

C.P.T.C.P.



Comisión Permanente
de Transporte
de la Cuenca
del Plata



DESAFÍOS DEL TRANSPORTE Y REGULACIÓN DE LA HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAY

Sean Patrick Smith

*Presidente Comisión Permanente de Transporte de la
Cuenca del Plata*

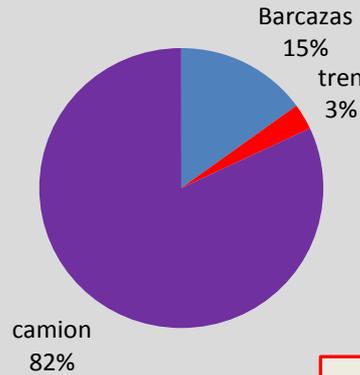
¿Quiénes somos?

La CPTCP reúne 18 socios, representando alrededor del 80% de las bodegas existentes en la hidrovía, desde su creación en 1989, con los siguientes objetivos:

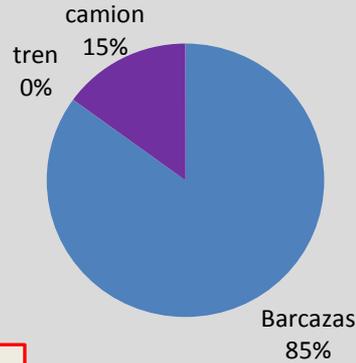
- Reforzar el proceso de integración regional
- Promover y coordinar el desenvolvimiento del transporte fluvial
- Incentivar y facilitar la navegación de hidrovía.
- Cooperar con el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (La CPTCP es la única ONG reconocida por la CIHPP y ALADI)

¿Cómo funciona la Logística en cada país competidor?

PARAGUAY 1990

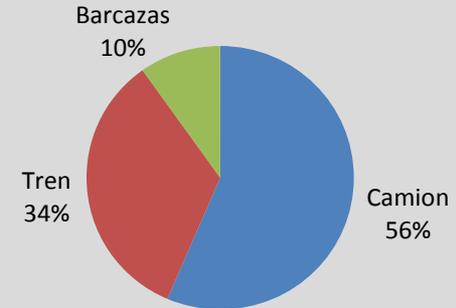


PARAGUAY 2018



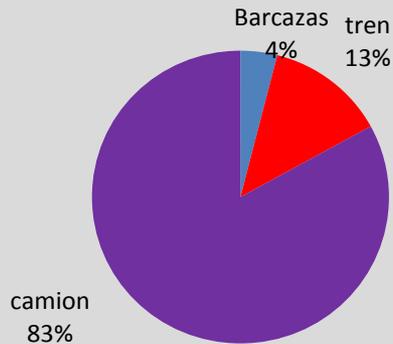
Gran mejoría

BOLIVIA 2016



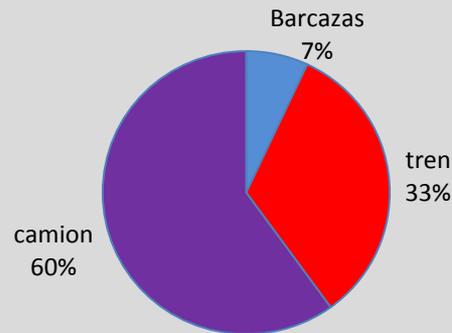
¿Expectativas?

