



CONFERENCIA INTERNACIONAL
INTEGRACIÓN DE BOLIVIA AL OCEANO ATLÁNTICO
A TRAVÉS DE PUERTO BUSCH Y LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ



HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ

Desarrollo y Perspectivas

Emb. Luis Pablo Niscovolos
Secretario Ejecutivo CIH

Santa Cruz de la Sierra, 30 y 31 de mayo de 2019

COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Hidrovía Paraguay – Paraná 3.442 km

Hidrovía Rhin – Danubio 3.500 km

Hidrovía Misisipi 3.770 km

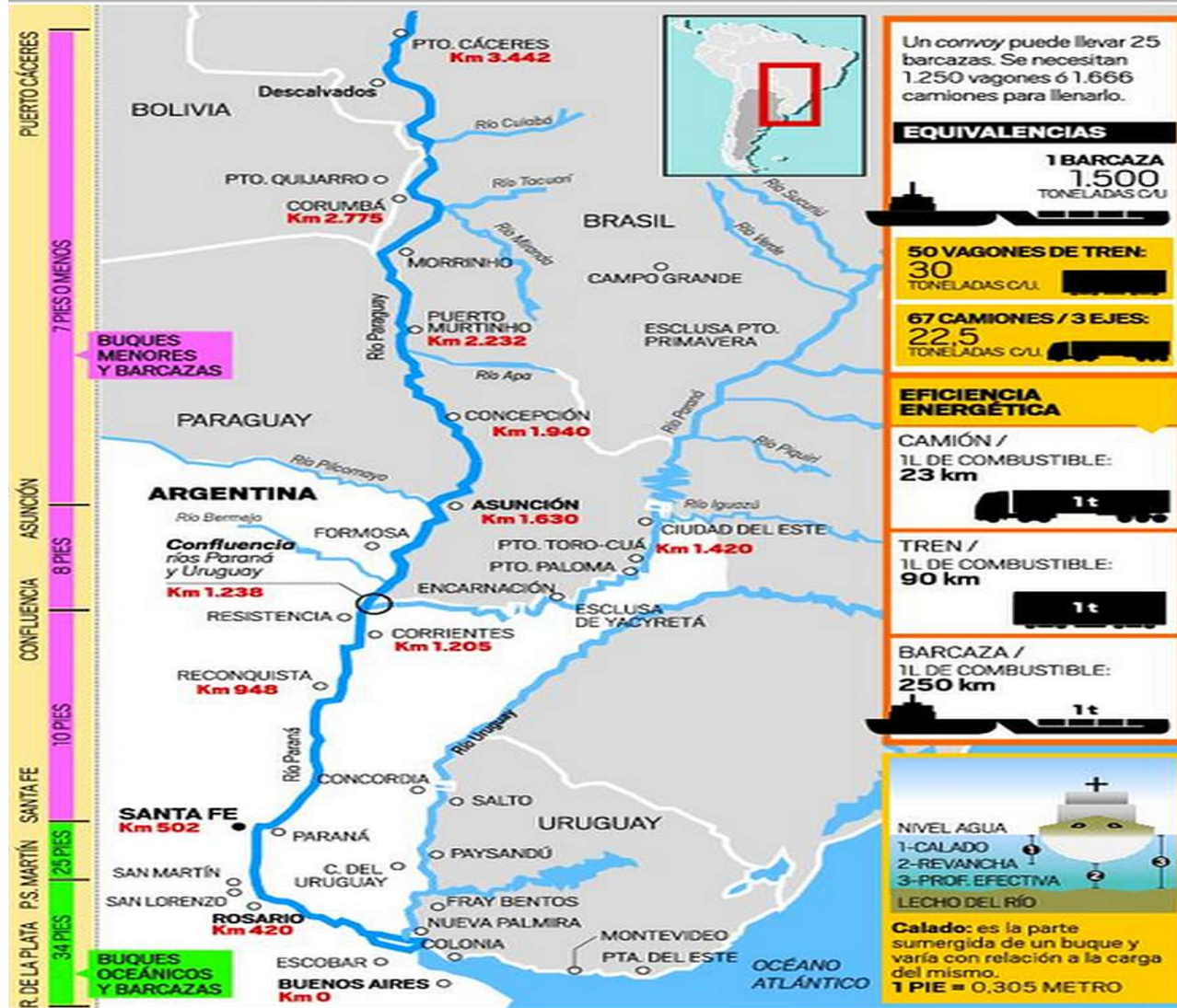


Características de la Hidrovía



HIDROVÍA PARANÁ PARAGUAY

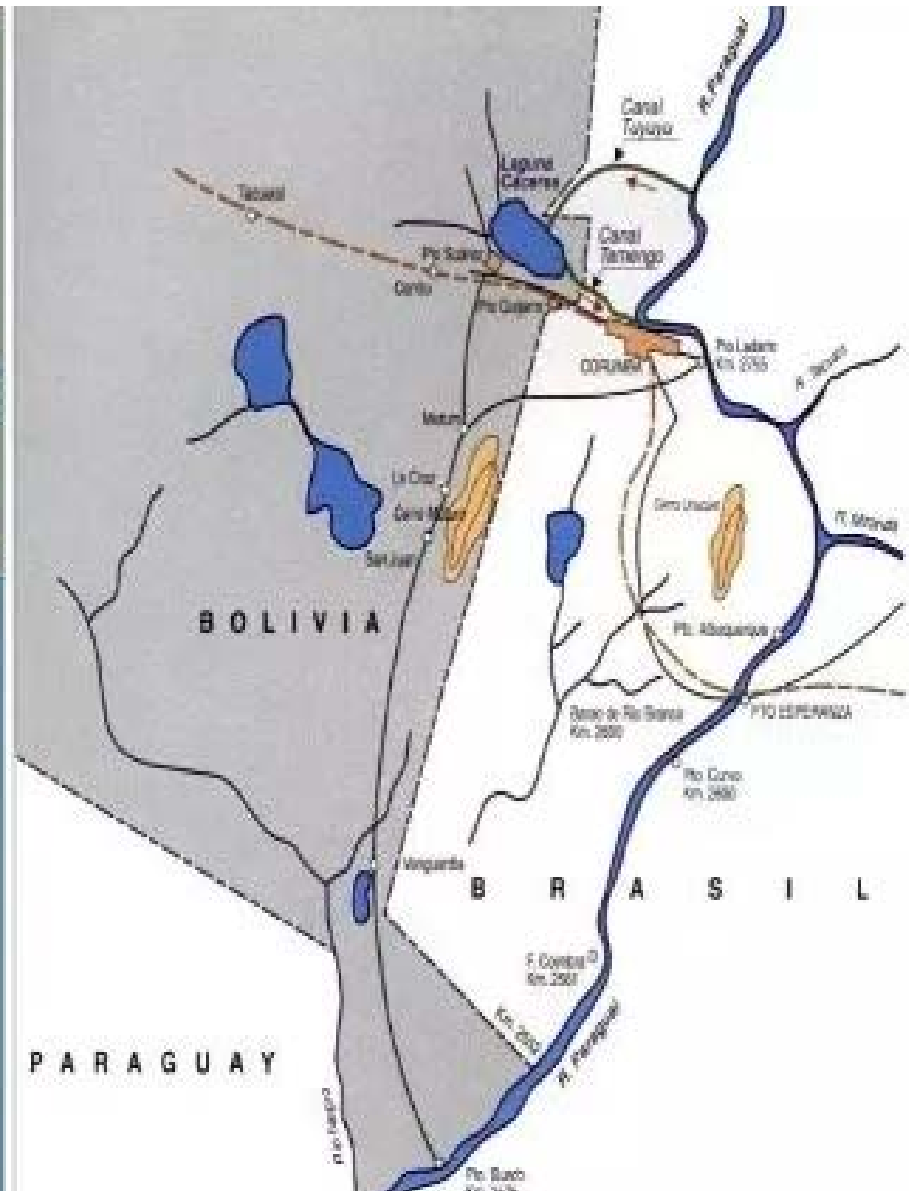
• DESDE EL RÍO DE LA PLATA HASTA CONFLUENCIA EL DRAGADO Y BALIZAMIENTO ESTÁ CONCESIONADO POR PEAJE. LA VÍA FLUVIAL PERMITE, SIN EMBARGO, CONTINUAR VIAJE HACIA EL NORTE.





- Mayor concientización de la importancia económica y estratégica que reviste Bolivia para la Hidrovía.
- Importancia de los esfuerzos para contribuir a que Bolivia tenga una efectiva salida al océano utilizando la HPP.









Fuente: Muñoz Menna
Juan Carlos 2015



ALGUNAS CIFRAS RELEVANTES

Argentina: Carga total transportada: 554.000.000 t *

Cabotaje fluvial:	19.096.487
Cabotaje resto del país:	3.903.512
Exportaciones fluviales:	75.860.626
Importaciones fluviales: 1	9.067.942

* Por todos los medios de transporte.

