



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



Hidrovia Paraguai-Paraná: Perspectiva regional e integração, análise y reflexões

Ricardo J Sanchez, Senior Economic Affairs Officer, ECLAC



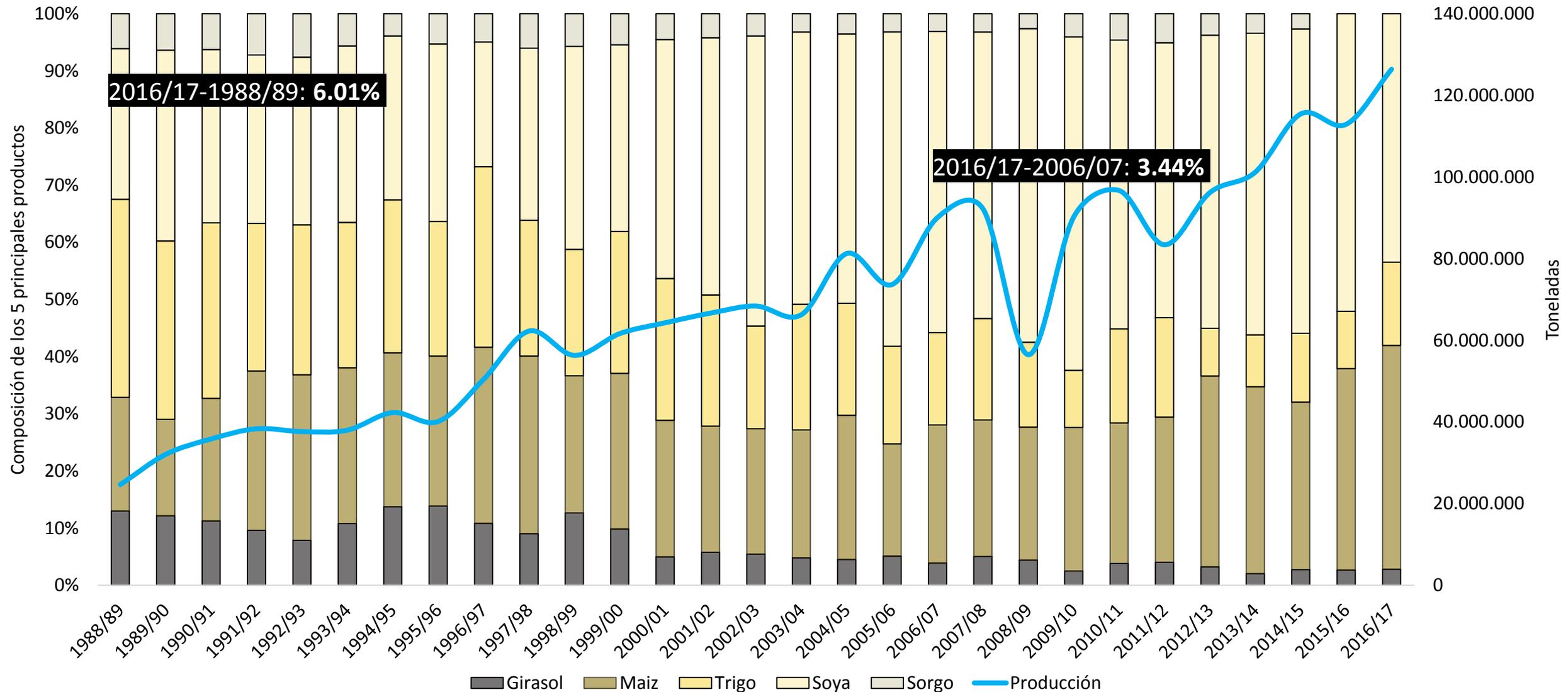
Comitê Intergovernamental
da Hidrovia Paraguai-Paraná