ARGENTINA



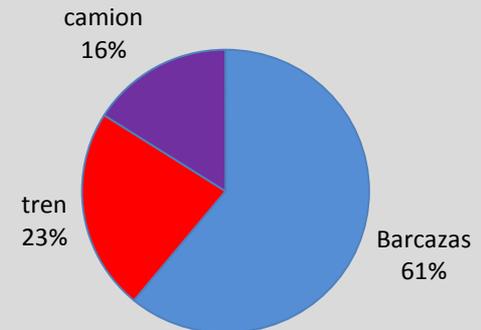
Producción cerca del Puerto

BRASIL



Mejorando FFCC + hidrovias

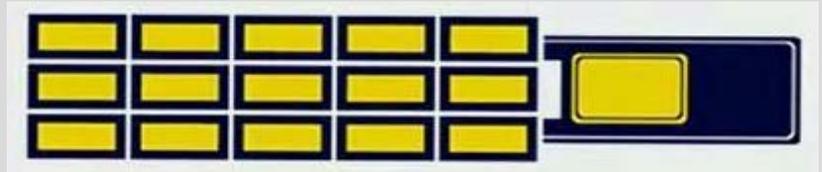
ESTADOS UNIDOS



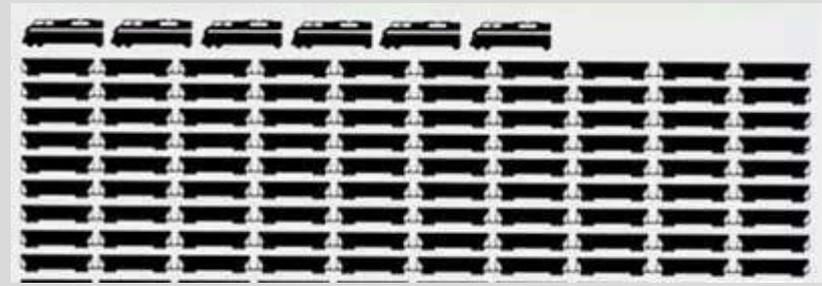
Fletes bajos e hidrovía madura

Lo que requiere mover una carga de 26.000 tons

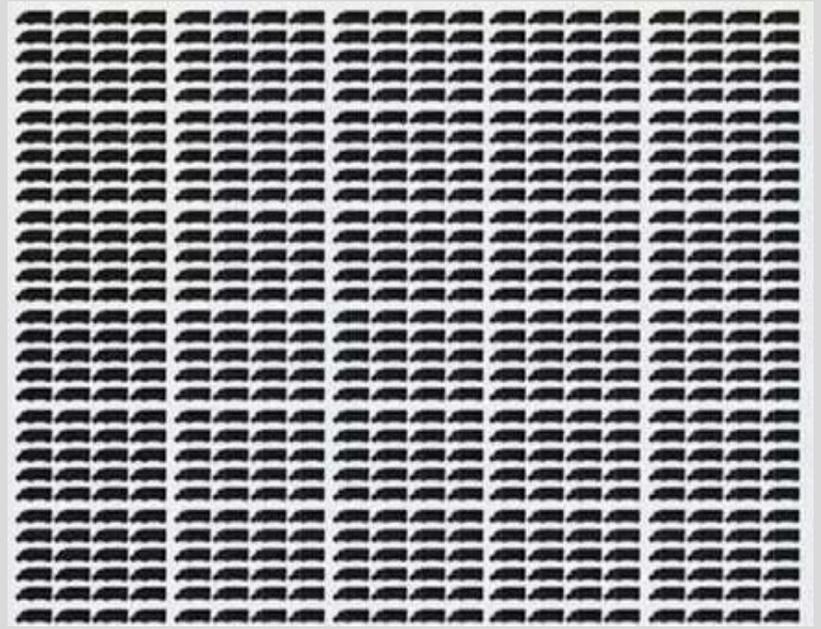
1 Convoy + 16 barcazas



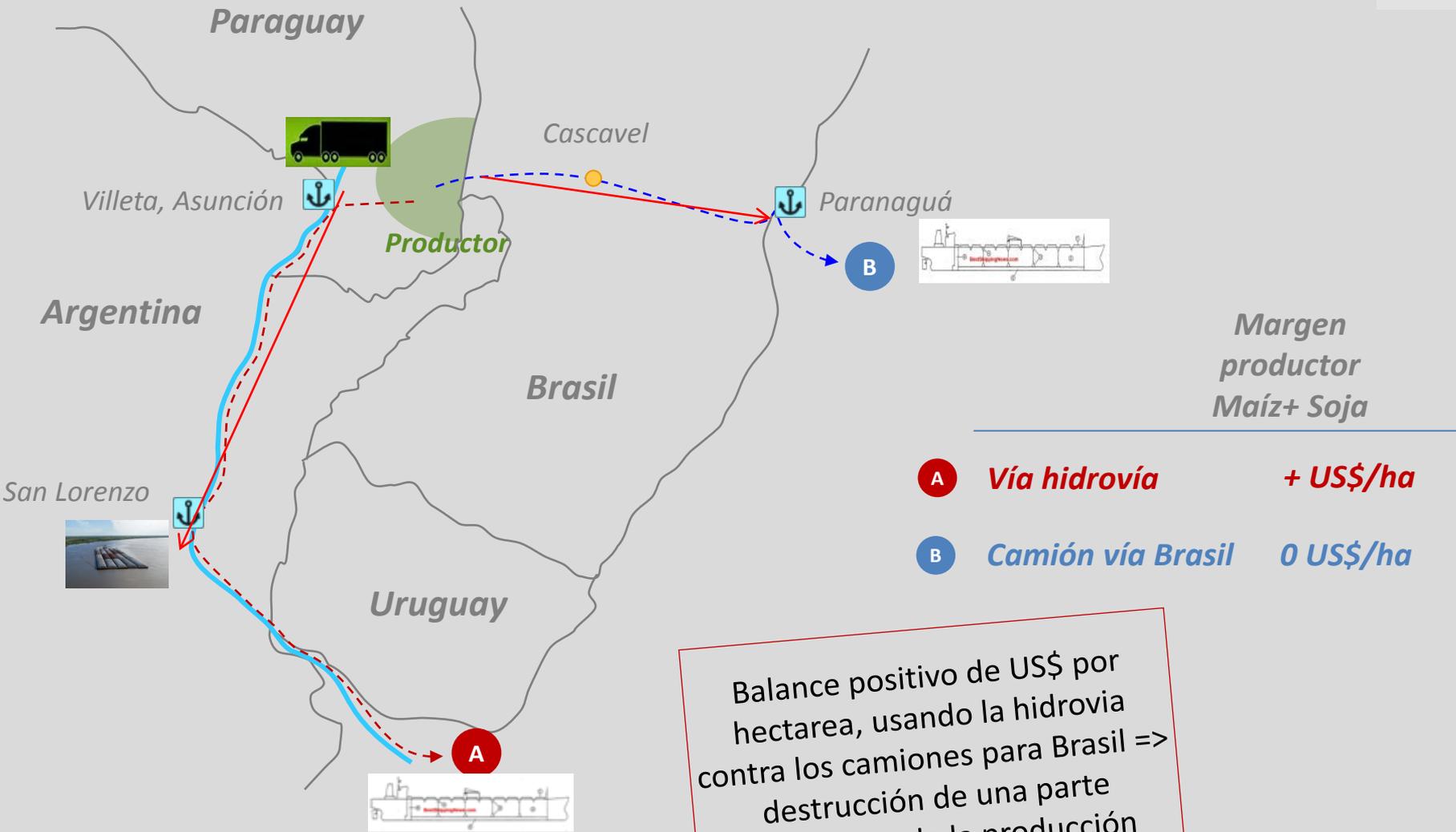
Vagones de tren + 6 locomotoras



1050 Camiones de carga

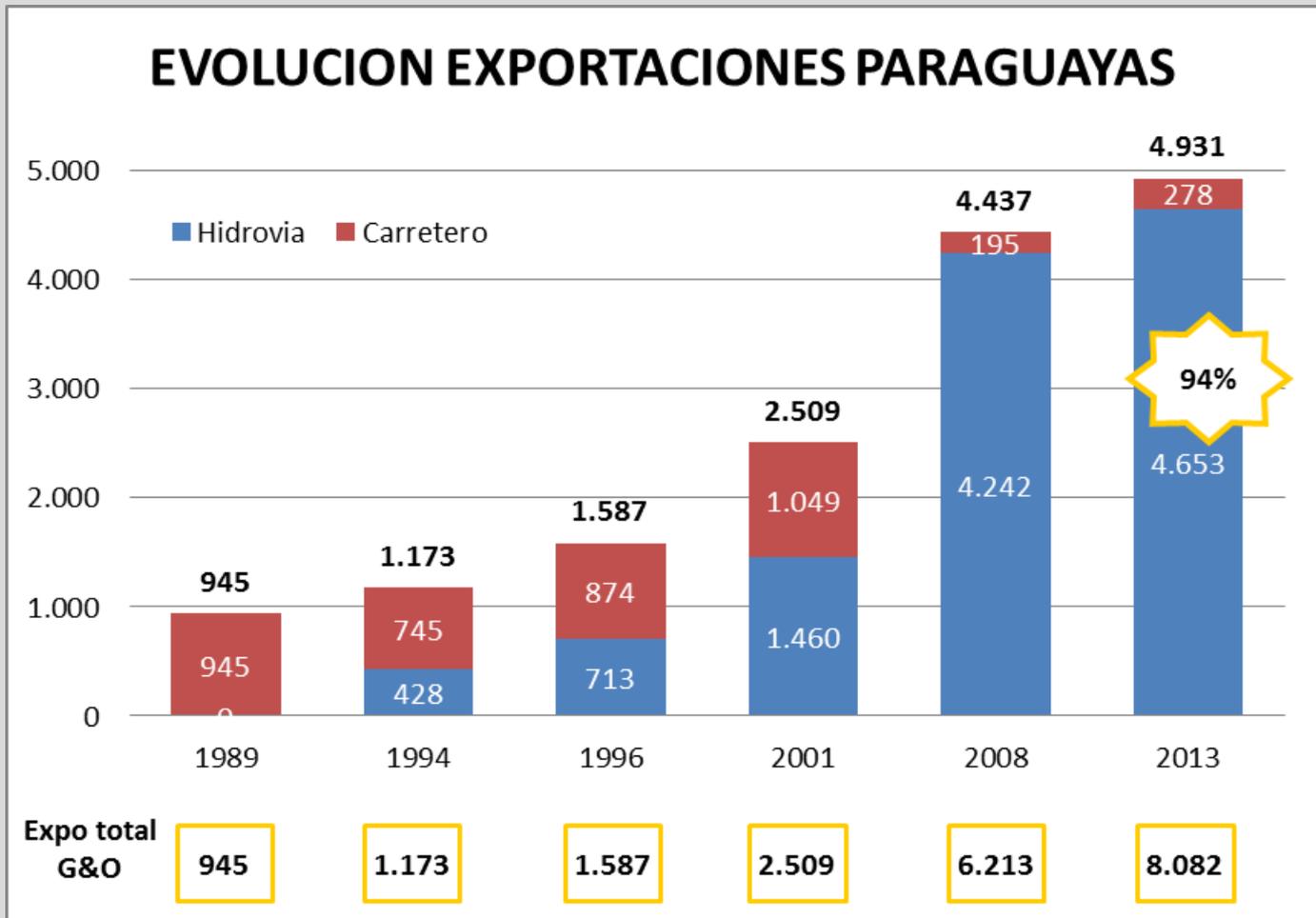


¿Qué sucedió en Paraguay?



Balance positivo de US\$ por hectarea, usando la hidrovía contra los camiones para Brasil => destrucción de una parte importante de la producción

La Logística se volvió hacia el río y la producción explotó.



