de la Urbanización Isaías Marchena
Servicios Profesionales en Ingeniería Civil en diseño y dirección técnica de Proyecto de remodelación edificio de la Escuela.	Carbón 2 de Talamanca	¢1.000.000	Junta de Educación, estudiantes y personal docente de la Escuela de carbón 2
Servicio de mano de obra especializada en la construcción de un techo del Salón Comunal	Salón Comunal de las Brisas del Valle La Estrella, Cantón Limón	¢1.700.000	Comunidad de Las Brisas del Valle La Estrella.
Servicio de mano de obra especializada en reparaciones de la infraestructura escolar	Escuela de Santa Rita, Distrito Blanco Cantón Limón	¢600.000	Junta de Educación, estudiantes y personal docente de la Escuela de Santa Rita.
Servicio de mano de obra especializada en mejoras en la infraestructura de la escuela	Escuela de San Gerardo, Distrito Roxana Cantón Pococí	¢900.000	Junta de educación, estudiantes y personal de la Escuela de San Gerardo.

## **Programa fomento a la Promoción del Desarrollo y COREDES-PROLI**

El Programa de Promoción del Desarrollo durante el período 2014 al 2015 se logró el establecimiento de programas de capacitación, asesoría técnica, fortalecimiento y financiamiento para Pymes turísticas, con la finalidad de aunar esfuerzos en el desarrollo del destino Caribe.

Promovió y coordinó acciones de desarrollo conforme al Plan de Desarrollo Regional de Competitividad Territorial de la Región Huetar Caribe 2012- 2022+. Se logró la Actualización del Plan Regional de Desarrollo 2014-2030+: Competitividad y Ordenamiento Territorial mediante Convenio con el MIVAH aporte fondos del ODETCA- consultoría – con apoyo del MIDEPLAN.

Programa de Municipios turísticos (Convenio con el ICT-JAPDEVA- Operación Oficinas de Gestión Turística Municipal) cultural en donde se dio el apoyo a la apertura de oficinas de gestión turística municipal Siquirres, Matina, Pococí, Talamanca, Guácimo y Limón.

Programa de coordinación ICT-JAPDEVA para mejoramiento sala de abordaje, y la promoción y desarrollo de acciones que permitan mejorar la actividad turística en la región.

Se estableció el Instituto Tecnológico de Costa Rica en Limón. Se estableció programa de cooperación con el CUNLIMON, basados en el Plan Regional de Competitividad para fortalecer la gestión empresarial en los cantones de la Región Caribe.

Con la finalidad de establecer una estrategia de mercado que permita el incremento del turismo de cruceros hacia el Caribe de Costa Rica. Se logró la conformación del Programa Promoción desarrollo turístico, para el apoyo al fomento del turismo de cruceros y la promoción del destino Caribe a nivel internacional. Además se Fortaleció una Comisión Turismo Municipal, Convenio ICT-JAPDEVA, Programa Municipios Turísticos, lo contribuyó a Promover el Desarrollo Regional,

Se desarrollaron mejoras en las instalaciones portuarias, en coordinación con el ICT, para el incremento del turismo de Cruceros hacia Costa Rica en donde y el establecimiento y operación del Plan Piloto de Seguridad Turística con el Ministerio de Seguridad Pública.

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

Se logró una estrategia de Seguridad en donde se logró un plan de vigilancia en los Destinos Turísticos Locales y el establecimiento de un Comité de Seguridad y la Implementación de Seguridad en los principales destinos turísticos con la colaboración Efectiva de la Policía Turística, Fuerza Pública y Tránsito.

Se capacitaron más de 20 Oficiales de Resguardo Portuario conforme a la actividad de cruceros.



La provincia de Limón se prepara ante la llegada de cruceros con el fin de que los turistas disfruten su estadía en la provincia. Una de las actividades consiste en el conocimiento de la cultura y tradiciones de la provincia, entre los que destacan los bailes (como en la fotografía), la comida y las bellezas naturales en playas y áreas de conservación.