Secretaria Executiva





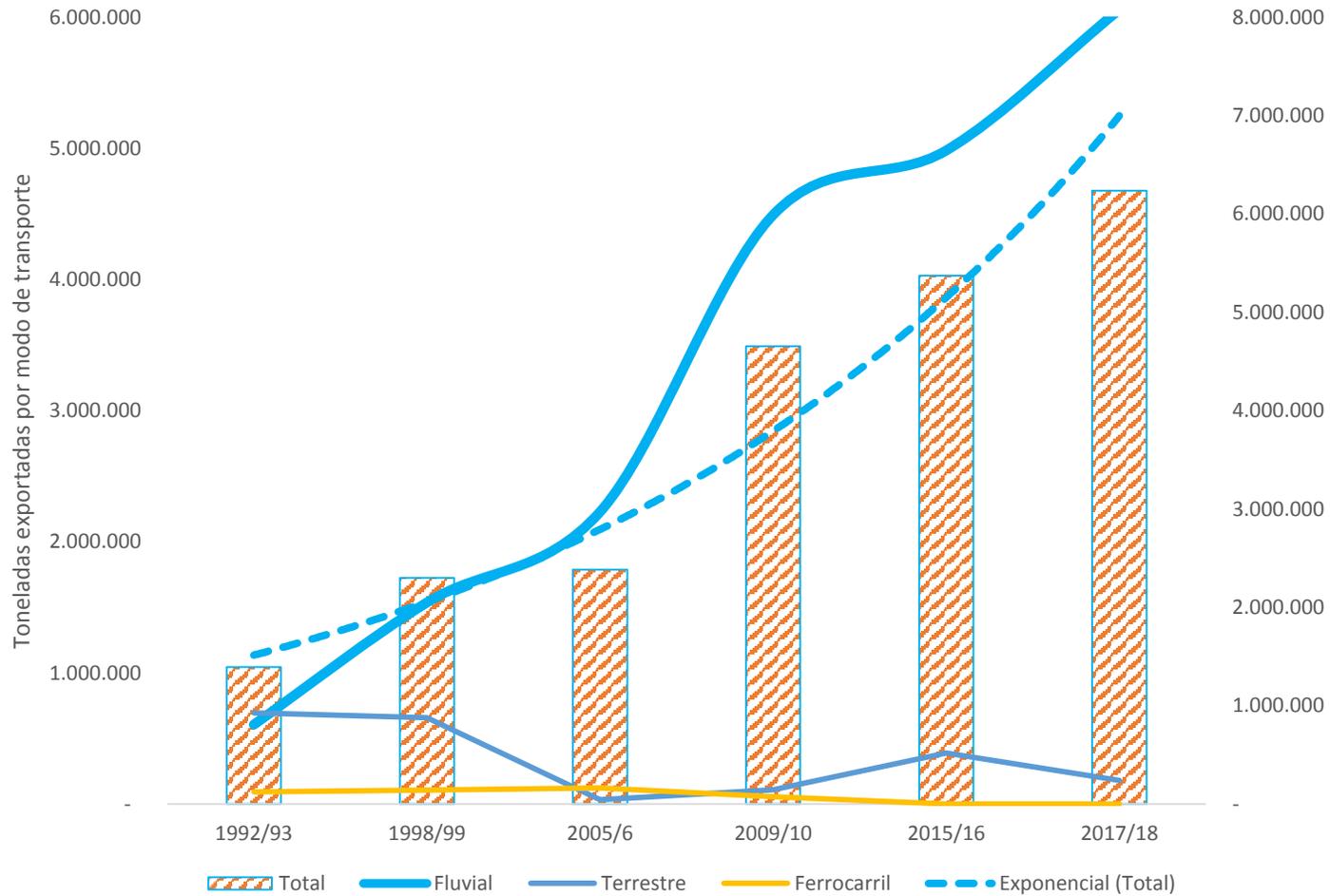
Argentina: la hidrovía ha claramente apoyado la expansión de la producción agroindustrial



Crecimiento de la producción granaria en Argentina: años y *commodities* seleccionadas