Espejos donde mirar: El Rin y El Mississippi



8
9
0
k
m
s

- Cinco países miembros
- Flujo: 330 MMT / año - 2M TEU
- Productos energéticos: 60% e 20% de alimentos y productos químicos



3
7
7
0
k
m
s

- 22.000 barcazas (el 15% son para líquidos) - aumento de 1,4% en 6 años
- New Buildings: entre 700/900 x año
- Flujo: 400 a 450 MMT / año
- 191 Represas – los rios del Norte se congelan en invierno.
- Ahorro de US \$ 10,7 / MT
- Aumento de la concentración del mercado => actualmente 7 empresas con 76% de la flota contra 69% en 1997
- Precio del flete CHICAGO-NOLA (1.400 quilômetros) aguas arriba US \$ 24 / MT - aguas abajo US \$ 20 / MT

¿Donde nos encontramos hoy?



Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata

3 millones Km2
720 mil km2 directa

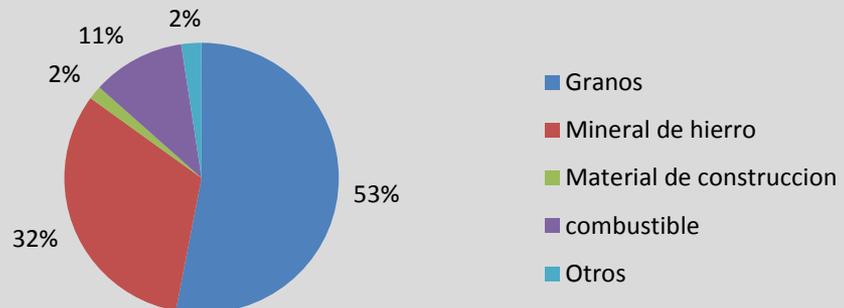


3
4
4
2
k
m
s

- 2200 barcazas (10% líquidos)
- Flujo: 18MMT alcanzados
- 1 Represa (Yacyretá , sobre el rio Alto Paraná) y solo algunos puentes - sin problemas climáticos
- 50 millones de personas en el área
- 77% de la flota con 7 empresas
- 1989 formación de la CIH - Debemos minimizar las regulaciones!
- 1992 Tratado da Hidrovia - cinco países miembros.
- Flete Asunción / Rosario (1200kms) USD 22 – mas aun poco flujo de cargas aguas arriba.
- Emplea directamente mas de 2.000 personas en la operacion de los rios , con salarios mas altos y mas de 15 mil personas en el sistema de puertos y astilleros.
- Emplea Indirectamente cientos de millones de personas