**COREDES**  
PROLI

---

# COREDES - PROLI

*Una acción coordinada del Estado*

## COREDES – PROLI

Consejo Regional para el Desarrollo de la Provincia de Limón (COREDES – PROLI) fue creado por Decreto Ejecutivo No. 33778 –MIDEPLAN –CI, publicado en la Gaceta No. 107 del 1 de junio del 2007, con la finalidad de colaborar en el desarrollo de la Provincia de Limón, mediante la participación de los representantes institucionales, empresa privada y sociedad civil de la Región, mejorando la dirección, coordinación y articulación interinstitucional.

El COREDES –PROLI es un equipo de coordinación y articulación de gestión técnica y política, que promueve y propone planes, programas y proyectos estratégicos para el Desarrollo de la Región Huétar Caribe.

### **Visión**

Ser el equipo líder en gestión estratégica participativa de la Región Huétar Caribe, que promueve su desarrollo socioeconómico con identidad regional, a través de la articulación y coordinación de organizaciones públicas, privadas y de la sociedad civil, priorizando la implementación del Plan Regional de Desarrollo, con apego a los principios de interés social.

El Consejo de Desarrollo Regional está conformado por:

- Municipalidades de la Región
- Instituciones públicas desconcentradas en la región
- Las organizaciones cívicas comunales de la Región
- Las organizaciones del sector productivo
- Las entidades académicas de la región
- La Coordinación y Secretaría Técnica la tiene hasta la fecha JAPDEVA.

## Programas y proyectos

### Proyectos Región Huetar Caribe

#### Transporte e Infraestructura

##### Objetivo sectorial:

1. Mejorar la infraestructura de transportes en sus diferentes modalidades

Programas y proyectos	Meta 2015-2018	Monto (millones ₡)	Institución responsable
Mejorar la infraestructura y los servicios de Puerto Limón y Moín. Reducir el tiempo de inactividad de los buques	Reducir en 4 horas	155.000	JAPDEVA
Construcción de la Fase 2A de la Terminal de Contenedores de Moín	100,0% construida	251.567	JAPDEVA
Ruta 32. Ampliación tramo Puerto Viejo-Limón	30,0% de avance	23.818,6	CONAVI

- **7 puentes construidos en la Red Vial Nacional, en la Región Huetar Caribe.**

(CONAVI)

Para el año 2015 de los puentes a construir sobre la ruta nacional 247 se tiene el siguiente avance: Quebrada San Carleña (100%), Quebrada sin nombre km58+600 (100%); Río Penitencia (0%); Río Zapota (0%) y Quebrada sin nombre (0%).

- **Puentes en la Red Vial Cantonal construidos en la Región Huetar Caribe**

Limoncito, Quebrada San Carlos, Quebrada Chaves y Quebrada Cahuita). (MOPT)

**Política internacional**

**Objetivo sectorial de efecto**

1. Establecer y desarrollar las relaciones de Costa Rica con su entorno exterior, garantizando la preservación de la paz, la democracia participativa, la cooperación, el desarrollo humano y sostenible de la República, en un marco de pleno respeto al Derecho Internacional.

Programas y proyectos	Meta 2015-2018	Monto (millones ₡)	Institución responsable
Programa de Desarrollo e Integración entre Costa Rica y países de la región caribeña.	7 proyectos aprobados	10	MIDEPLAN, MRREE, CORE-DES-PROLI