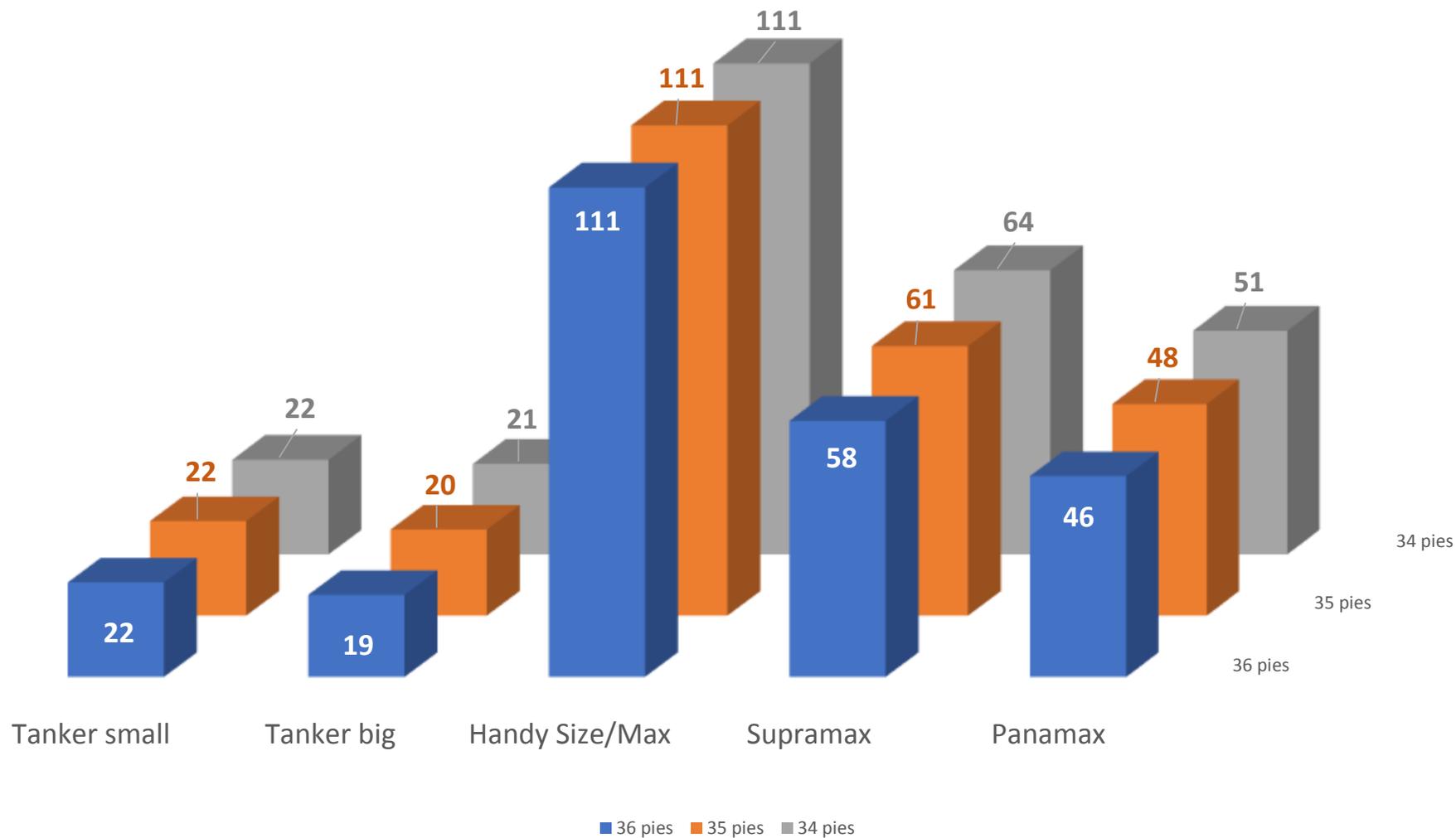
Paraguay: la hidrovía ha claramente apoyado la expansión de la producción agraria



Crecimiento de la producción granaria y exportación por modo de transporte en Paraguay



La profundización de la hidrovía ayuda a la expansión de la economía y a la reducción de las emisiones





La profundización de la hidrovía y su regularización en todos sus tramos ayuda, sin ninguna duda a:

- ✓ la expansión de la producción y comercio agroindustrial,
- ✓ al crecimiento del conjunto de la economía,
- ✓ a la reducción de las emisiones, y
- ✓ al cumplimiento de los SDG...