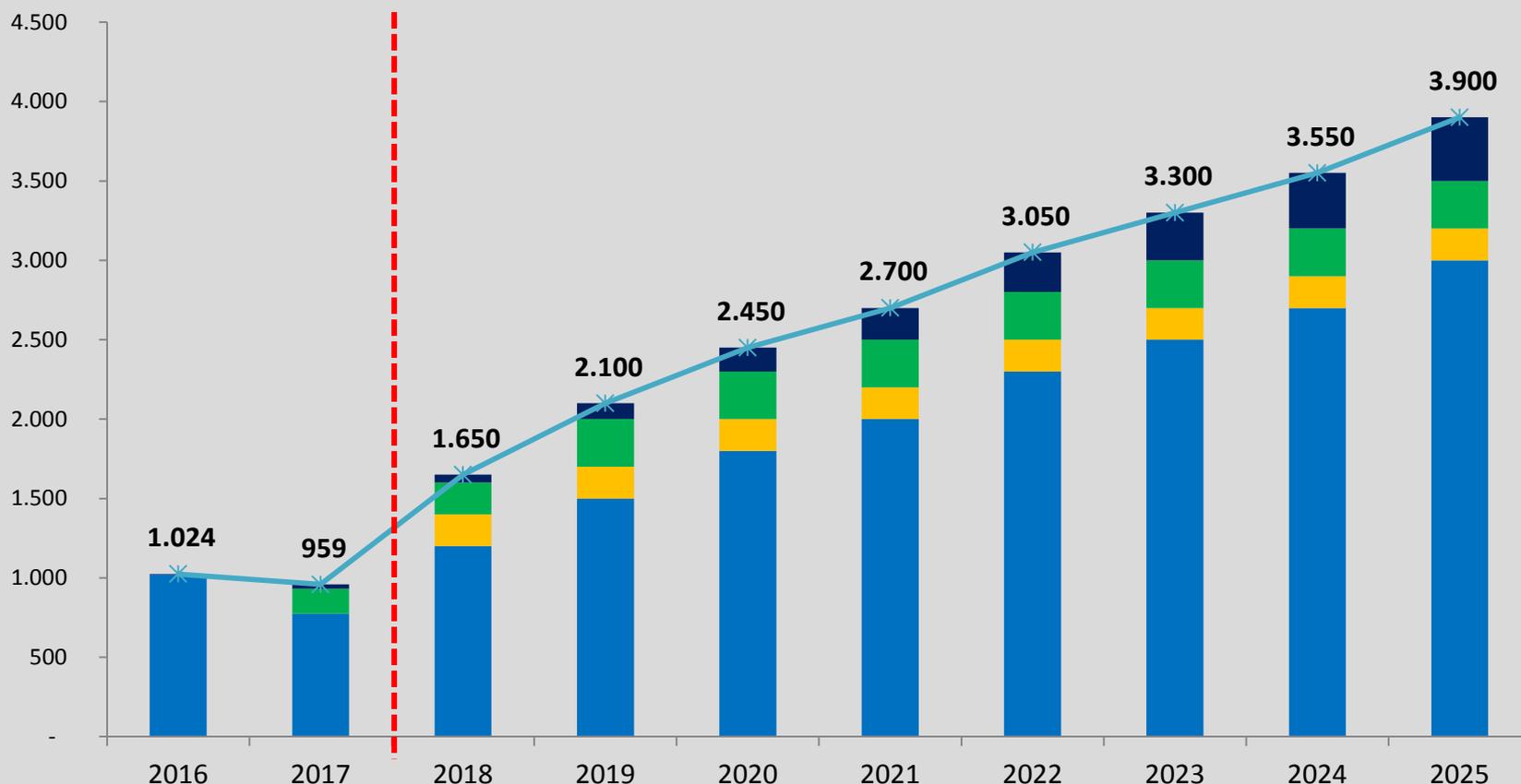
Mercaderías transportadas



BOLIVIA: Potencial de Exportaciones por Modo Fluvial 2018 – 2025*

(En Miles de Tn)

■ Soya y derivados ■ Azúcar y derivados ■ Cemento y clinker ■ Resto de productos ✦ Total



