

***Estudio sobre los efectos
económico-comerciales de la
mediterraneidad sobre el
comercio exterior del Paraguay***

Publicación DAPMDER N° 06/07

La Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), presenta el documento “***Estudio sobre los efectos económico-comerciales de la mediterraneidad sobre el comercio exterior del Paraguay***”.

La consultoría fue elaborada por el Dr. Alberto Rubial H., en el marco del Sistema de Apoyo a los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER).¹

¹ Los conceptos vertidos en este documento son de la exclusiva responsabilidad del autor y no reflejan necesariamente los criterios de la Secretaría General

INDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	8
Glosario de abreviaturas, siglas y términos	10
RESUMEN EJECUTIVO	16
1 - MEGA ENTORNO LOGÍSTICO MUNDIAL PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO Y REGIONES SIN LITORAL MARÍTIMO	19
1.1-Gestión logística comercial global (LCG)	19
1.1.1-Manejo imbricado de bienes: producción, comercio y distribución /transporte	19
1.1.2-Sinergia funcional y operativa entre producción, comercio y transporte	22
1.2-Aplicación conceptual de la LCG a la competitividad del comercio exterior con mercados de ultramar desde áreas geográficas productoras sin litoral marítimo	23
1.2.1-Trayecto físico de una expedición de comercio exterior desde /para un país /región sin litoral marítimo al mercado de ultramar.	23
1.2.2-Precio de los servicios logísticos de una expedición de comercio exterior	28
1.2.3-Parámetros de análisis logístico y cadena de valor del bien	28
1.2.4-Gravancia de fletes y seguros en el comercio exterior de los PEDSLM	28
1.3-Marco legal internacional para los países en desarrollo sin litoral y para los países de tránsito	32
1.3.1-Convenciones y acuerdo multilaterales sobre libertad de tránsito	32
1.3.2-Convenciones internacionales relativas al tránsito y a las operaciones de transporte	33
1.3.3-Acuerdos regionales y subregionales	34
1.4-Reconocimiento internacional de la problemática de los PEDSLM	45
1.4.1-ONU-UNCTAD: Programa Especial para países en desarrollo menos adelantados, sin litoral e insulares	45
1.4.2-ALADI: Programa para Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER)	45
1.5-Agrupamiento de los PEDSLM según su localización geográfica	46
2 - MACRO GEO ENTORNO SURAMERICANO Y CARACTERIZACIÓN DE LA MALLA VIARIA Y PORTUARIA FLUVIAL Y MARÍTIMA	50
2.1-Malla y empresas ferroviarias del cono sur	50
2.1.1-Atlántica (Argentina, Brasil y Uruguay)	50
2.2-Malla y empresas autovitarias del Cono Sur	54
2.3-Malla fluvioviaria, navieras fluviales, puertos y empresas portuarias fluviales de Suramérica	69
2.4-Malla de rutas marítimas, navieras oceánicas, puertos y empresas portuarias marítimas de Suramérica	80
3 - MESO GEO-ENTORNO DEL PARAGUAY	99
3.1-Perfil de competitividad logística	99
3.1.1-Ventajas comparativas	99
3.1.2-Desventajas competitivas	101
3.2-Estructura del comercio exterior	103
3.2.1-Características y evolución	103
3.2.2-Exportaciones e importaciones con mercados fronterizos y de ultramar	104
3.2.3-Exportaciones e importaciones por grandes categorías económicas a países fronterizos, Uruguay y de ultramar	114
3.2.4-Modos de transporte de exportaciones e importaciones	128
4- MICRO ENTORNO OPERATIVO DE RUTAS PARA EL COMERCIO DEL PARAGUAY CON MERCADOS DE ULTRAMAR	130
4.1-Integración física nacional	130
4.1.1-Conectividad inter e intra-regional y con países fronterizos de tránsito	130
4.1.2-Pasos fronterizos	130