...

los objetivos y desafíos son más amplios que la expansión de la cadena agroindustrial,
aunque estén allí los efectos más inmediatos



Ricardo J. Sánchez

Oficial Superior de Asuntos Económicos

+56 2 2210-2131

ricardo.sanchez@un.org

r.j.sanchez@live.com



Consideraciones Generales

- Este enfoque metodológico permite estimar las emisiones de CO₂. Se trata de una estimación "mínima", es menester continuar precisando el alcance de la metodología
- Dos reflexiones adicionales:
 - Urgente necesidad de mejorar la regulación internacional.
 - Definir la responsabilidad de las emisiones. Las preguntas pertinentes incluyen: ¿Quién es responsable de tomar medidas para reducir las emisiones? ¿Es el país exportador (el que emite CO₂ directamente)? o es el país importador (el que compra los bienes asociados a esas emisiones de CO₂)?



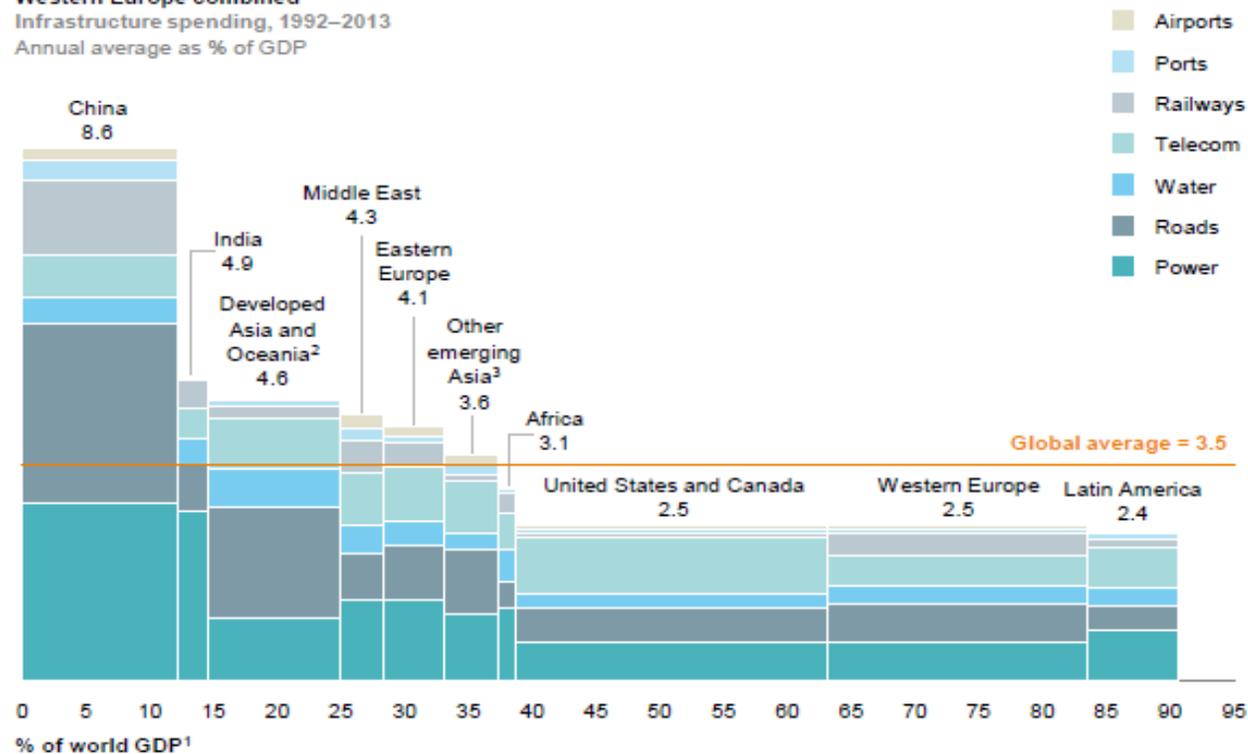
Notas Metodológicas

- Países muestra: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Perú y Uruguay.
- Muestra representativa de exportaciones (en volumen) de ocho países de América Latina y el Caribe, equivalente al 82% del total de las exportaciones regionales.
- Muestra representativa de las importaciones (en volumen), equivalente al 60% del total de las importaciones totales regionales.
- La muestra para cada país se construyó teniendo en cuenta los principales productos exportados e importados (dispuestos en orden descendente por volumen en toneladas), junto con los diferentes pares de puertos de origen y destino, asignados según el tipo de mercancía.
- Las mercancías se clasificaron utilizando el Sistema Armonizado (SA) de 2007 a nivel de cuatro dígitos.
- Después de seleccionar los productos, se determinó el buque más utilizado teniendo en cuenta el tipo de carga, y el tamaño del buque se determinó teniendo en cuenta los puertos utilizados.