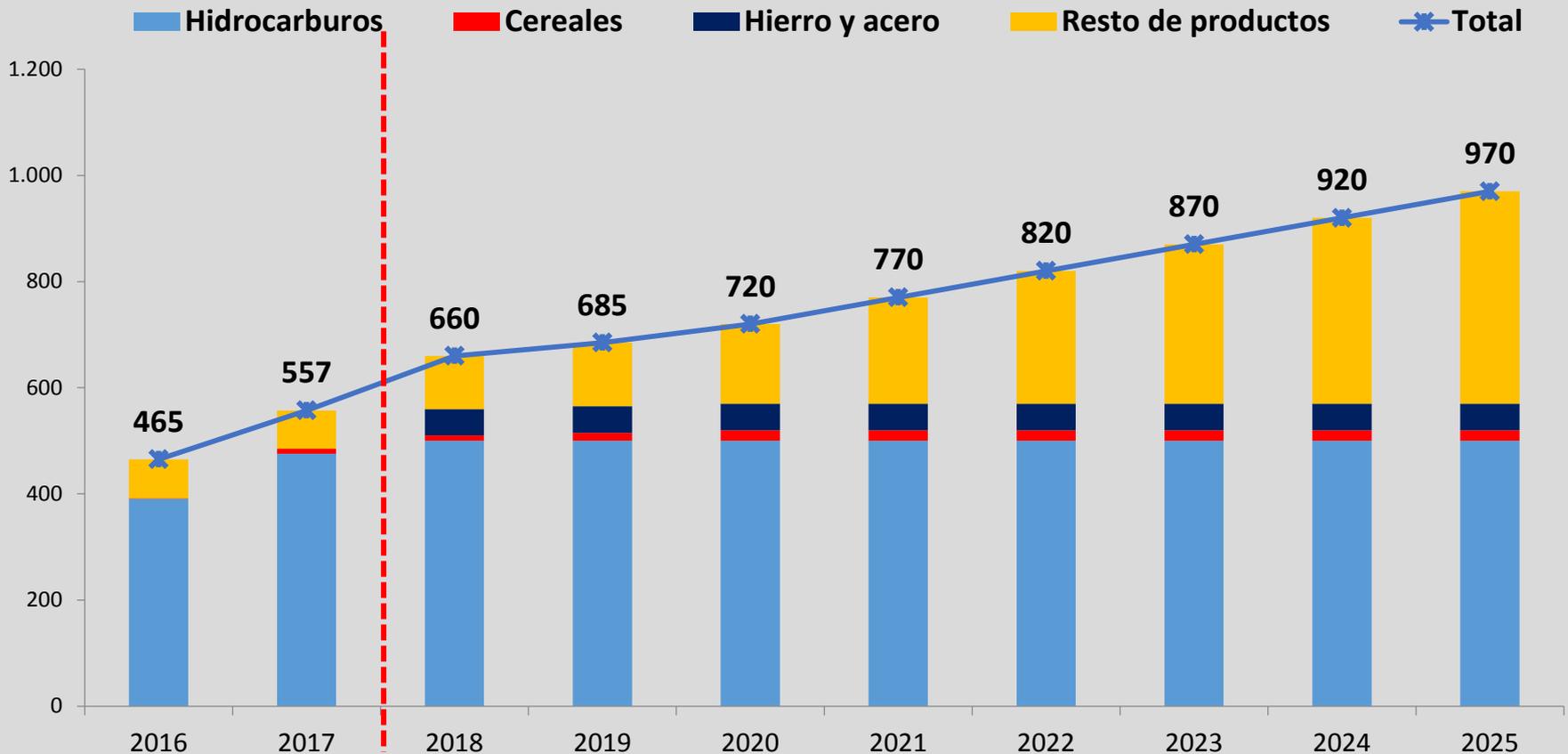
Fuente: Cadex con datos del INE

*Para las proyecciones de carga de Exportación se excluyeron las que podrían generarse por Amoniaco y Urea ; Mutún

** Resto de Productos: Incluyen: Maderas y manufacturas de maderas; Cueros y Manufacturas de Cuero; Boratos; Derivados del Limón; otros minerales brutos.

BOLIVIA: Potencial de Importaciones por Modo Fluvial 2018 – 2025*

(En Miles de Tn)



Fuente: Cadex con datos del INE

*Para las proyecciones de carga de Importación se excluyeron las que podrían generarse por desviación de carga proveniente del Pacífico y Carga de proyectos