- Ampliación de la demanda del Aeropuerto de Limón (actual y nuevo- ICT-Aviación Civil )
- Impulso de Limón como Centro de Cruceros –Plan Maestro cruceros-(JAPDEVA-ICT- MOPT)
- Fortalecimiento de Embajadas y Consulados en el Caribe por Costa Rica (RREE)
- Actividad comercial de Costa Rica con las Islas del Caribe y Litorales (COMEX)
- Fomento de marcos de cooperación internacional técnica, cultural y deportivas (alto rendimiento) del Caribe Cercano a Limón (ICODER- MCJD)
- Campaña Esencial Limón (COMEX-otros) en ejecución
- Programa de hermandad entre Municipalidades e Islas del Caribe (Municipios)
- Red Caribeña de La Juventud (UNESCO, MCJD, Persona Joven)

**Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones**

**Objetivo estratégico**

1. Promover que las empresas establecidas en CR., implementen actividades de innovación 2. Establecer una Política Pública de Ciencia, Tecnología, Innovación y Telecomunicaciones 3. Un

millón de nuevas suscripciones de Internet a velocidad de banda ancha de acceso y servicio universal 4. Duplicar el número de viviendas conectadas a banda ancha de acceso y servicio universal (373.406 viviendas) Programa o proyecto

- Centros Comunitarios Inteligentes (CECI) 2.0.

## Trabajo y Seguridad Social

### Objetivos sectoriales

1. Aumentar la empleabilidad de la población en edad de trabajar, favoreciendo la generación de empleo como mecanismo para la inclusión social. 2. Tutelar el cumplimiento de la legislación laboral para la restitución de los derechos laborales de las personas asalariadas del sector privado. 3. Disminuir el trabajo infantil y sus peores formas y el trabajo adolescente en Costa Rica.

Programas y proyectos	Meta 2015-2018	Monto (millones ₡)	Institución responsable
Programa de empleabilidad con énfasis en grupos vulnerables. Programas en áreas técnicas de mayor demanda de los sectores productivos en la región	4.547 egresados	6.478,0	INA
Programa Nacional de Empleo (PRONAE). Personas vinculadas en proyectos de infraestructura comunal, socio productivos y capacitación apoyadas con ingresos temporales en la región	5489 personas vinculadas	4.497,5	MTSS
Tutelaje y fiscalización de los derechos laborales. Patronos que cumplen con la normativa laboral	76,0% patronos	437,2	MTSS
Tutelaje y fiscalización de los derechos laborales. Trabajadores asalariados del sector privado, afectadas por incumplimiento en pago del salario Mínimo, a las que se les cumple con dicha normativa	78,0% trabajadores	137,0	MTSS

- **Programa Empléate**

Capacitar a 5.387 personas jóvenes entre 17 y 24 años de la Región Huetar Caribe en condición de vulnerabilidad durante el 2015-2018. (Director Nacional de Empleo MTSS) .

## Desarrollo Humano e Inclusión Social

### Objetivos sectoriales

1. Contribuir a reducir la pobreza extrema, mediante la articulación de los principales programas sociales y la atención integral de los hogares y familias, para la satisfacción de necesidades básicas, con énfasis en familias con jefatura femenina y personas con discapacidad. 2. Contribuir con la reducción de la desigualdad social y territorial, articulando servicios, redes de apoyo y proyectos de infraestructura social y productiva accesibles e inclusivos en distritos priorizados. 3. Fortalecer las capacidades de las personas en situación de pobreza, para insertarse en el mercado laboral, mejorar sus niveles de empleabilidad para aprovechar oportunidades de emprendedurismo y autoempleo.

Programas y proyectos	Meta 2015-2018	Monto (millones ₡)	Institución responsable
Programa interinstitucional para la satisfacción de necesidades básicas de familias en pobreza extrema	8.598 familias	20.624,0	IMAS, CNREE
Programa Avancemos y Programa Adolescentes Madres (becas estudiantiles)	2.3705 estudiantes	31.537,0	IMAS, PANI
Pensiones del Régimen No Contributivo (RNC) a ciudadanos en situación de pobreza, con énfasis en extrema pobreza	1.950 ciudadanos	2.340,0	CCSS
Atención de Personas Adultas Mayores (PAM) en pobreza	1.378 adultos mayores	6.370,0	CONAPAM
Promover el fortalecimiento de mujeres para el ejercicio de sus derechos a través de actividades de divulgación e información	1.200 mujeres	2,5	INAMU

**Educativo**

**Objetivo sectorial**

1.1 Una educación equitativa y de calidad que forme personas integralmente para que contribuyan al desarrollo del país. Programa o proyecto 1.1 Programa de formación en idiomas.