TRÁFICO REGISTRADO (t)

Aguas arriba

Bolivia:	469.600
Brasil:	S/D
Paraguay:	4.315.964
Total:	4.785.564

Aguas abajo

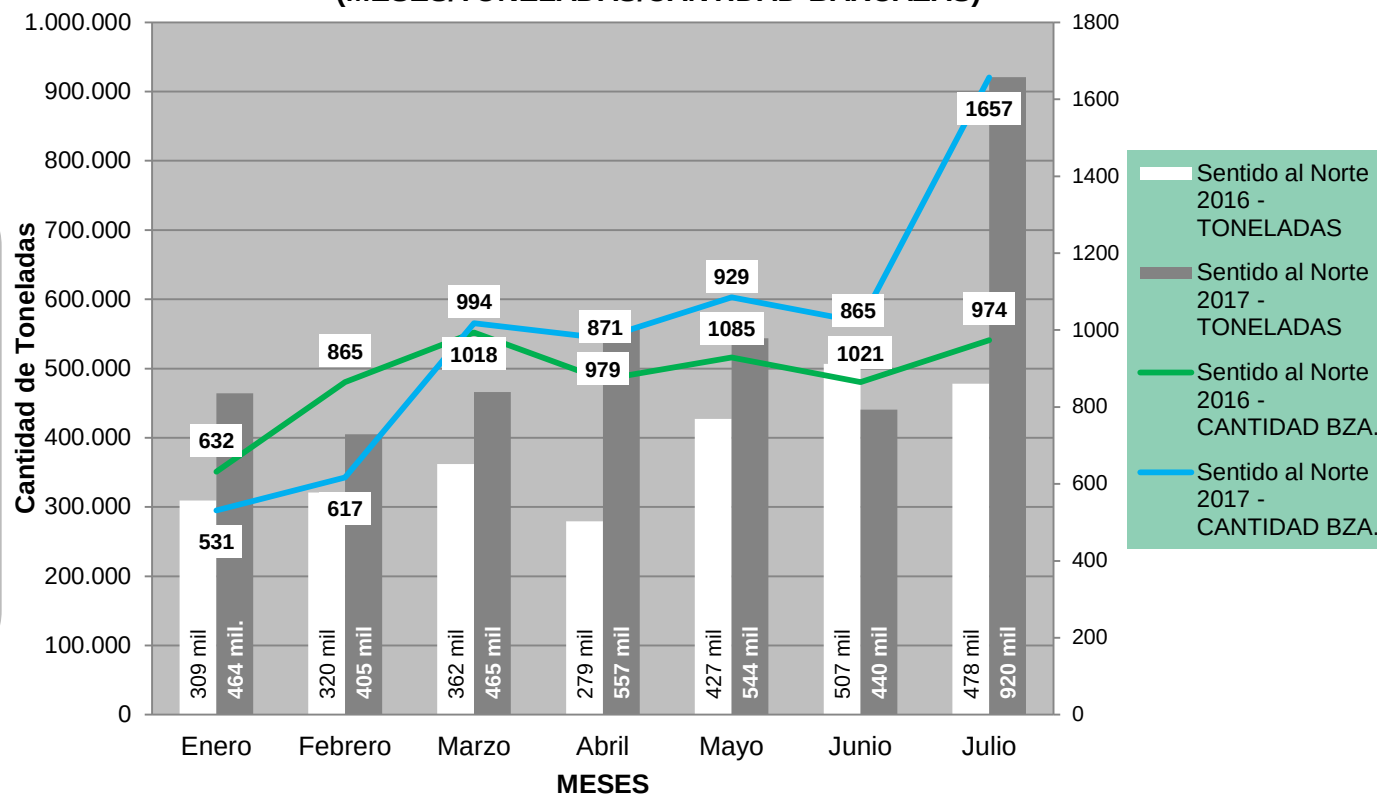
Bolivia:	1.198.396
Brasil:	3.918.529
Paraguay:	13.438.654
Total:	18.555.579

VIAJES ANUALES:
Aprox. 13.000 (barcazas)