** Resto de Productos: Incluyen: Alimentos; Insumos; Bienes Intermedios; Bienes de Capital

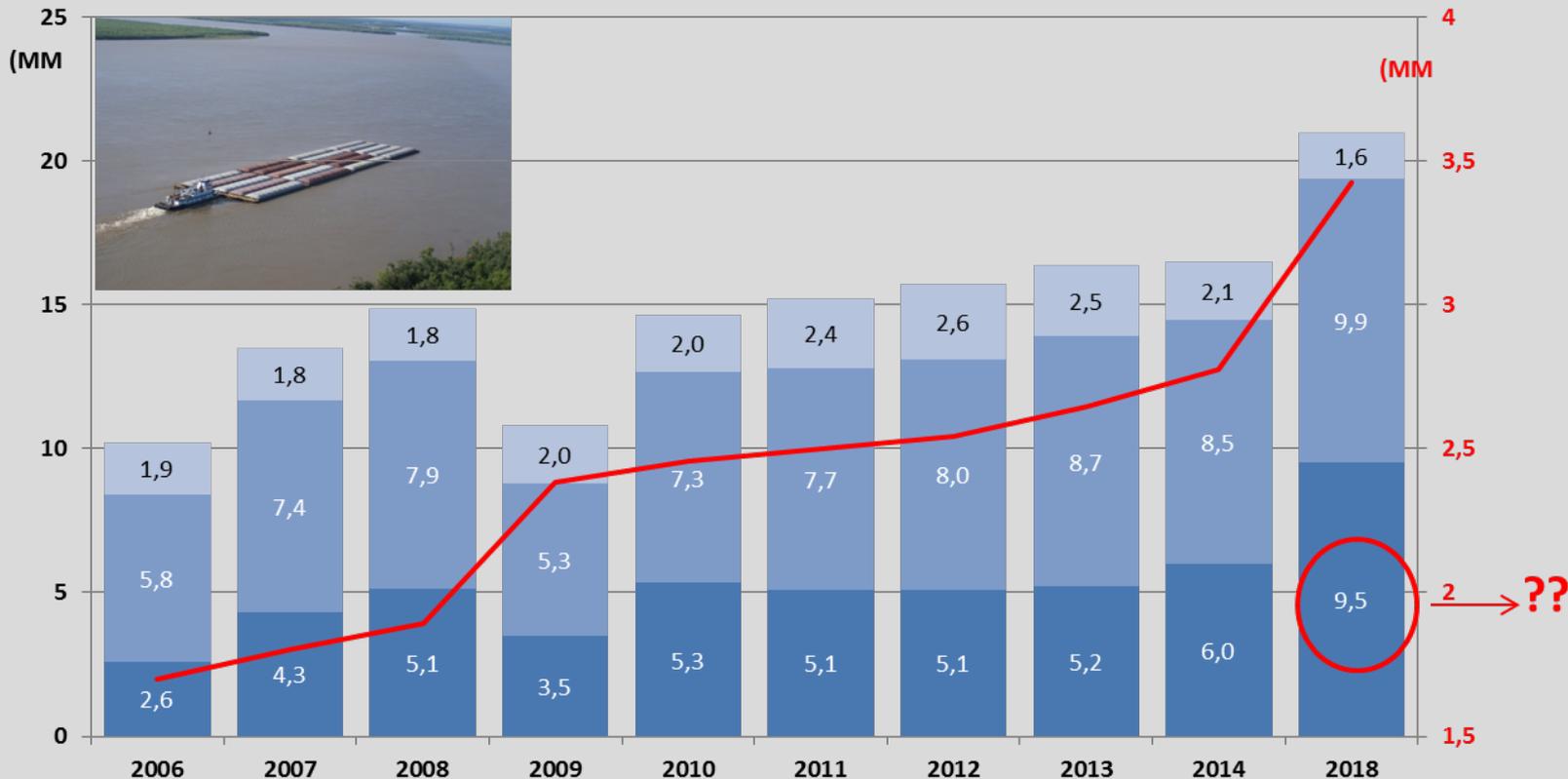
Los volúmenes crecieron y debemos explotar el potencial de los Puertos Bolivianos

River flows and fleet

Transport

Fleet capacity

Othes Agriproducts Iron Ore bulk barges capacity



Principales desafíos en Puertos Bolivianos



- Río Paraguay: plan para mantener condiciones de navegabilidad todo el año.
- Demoras de documentos Aduaneros y fitosanitarios (hasta una semana)
- Dificultades para el registro de empresas de transporte en Bolivia.
- Canal Tamengo/Corumba Toma de Agua/Formando convoys en Ladario.