Programas y proyectos	Meta 2015-2018	Monto (millones ₡)	Institución responsable
Programa de formación en idiomas (inglés u otros)	517 egresados	704,0	INA
Ampliar la cobertura de los estudiantes matriculados en los programas Académico, Educación Comunitaria y Conservatorio en las zonas vulnerables	78,0% de la población matriculada de zonas vulnerables	2.643,0	CUNLIMON

**Salud, Nutrición y Deporte**

**Objetivo sectorial**

Mejorar el estado de salud de la población y la calidad de vida.

Fortalecer la detección, atención y seguimiento de las personas con trastornos mentales, del comportamiento y consumidoras de sustancias psicoactivas.

- **Programa Nacional de atención de los trastornos mentales, del comportamiento y de las adicciones**

Conformando un equipo interdisciplinario en la Región Huetar Caribe. (CCSS- Director de Servicios de Salud)

## **Cultura y Juventud**

- Programa de Emprendimientos y MIPYMES Culturales y Creativas fortalecidos. Para el periodo 2015-2018 : 23 pymes. 2015: 12 2016:7 2017: 1 2018:3 (MCJ – Unidad de Cultura y Economía)
- Programa de Desconcentración Cantonal Artística, Educativa y Cultural en actividades prioritarias entre ellas la Región Huetar Caribe y los Cantones de (Talamanca, Matina, Limón, Siquirres y Guácimo).
- Programa de radio y televisión en cantones prioritarios entre ellos la Región Huetar Caribe en los cantones (Talamanca, Matina, Limón, Siquirres y Guácimo). (SINART)
- Centros Comunitarios Inteligentes (CECI) 2.0.

## **Economía**

### **Objetivo sectorial**

1. Fortalecer las PYME, defendiendo los derechos de los consumidores y la sana competencia  
Programa o proyecto  
  
52 Nuevos Emprendimientos del programa de fortalecimiento de las PYMES, que reciben apoyo empresarial y técnico en la Región Huetar Caribe. (MEIC- DIGEPYME)

### **Comercio Exterior**

#### **Objetivo sectorial**

1. Promover las exportaciones de bienes y servicios e incentivar la atracción de inversión extranjera directa en Costa Rica.

- Aprobación del Proyecto de ley para el financiamiento de la modernización de los puestos fronterizos entre ellos el de SIXAOLA. (COMEX )

## **Turismo**

### **Objetivo sectorial**

Promover el desarrollo turístico sostenible, solidario y equitativo, mediante la innovación, el desarrollo del talento humano y una efectiva gestión pública que permita generar oportunidades para el desarrollo local, a través del mejoramiento de la competitividad turística y asegurando la grata permanencia de los turistas

- Impulso al Turismo de cruceros, mediante el aumento del 1% en el número de excursionistas de cruceros en el período 2015- 2018. ICT- Presidencia Ejecutiva

Las Autoridades Portuarias deben establecer una estrategia de desarrollo turístico de

1. Análisis y seguimiento de la Propuesta del Plan Maestro que desarrolla JAPDEVA
2. Convenio ICT-JAPDEVA para la remodelación de la Sala de Abordaje
3. Programa de capacitación para la atención de cruceristas que tiene el ICT junto con la Florida Caribbean Cruise Association
4. Coordinación con la Autoridad Portuaria y la empresa privada funciones que logren mejorar la calidad en los servicios ofrecidos a los cruceros
5. Programa de innovación y mejora de los productos ofrecidos a los cruceristas
6. Comisión de Seguridad atención de cruceros.