- Para cada combinación de envíos, se consideraron los puertos más grandes de ambos lados (país exportador e importador), según su especialización.
- Para la selección de rutas entre pares de países y productos básicos, se consideraron las combinaciones con la distancia marítima más corta, y en el caso de los servicios directos o con paradas, se eligieron servicios directos.
- Las exportaciones de los países seleccionados son predominantemente *comodities*. La combinación de mercancías importadas y exportadas de mayor volumen en cada país de la región consiste principalmente en carga a granel, con una baja proporción de carga en contenedores. En otras palabras, el ejemplo contiene principalmente rutas que implican servicios directos.
- Sólo se consideró el transporte marítimo internacional: el cabotaje nacional, los servicios de transporte nacional y el transporte fluvial no se consideraron en el estudio. El transporte de pasajeros no está incluido.
- El cálculo sólo incluye el viaje del buque, es decir, la ruta de navegación principal, por lo que no tiene en cuenta las emisiones de corto alcance, ni las emisiones de los tiempos de espera para atracar, la carga, la descarga y las maniobras.
- Dejamos servicios domésticos para incluir otros tipos de servicios que pueda ser considerado en el país, como el Alimentador, por ejemplo, que a pesar de no ser mi área de Experiencia, puedo afirmar que en Brasil se hace la diferenciación entre cabotaje y *Feeder* (por ejemplo).



En ALC la inversión en infraestructura como % del PIB no ha sido tan importante como en los países desarrollados

China spends more on economic infrastructure annually than North America and Western Europe combined
Infrastructure spending, 1992–2013
Annual average as % of GDP