TONELADAS
TRANSPORTADAS:
Aprox. 22.000.000

FLUJO COMERCIAL PRIMER SEMESTRE 2016/2017

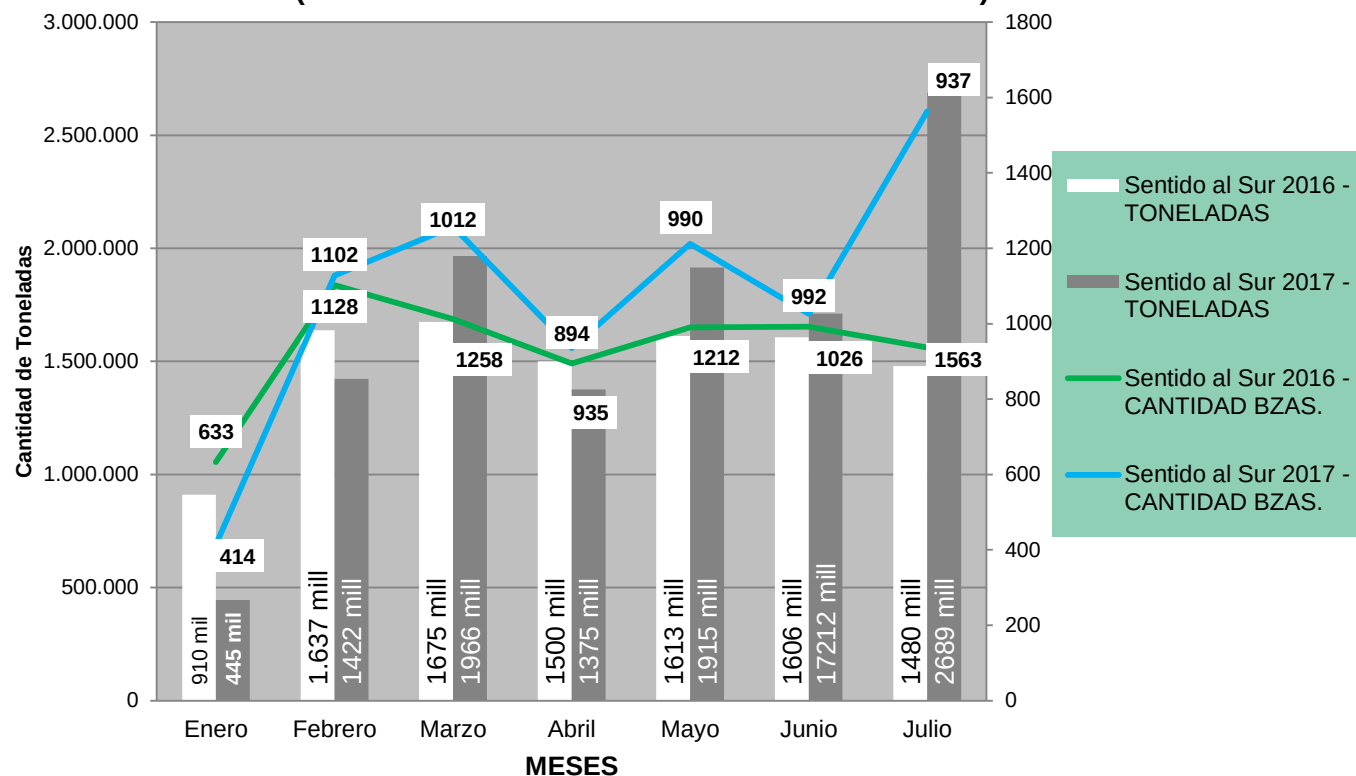
**Flujo Comercial HIDROVÍA - SENTIDO NORTE -
Años 2016 y 2017
(MESES/TONELADAS/CANTIDAD BARCAZAS)**



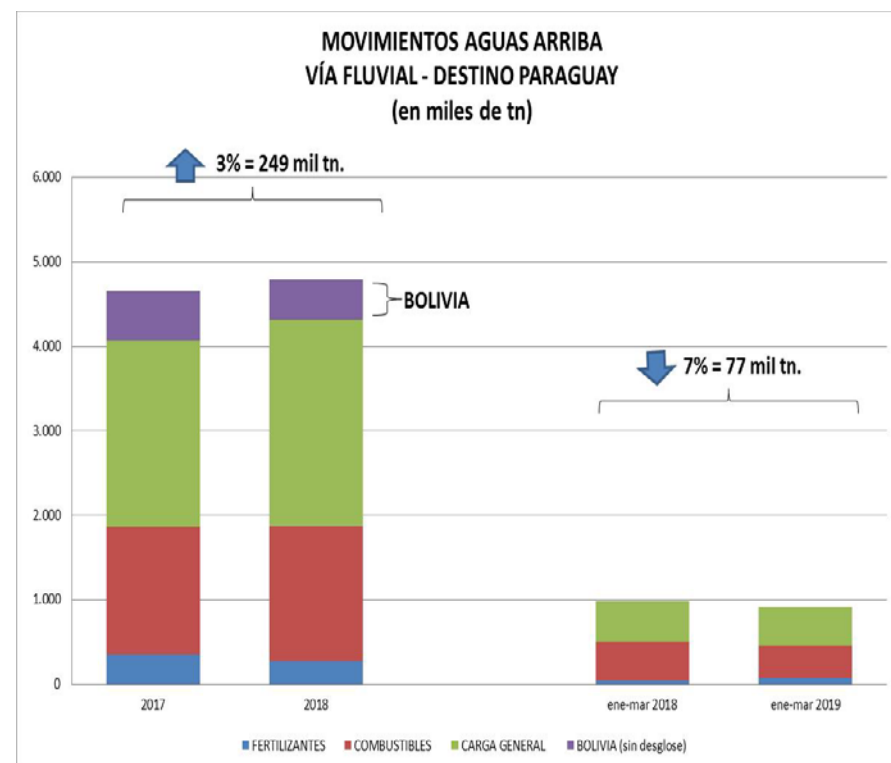
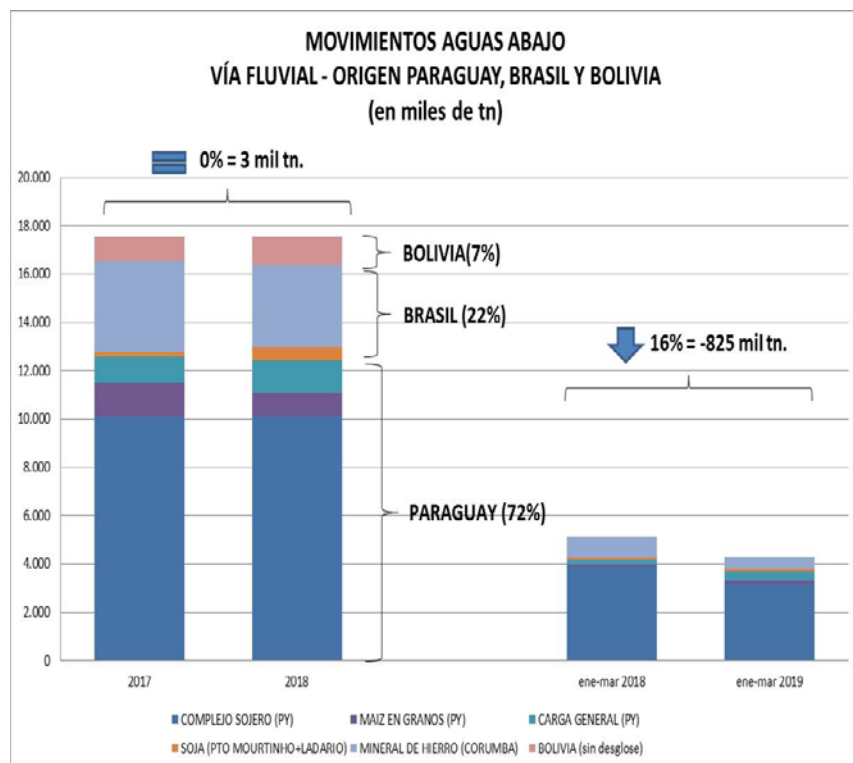
Fuente: AFIP / Prefectura Naval Argentina