## Desarrollo Agropecuario y Rural

### Objetivos sectoriales

1. Aumentar el valor agregado agropecuario, impulsando la mejora en la productividad y el desarrollo rural sostenible. 2. Apoyar la meta nacional de reducción de la pobreza mediante acciones que mejoren las condiciones de vida en los territorios rurales y propicien la dignificación de la población rural.

- Centro Nacional de Promoción de Valor Agregado Agropecuario. Con la atención de 12 nuevas agro empresas en la Región Huetar Caribe, bajo la metodología de atención integral. (CNP- Directores regionales).
- Número de productos con mejoras de innovación que participan en el mercado. No programó para el 2015. Se inicia 2016.
- Programa de fomento agroindustrial rural que promueve la dotación de tecnología, capital, trabajo y acceso a los mercados en los territorios rurales para el desarrollo de sus competencias productivas. Desarrollando 3 proyectos en la Región Huetar Caribe. (CNP)
- Crear 475 nuevos empleos de calidad en la Región Huetar Caribe. (CNP)
- Estudio de Factibilidad del Mercado Regional de la Región Huetar Caribe Terminado y Entregado al PIMA. (En el 2017) (PIMA)
- 10 nuevas micro- pequeñas y medianas agro empresas de la Región Huetar Caribe insertadas en el mercado institucional. (CNP)
- Protección del patrimonio agropecuario nacional de plagas y enfermedades en protección de la producción nacional y la salud pública. Ubicando un laboratorio de diagnóstico operando en Limón. (Departamento de Control Fitosanitario, SFE).
- 5.823 nuevas hectáreas intervenidas con infraestructura de drenaje en la Región Huetar Caribe, del Programa de riego en distritos, pequeñas áreas de riego y drenaje usos múltiples del agua. (SENARA)
- Un programa para la Región Huetar Caribe Fortalecimiento de las comunidades costeras y acuícolas para la ejecución sostenible de sus actividades productivas. (INCOPECA)

- 20 organizaciones en la Región Huetar Caribe de productores y jóvenes rurales apoyados con proyectos generados de encadenamientos agros productivos ejecutados para la provisión de bienes y servicios. MAG- Extensión Agropecuaria
- 22 Nuevas organizaciones de la Región Huetar Caribe apoyadas con capacitación técnica y empresarial para mejorar su gestión y el desarrollo de emprendimientos agro ductivos sostenibles. MAG- Extensión Agropecuaria
- 710 Nuevos Sistemas agro productivos en la Región Huetar Caribe, de agricultura familiar con asistencia técnica en prácticas de producción sostenible y orgánica. MAG- Extensión Agropecuaria
- 385 hectáreas en la Región Huetar Caribe con sistemas producción orgánica. MAG- Extensión Agropecuario

**Programa Costa Rica desde el Caribe**  
**Desarrollo e Integración de Costa Rica con El Caribe**  
**(COREDES-PROLI, MIDEPLAN Y MREC)**