Infrastructure spending, 2013
\$ billion

829

448

335

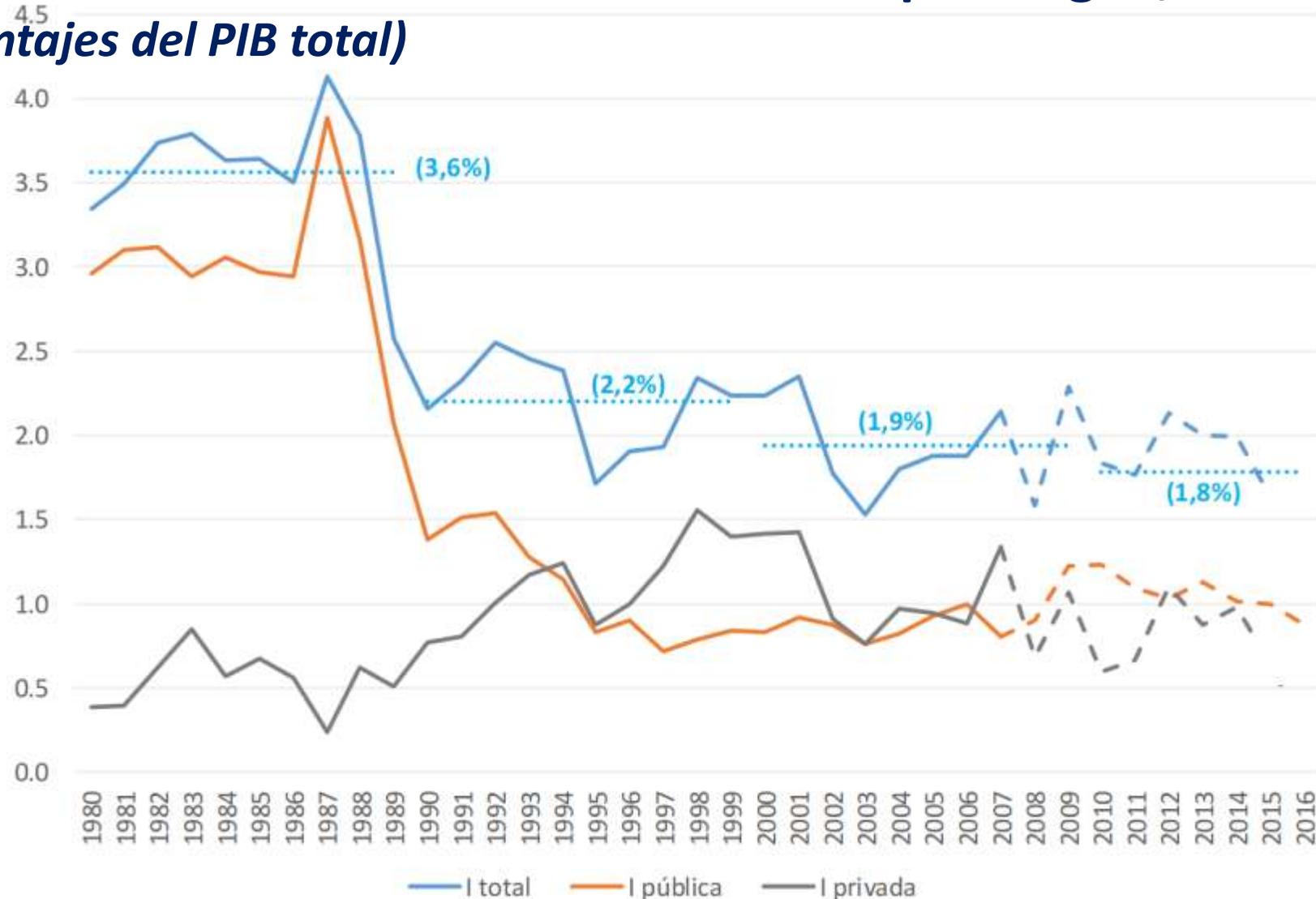
Global total = 2,500

¹ Percentage of world GDP generated by the 75 countries in our analysis for 2013.
² Includes Australia, Hong Kong, Japan, New Zealand, and Singapore.
³ Includes Bangladesh, Indonesia, Malaysia, Pakistan, Philippines, Sri Lanka, Taiwan, Thailand, and Vietnam.



América Latina: inversión en infraestructura por origen, 1980-2016

(En porcentajes del PIB total)