Desafíos y oportunidades en navegación para bandera boliviana

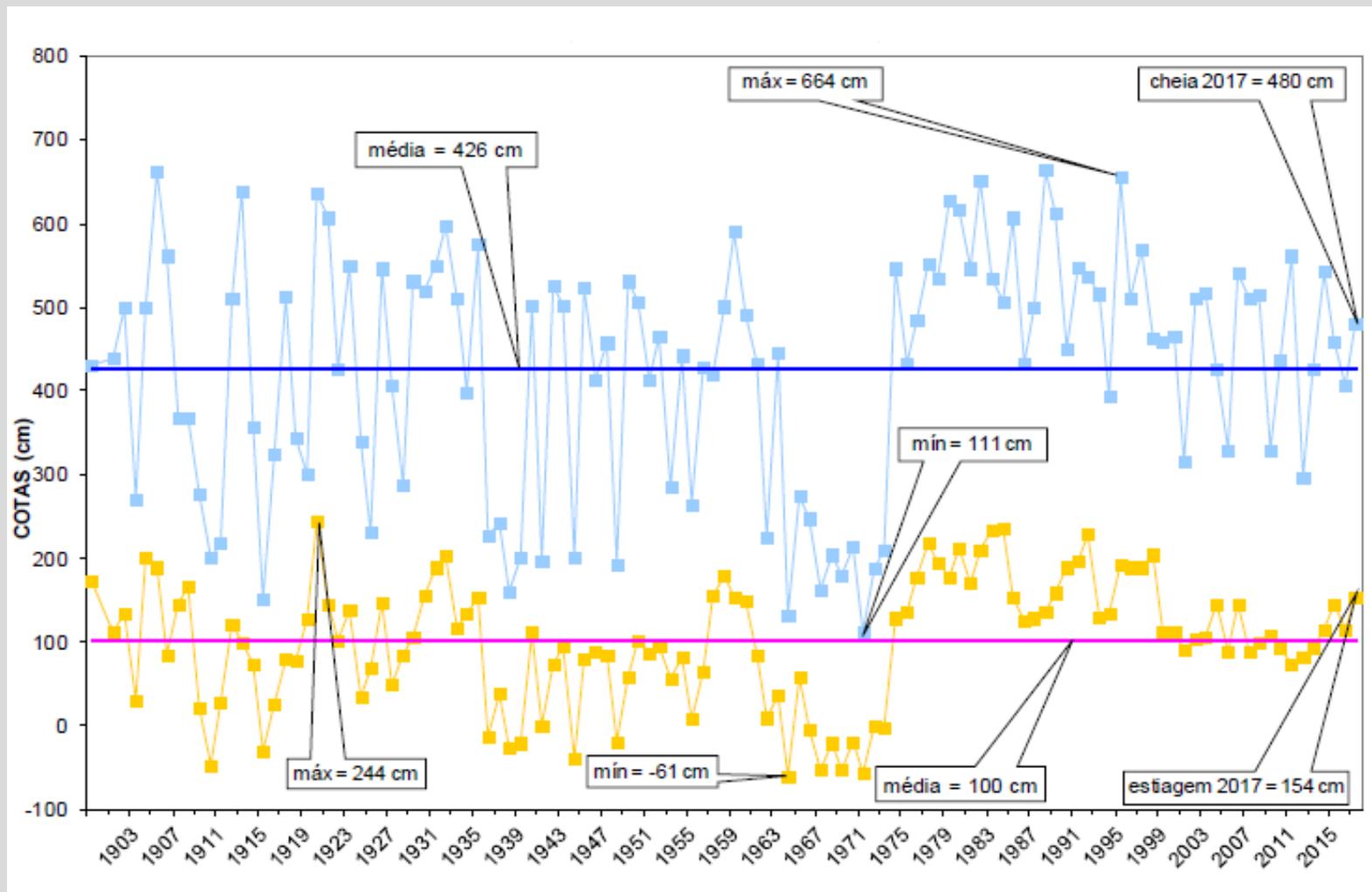
Aspectos positivos:

- La incorporación de embarcaciones es un proceso transparente y entendible.
- Convalidación de títulos de navegación de otros países.
- Permite doble abanderamiento, ventajoso para Leasing.

Desventajas:

- Requerimiento de prácticos (baqueanos) en Argentina
- Waiver en puertos fuera de la Hidrovia (Alto Paraná, Paraguay)

Niveles del Rio Paraguay en Ladario y expectativas para la navegación



Las prioridades

- Mejorar la navegabilidad del Hidrovia Paraguay Parana.
- Dragado, balizamiento y señalizaciones en general.
- Normas comunes para los cinco países miembros.
- Esquema racional de las inspecciones y controles de acuerdo con las estipulaciones de la CIH.
- Optimizar los reglamentos en materia de dimensiones permitidas para los convoyes.
- Sistema de homogeneización para la formación de la tripulación.



Muchas gracias por la
atención y adelante Bolivia
con Puerto Busch !