FLUJO COMERCIAL PRIMER SEMESTRE 2016/2017 (cont.)

**Flujo Comercial HIDROVÍA - SENTIDO SUR -
Años 2016 y 2017
(MESES/TONELADAS/CANTIDAD DE BARCAZAS)**



Fuente. AFIP / Prefectura Naval Argentina



Bolivia 2019: sin datos

Fuente: elaboración propia en base a CPTCP

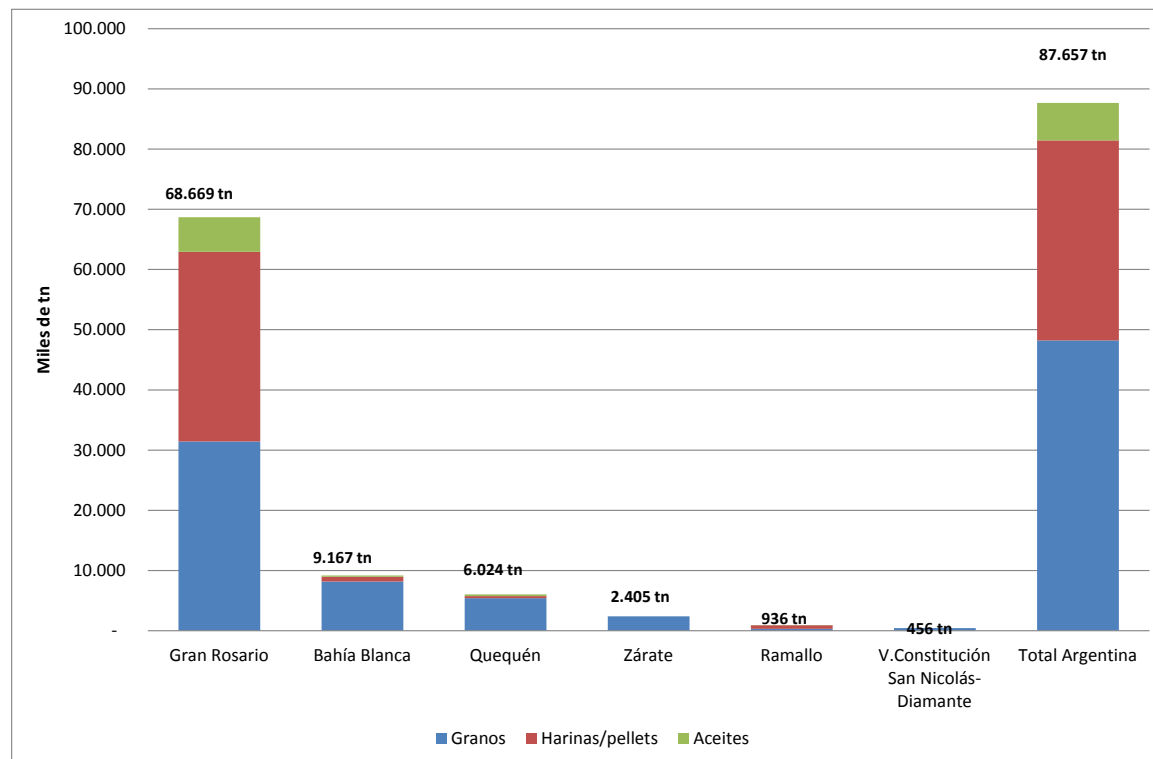
Para 2019 se esperan 100 mill Tn de exportaciones de granos