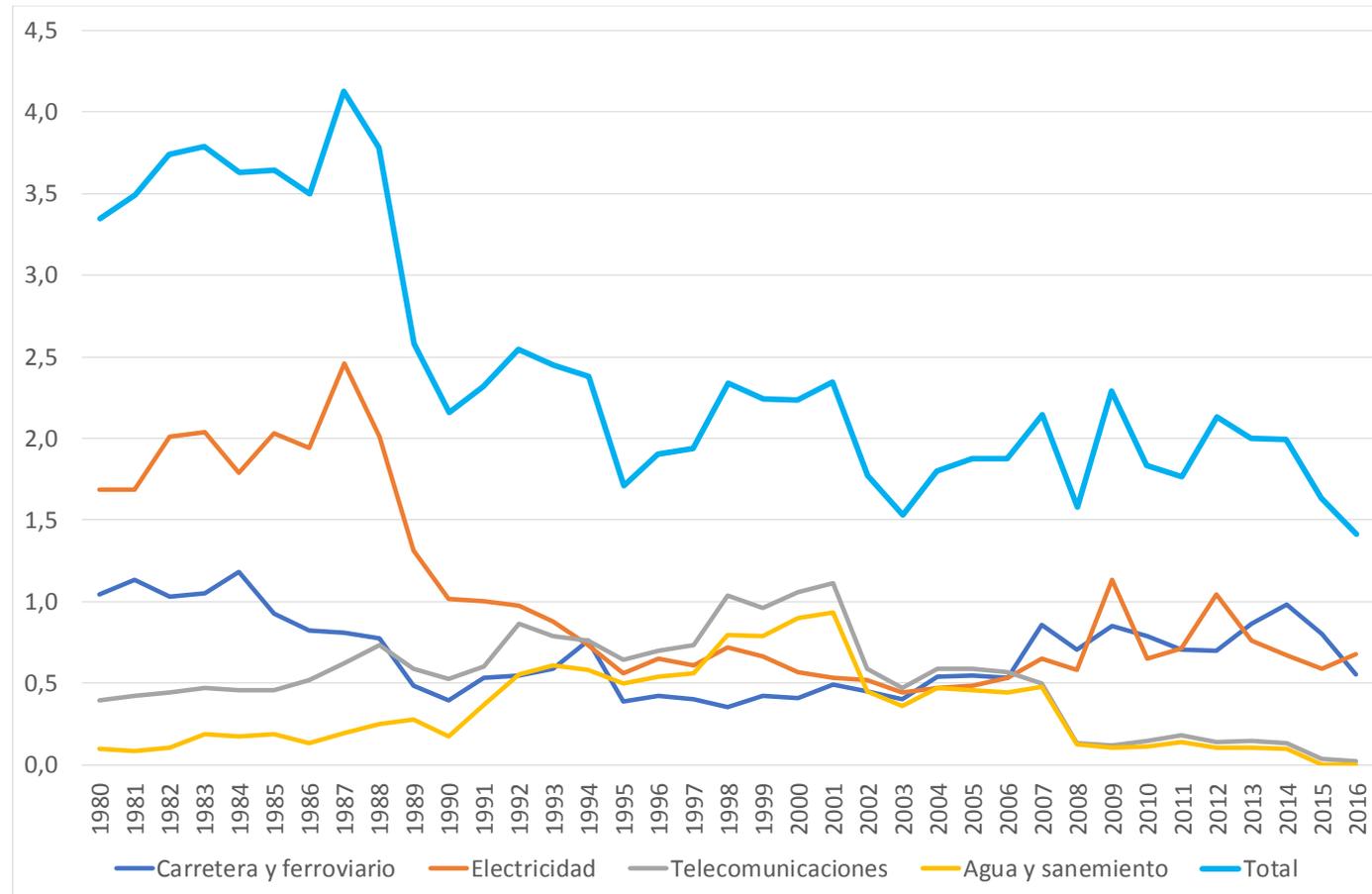


Fuente: CEPAL sobre la base de datos de CEPAL, INFRALATAM y Calderón, César y Luis Servén, 2010, World Bank. **Nota:** para contruir las líneas punteadas del período 2007 - 2016 se utilizaron datos de CEPAL e INFRALATAM; y para las líneas continuas del período 1980 – 2006 se usaron datos de Calderón, César y Luis Servén, 2010, World Bank.



América Latina: inversión en infraestructura por destino, 1980-2016

(En porcentajes del PIB total)