4.1.3-Configuración geográfica y demográfica.....	131
4.2- Caracterización logística operativa	132
4.2.1-Malla viaria ferro-auto-fluvial, portuaria fluvial y empresas de transporte modal y portuario fluvial.....	132
4.2.2-Posibles plataformas logísticas nacionales y binacionales	137
4.3-Corredores interoceánicos suramericanos	138
4.3.1-Iniciativa para la integración de la infraestructura regional de América del Sur (IIRSA)	138
4.3.2-Opciones del Paraguay	139
5 - ACCESO OCEÁNICO DEL PARAGUAY A LOS MERCADOS DE ULTRAMAR.....	141
5.1-Marco legal bilateral con los países de tránsito	141
5.1.1-Países del Atlántico.....	141
5.1.2-Países del Pacífico.....	141
5.2-Parámetros logísticos por vía terrestre, fluvial y marítima	142
5.2.1-Flete	145
5.2.2-Distancia.....	164
5.2.3-Tiempo	169
5.3-Alternativas viarias y países de tránsito para acceso al litoral marítimo suramericano.....	171
5.3.1-Iso-distancias, iso-costos, e iso-tiempos desde países y regiones sin litoral marítimo a los mercados de ultramar	171
5.3.2-Rutas actuales a puertos del litoral Atlántico	172
5.3.3-Rutas actuales a puertos del litoral Pacífico	173
5.3.4-Conglomerado de corredores de acceso para ambos litorales.....	173
5.3.5-Carga de Paraguay por puertos marítimos y fluviales en los países de tránsito.....	180
6 - CONSECUENCIAS ECONÓMICO-COMERCIALES DE LA NO LITORALIEDAD DEL PARAGUAY	186
6.1-Hallazgos	186
6.1.1-Derecho a un mejor tratamiento.....	186
6.1.2-Responsabilidad compartida estado-empresariado	187
6.1.3-Relevancia del costo de transporte	187
6.1.4-Importancia de la infraestructura viaria y portuaria fluvial y marítima	188
6.1.5-Proporcionalidad del comercio exterior en mercados adyacentes y de ultramar	189
6.1.6-Registro y procesamiento estadístico de la documentación aduanera, de comercio y de transporte internacional.....	189
6.1.7-Facilidades portuarias fluviales y marítimas otorgadas por los países de tránsito y portuarias fluviales otorgadas por Paraguay	192
6.1.8-Preferencias arancelarias de la ALADI	192
6.2-Conclusiones.....	198
6.2.1-Vigencia y cumplimiento de Tratados y Acuerdos entre Paraguay y los países de tránsito	198
6.2.2-Coordinación entre autoridades y cámaras de exportadores e importadores y de transporte internacional.....	199
6.2.3-Costos de servicios logísticos acotados por entidades de Paraguay y en países de tránsito	199
6.2.4-Estado de la infraestructura viaria y portuaria fluvial en Paraguay	200
6.2.5-Comercio exterior con mercados fronterizos y de ultramar.....	201
6.2.6-Frondosidad de la documentación actual y limitación de la información estadística de comercio y de transporte internacional	201
6.2.7-Utilización actual de las facilidades portuarias en los países de tránsito.....	202
6.3-Recomendaciones	204
6.3.1-Concertación de los países de tránsito con Paraguay y apoyo de la ALADI ..	204

6.3.2-Optimización de la gestión logística de usuarios y proveedores de servicios logísticos y cámaras empresariales en Paraguay	204
6.3.3-Disminución de los costos logísticos en los países de tránsito.....	206
6.3.4-Mejoramiento del mantenimiento y rehabilitación de infraestructura viaria y portuaria	207
6.3.5-Compensación de desventajas del comercio de ultramar con ventajas del comercio fronterizo	208
6.3.6-Simplificación documentaria aduanera, de transporte internacional, comercial y ampliación de las estadísticas aduaneras sobre comercio y transporte internacional	209
6.3.7-Usufructo de las facilidades portuarias en países de tránsito.....	211
6.3.8-Aprovechamiento de las preferencias y caso piloto de exportación e importación al /del mercado de ultramar	212
7 - ANEXOS	225

INTRODUCCIÓN

Conocer la más amplia información sobre su localización geo-estratégica y los consiguientes efectos geo-económicos y geo-políticos, y tener con más precisión la sustentación logística factual, reviste una particular importancia para el desarrollo integral socio-económico de Paraguay como país sin litoral en Suramérica.

Para desarrollar este estudio, se realizaron misiones y entrevistas a funcionarios de instituciones públicas, ejecutivos de las organizaciones asociativas empresariales y empresarios individuales, usuarios y proveedores de servicios logísticos en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Numerosos puertos y ciudades fueron visitados en el largo periplo que comenzó con noviembre-diciembre 2006 en Montevideo, Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Lima. Continuó en abril-junio 2007 en Arequipa, Matarani, Ilo, Tacna, Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Santiago, Montevideo, Nueva Palmira, Buenos Aires, Santa Fe, Rosario, Buenos Aires, Asunción, Curitiba, Paranagua, São Paulo y Santos.