	<b>Programas o Proyectos</b>	<b>Entidades Responsables</b>	<b>Actividades Iniciales</b>	<b>Coordinación</b>
1.	Ampliación de la demanda del Aeropuerto de Limón (actual y nuevo)	Aviación Civil (MOPT), ICT y Comercio Exterior	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover y negociar con empresas aéreas a Limón como destino.</li> <li>Establecer vuelos aéreos entre Limón - Panamá, Limón - San Andrés – Kingston, entre otros.</li> </ul>	Luis Guillermo Rodríguez (COREDES) Gilberth Brown
2.	Impulso de Limón como Centro de Cruceros	JAPDEVA, ICT y MOPT	Estudio Plan Maestro de Cruceros de Limón <ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer una tarifa portuaria competitiva</li> </ul>	Sharon Jones (COREDES) Luis Fallas (MIDEPLAN)
3.	Fortalecimiento de Embajadas y Consulados en el Caribe por Costa Rica	MREC	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de necesidades</li> </ul>	Eduardo Trejos (MREC) Gilberth Brown
4.	Creación y funcionamiento de la Red Universitaria del Caribe	Rectoría, UCR y CONARE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Celebración de un Encuentro de Universidades del Caribe en Limón.</li> </ul>	Carmen Granados (Presidencia de la República)
5.	Ampliación de la actividad comercial de Costa Rica con San Andrés y Jamaica	Comercio Exterior y Cámara de Comercio Limonense (CCL)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investigación y desarrollo de mercados con el Caribe</li> </ul>	Rubén Acón (CCL) Gilberth Brown
6.	Desarrollo del Atletismo de Alto Rendimiento	ICODER, JAPDEVA, Empresa Privada y CCD Limón	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crear Organización de Atletismo de alto rendimiento</li> <li>Establecer Convenio de Cooperación de Atletismo Deporte con Cuba</li> <li>Implementación de programa</li> </ul>	
7.	Fomento de actividades culturales y deportivas del Caribe Cercano a Limón	MCJ, Casa de la Cultura, Empresa Privada y CCD Limón	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer e implementar un Programa de desarrollo cultural y deportivo con el Caribe</li> </ul>	
8.	Establecimiento de la Red Caribeña de La Juventud	MCJ, Consejo de la Persona Joven, UNESCO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organizar encuentro de Jóvenes del Caribe en Limón</li> </ul>	Luis Fallas (MIDEPLAN)
9.	Fomento y Desarrollo del turismo en el Caribe Costarricense	ICT, JAPDEVA, Empresa Privada y Cámara de Comercio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer e implementar una campaña de desarrollo del turismo en el Caribe Costarricense</li> </ul>	Sharon Jones Ruben Acón
10.	Campaña Esencial Limón	Comercio Exterior	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer imagen del Caribe Costarricense</li> </ul>	Sharon Jones (COREDES)

Fuente: Consejo Regional del Caribe (COREDES - POLI), MIDEPLAN y MREC. Marzo, 2015.

## Comité Ejecutivo – Proyectos detonantes para el desarrollo del Caribe

Nivel de Prioridad del Proyecto	Cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo (Eje)
1	Mercado Regional, Activación de la economía en la provincia de Limón a través de la agricultura y su valor agregado.
2	Aeropuerto internacional, Activación de la economía en la provincia de Limón a través del turismo, la movilización de las importaciones y exportaciones de diferentes productos por vía aérea,
3	Terminal de Cruceros, cumplir con una de las etapas dentro del Mega Proyecto del muelle en la Provincia
4	Refinadora, se encuentra en el Banco de proyectos.
5	Canal Seco. Activar la movilización del comercio internacional con el enlace entre el mar caribe y el oceano pacífico como ruta de paso a los mercados internacionales.
6	Zona Económica Especial. Programa de atracción de inversiones y las negociaciones con china
7	Zona Hotelera, con la construcción del muelle de la APM Terminal y la modernización del actual muelle, la ruta 32 y el aeropuerto se ve la necesidad de acondicionar Limón como centro de comercio y turismo.
8	Centro de Valor agregado. Dinamisar la participación de las medianas y pequeñas empresas.
9	Planes Reguladores y Tramitología. Activación de múltiples proyectos que dependen de estos procesos
10	Campaña de imagen. Mejorar las condiciones de competitividad y atracción de inversiones en la región.
11	Ruta 32.
12	Patios de Incofer.
13	Modernización portuaria.

**ANEXOS**

---

## 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 Trasiago 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 (cruceiros), ya sea que se embarquen 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 cruceiros 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 movilen 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

esprender. 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 movilizada.

### ***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**

Marlon Angulo Meza  
Foto aérea

2015



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

[www.japdeva.go.cr](http://www.japdeva.go.cr)