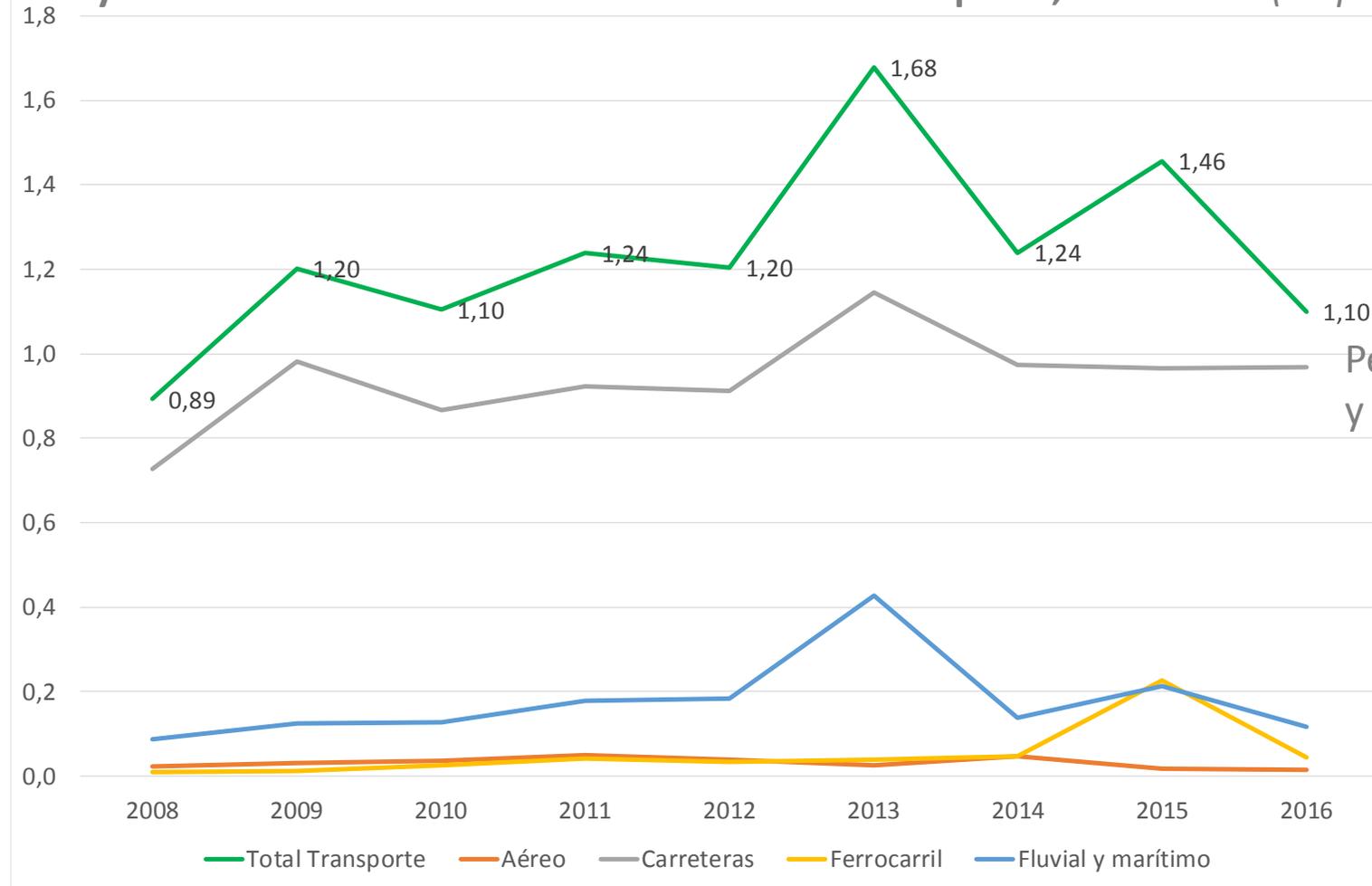
Fuente: CEPAL sobre la base de datos de CEPAL, INFRALATAM y Calderón, César y Luis Servén, 2010, World Bank. **Nota:** para contruir las líneas punteadas del período 2007 - 2016 se utilizaron datos de CEPAL e INFRALATAM; y para las líneas continuas del período 1980 – 2006 se usaron datos de Calderón, César y Luis Servén, 2010, World Bank.



Las inversiones en transporte

presentan una fuerte concentración modal en favor de las carreteras

América Latina y el Caribe: Inversión en infraestructura de transporte, 2008-2016 (En porcentajes del PIB)



Pero, alta concentración modal y falta de mantenimiento