↑ 39% i.a. de movimiento de camiones, trenes, barcos (3500) y barcazas

Fuente: CPPC, Cámara de puertos privados comerciales, Rep. Arg.



Exportaciones argentinas de granos/harinas, pellets/aceites
Año 2017

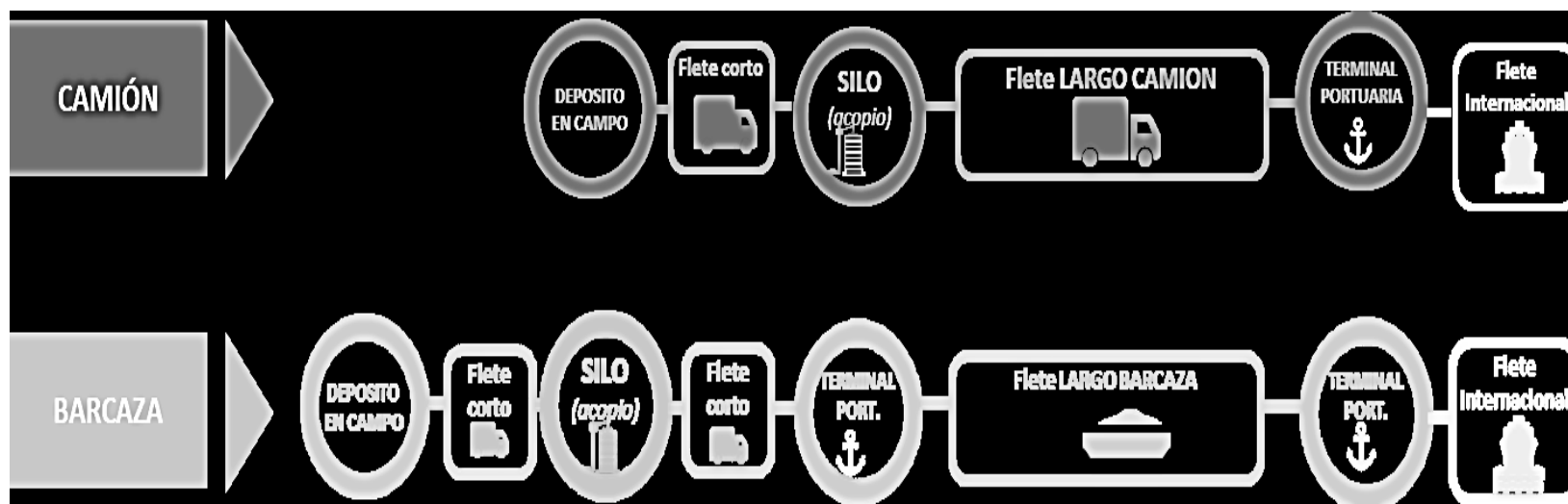


Fuente: elaboración propia en base a Bolsa de Comercio de Rosario

EL FLETE NO ES EL COSTO LOGÍSTICO TOTAL

El flete fluvial es el más bajo –con la configuración de convoy más eficiente-, pero al sumar “las puntas” el costo logístico total crece sustantivamente.

COSTO LOGISTICO TOTAL (Ej. Transporte de Soja de Salta a Rosario)



FLETE POR TN-KM

0,063 US\$/ton-km **CAMIÓN** (Salta – Rosario)

0,021 US\$/ton-km **BARCAZA** (Salta – Barranqueras –Rosario)

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, Argentina

Datos

- Paraguay dispone del 75% de la flota, la Argentina, 14%; Brasil, 5%; Bolivia, 4%; y Uruguay menos del 1%. Paraguay tiene entre 2.800 y 3.000 barcasas y casi 300 remolcadores.
- En el 2016 el 68% de la carga marítima boliviana fue transportada por puertos chilenos (3,6 millones de tn. de carga, principalmente minerales de hierro, soja y derivados).
- El gobierno de Bolivia se propuso iniciar en 2020 lo que denomina la "década del Atlántico", en la que busca potenciar su comercio a través de ese océano. La HPP constituye una alternativa viable para potenciar su comercio con mayor fluidez y reducción de costos.
- Bolivia exporta por la HPP alrededor de 1.7 millones de toneladas. Crecimiento en volumen y valor de las exportaciones en los primeros meses de 2019. Aprox. 100.000 ton. Buenas posibilidades para fertilizantes (potasio). Potencial de crecimiento de tráfico de contenedores, por ej. desde Puerto Jennefer.

Fuente: BCR e IBCE

Datos

- La proyección del gobierno es que en dos o tres años (2021), al menos el 50% de la carga boliviana pase por la Hidrovía.
- Actualmente la carga marítima boliviana se ubica en 5,3 millones de ton.
- El gobierno prevé incrementar el movimiento de carga de 1,6/1,7 millones a 10 millones de toneladas al año.
- Alta potencialidad de los puertos bolivianos adyacentes al Canal Tamengo y a la HPP. Puerto Busch (Dec. 3826 de creación Consejo Estratégico) y Puerto Quijarro.
- Gran potencial de puertos AGUIRRE, GRAVETAL Y JENNEFER (con certificación internacional)
- VENTAJAS: menos tiempo, menos costos > mayor competitividad.
- Estas opciones darán una mayor independencia al comercio de Bolivia. Implican empleos e inversiones para Bolivia y para sus socios en la HPP. Es una política de largo plazo que debe consolidarse.
- Fuente: elaboración propia en base a IBCE y datos de prensa EPB

¿Qué necesitan los <u>armadores</u>?	- Calado garantizado - Información confiable - Reglamentación clara, transparente y uniforme entre países - Regulaciones razonables y no excesivas
¿Qué necesita la <u>carga</u>?	- Certidumbre - Regularidad - Reducción de costos con precios competitivos
¿Qué necesitan los <u>países</u>? ¿Bajar costos y mayor eficiencia en el transporte en función de su comercio exterior?	- Oferta operativa competitiva e infraestructura propia eficiente. Compromiso y esfuerzo del sector privado - Facilitar el comercio. Incorporar tecnología - Conocer los flujos de la carga a nivel nacional: origen, destino, modo de transporte y tipo de producto (granel, contenedores, líquidos, carga general). Analizar su trazabilidad completa. ¿Hay infraestructura? ¿Es eficiente? ¿Qué se puede mejorar? - Evaluar medios de transporte sustitutivos más eficientes. ¿Tarea del CIH, de la CAF, del BID?



Comité Intergubernamental de la Hidrovia (CIH)

Presente y perspectivas

COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

- **CIH (Comité Intergubernamental de la Hidrovía):** órgano político del Tratado de la Cuenca del Plata
- **Comisión del Acuerdo:** el órgano técnico (sede en Asunción)
- **Secretaría Ejecutiva** (sede en Buenos Aires)

- Profundizar fortalecimiento institucional de la Hidrovía.
- Instalación de la sede definitiva.
- Mejorar la fluidez, agilidad y seguridad en la navegación (navegación 24hrs x 365 días, dragado red troncal y también en el tramo Santa Fe al norte, balizar todo el recorrido, digitalización, conectividad electrónica entre organismos, etc.). Paso a paso y coordinando acciones entre países.
- Completa internalización de los reglamentos > Convergencia regulatoria + Seguridad jurídica.
- Sostenibilidad Medio ambiental: Riocon I y II
- Informatización y digitalización (eliminación de innecesarias barreras burocráticas).
- Capacitación y formación del personal embarcado y de los pilotos.
- Avanzar en la convergencia normativa (armonización y unificación de disposiciones).
- Gestionar con una mayor coordinación entre organismos.

Eslabón
facilitador
de la
Gestión
CIH

Visibilidad
de la
importancia
estratégica
de la
Hidrovía

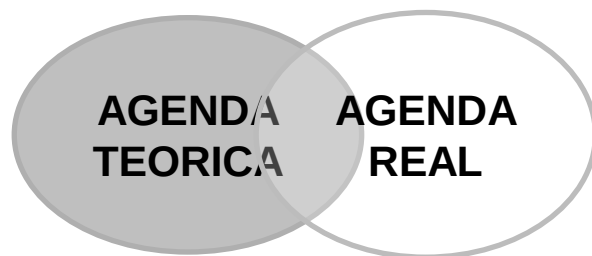
Ámbito
regional de
análisis,
trabajo y
evaluación
de
propuestas

Propuestas
de cursos
de acción
al CIH

➤ Énfasis de los gobiernos

- Sostener decisión política de fortalecer el organismo
- Aprobar presupuesto (decisión del CIH)
- Incorporar un perfil técnico-profesional, especializado en transporte fluvial, comercio regional y en normativa de comercio y de transporte, para trabajar en ejes de gestión: regulatorio, comercio, jurídico, estadísticas, etc.
- Se requiere una apoyatura de tecnología acorde a la nueva metodología y objetivos de trabajo

Creciente consenso para formular (y consolidar) las agendas de gestión del CIH *



ANTES



AHORA

* Ejemplo que se verá en las siguientes imágenes

CRECIENTE CONVERGENCIA=MAYOR SEGURIDAD JURIDICA

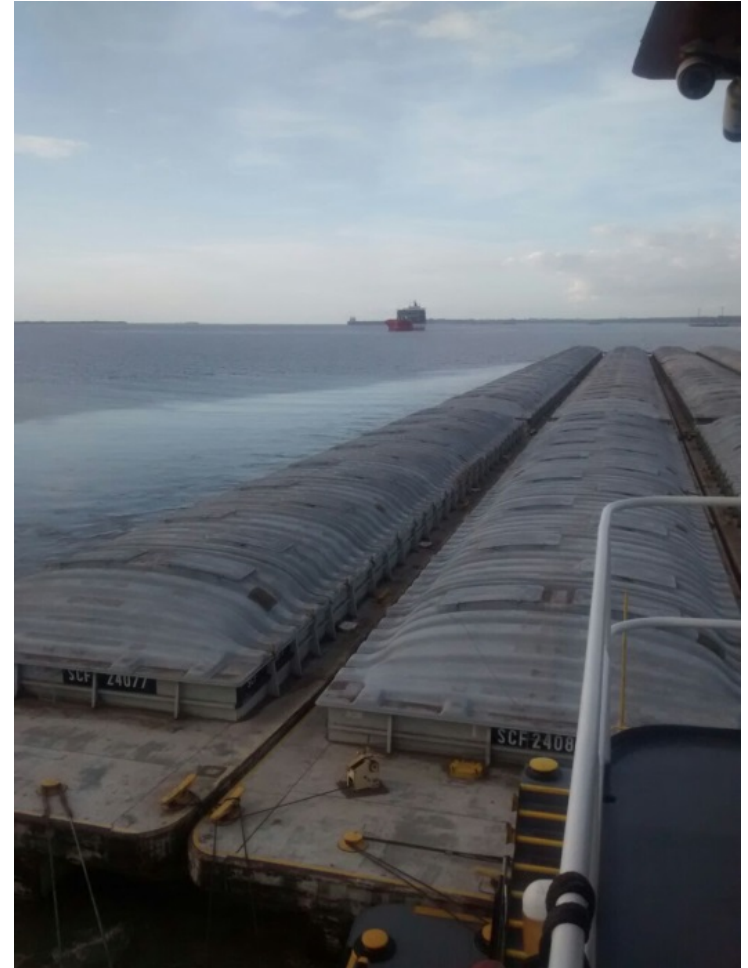
- Protección del medio ambiente (RIOCON I y II)
- Formación y capacitación y régimen común de pilotaje
- **Promover la facilitación del comercio y la competitividad en la Hidrovía (propuesta E.P.B)**
- Establecer un régimen de dimensiones máximas de los convoyes
- Reconocimiento, inspecciones, seguridad . Sistema informático común sobre elenco de buques (SICSEB)
- MIC/DTA electrónico para la Hidrovía
- Implementar ventanilla única para agilizar la gestión
- Mecanismos de cooperación para el combate al narcotráfico - código PBIP para puertos

PRUEBA PILOTO: DIMENSIÓN MÁXIMA DE LOS CONVOYES (6.10.2016)











- La Hidrovía es una valiosa herramienta natural para mejorar la infraestructura y el transporte sin afectar el medio ambiente y generando economías de escala en el transporte.
- El transporte fluvial eficiente achica las distancias geográficas. Contribuye a mejorar el acceso a los mercados y la integración de las economías regionales.
- La Hidrovía se reubicó como prioridad de los gobiernos. Es un instrumento que usado de manera eficiente disminuye la distorsión de la matriz de transporte regional.
- Tenemos Acuerdos e Instituciones (CIH). Hay que fortalecerlos. Debe existir voluntad política clara y sin contramarchas. **Bolivia participa activamente en el CIH.**
- Hay seguridad jurídica en la Hidrovía. Hay convergencia regulatoria. Hay crecientes inversiones. Hay que tener una oferta operativa (infraestructura, agilidad operativa) atractiva.
- **Bolivia puede ser (y debería ser) un usuario y beneficiario fundamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Hay que cooperar en ese objetivo estratégico.**



CONFERENCIA INTERNACIONAL
INTEGRACIÓN DE BOLIVIA AL OCEANO ATLÁNTICO
A TRAVÉS DE PUERTO BUSCH Y LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ



¡Muchas gracias!

Emb. Luis Pablo Niscovolos
Secretario Ejecutivo CIH

www.hidrovia.org

COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