Finalmente, cabe destacar, que queda una tarea por delante para que en el futuro se complemente y amplíe el alcance logrado, a fin de maximizar los beneficios que pueda lograr Paraguay del aporte de su comercio exterior, contando con el concurso de todos los países de tránsito que la circunda a través de medidas adicionales de apoyo. Es por ello que se mencionan en las recomendaciones finales específicamente cinco propuestas de estudios.

Glosario de abreviaturas, siglas y términos

<i>AADAA</i>	Administración Autónoma de Depósitos Aduaneros de Bolivia
<i>ABM</i>	Agencia Boliviana de Mantenimiento (ABM), de la red autoviaria
<i>ABTI</i>	Associação Brasileira de Transporte Internacional
<i>ADHOC</i>	Administradora Hidroviária Docas Catarinenses
<i>ADTP</i>	Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná en Brasil
<i>AFE</i>	Administración de Ferrocarriles del Estado en Uruguay
<i>AGCS</i>	Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (OMC)
<i>ALADI</i>	Asociación Latinoamericana de Integración
<i>ALAF</i>	Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles
<i>ALATAC</i>	Asociación Latinoamericana de Transporte por Carretera
<i>ALL</i>	Ferrocarril América Latina Logística do Brasil S. A.
<i>ALL</i>	Asociación Latinoamericana de Logística
<i>ANP</i>	Administradora Nacional de Puertos en Uruguay
<i>ANNP</i>	Administradora Nacional de Navegación y Puertos de Paraguay
<i>APEC</i>	Asia-Pacific Economic Cooperation (Cooperación Económica Asia-Pacífico)
<i>APPA</i>	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
<i>ASICUDA</i>	Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (ASYCUDA, Automated System for Customs Data) de la UNCTAD
<i>ASOZOFRA</i>	Asociación de Zonas Francas de Bolivia
<i>ASP-B</i>	Administración de Servicios Aduaneros de Bolivia
<i>ATACI</i>	Asociación Argentina de Carga Internacional
<i>ATI</i>	Antofagasta Terminal Internacional
<i>ATIT</i>	Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre para los países del CONO SUR
<i>ATPDEA</i>	Andean Trade Promotion and Drug Eradication Act (Acta de Promoción Comercial Andina y Erradicación de la Droga, de EUA)
<i>AUTOTRASBORDO</i>	Transporte de camiones y remolques en embarcaciones acuáticas (RO /RO)
<i>BAF</i>	Bunker Adjustment Factor (Ajuste por precio de petróleo)
<i>BAP</i>	Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico S. A. en Argentina
<i>BID</i>	Banco Interamericano de Desarrollo
<i>BGP</i>	Banco Central del Paraguay
<i>B/L</i>	Bill of Lading (Conocimiento de Embarque)
<i>BRAFESA</i>	Brasil Ferrovias S. A.
<i>CAF</i>	Corporación Andina de Fomento
<i>CAFM</i>	Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay
<i>CAMEX</i>	Cámara de Exportadores de La Paz
<i>CADEX</i>	Cámara de Exportador de Santa Cruz
<i>CADEXCO</i>	Cámara de Exportador de Cochabamba
<i>CAINCO</i>	Cámara de Industria, Comercio, Sevicios y Turismo de Santa Cruz
<i>CAN</i>	Comunidad Andina de Naciones (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela)
<i>CANEB</i>	Cámara Nacional de Exportadores de Bolivia
<i>CAPSA</i>	Central Aguirre S. A., Puerto Quijarro, Bolivia, Hidrovía Paraguay-Paraná
<i>CAPEX</i>	Cámara Paraguaya de Exportadores
<i>CATIDU</i>	Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay
<i>CBTNI</i>	Cámara Boliviana del Transporte Nacional e Internacional
<i>CCI</i>	Cámara de Comercio Internacional en París
<i>CCI-UNCTAD /OMC</i>	Centro de Comercio Internacional UNCTAD /OMC
<i>CDE</i>	Centro de Despachantes de Aduana del Paraguay
<i>CEBAF</i>	Centro Binacional de Atención en Frontera

<i>CECOTRACA</i>	Centro de Consolidación y Transferencia de Carga
<i>CEPE</i>	Comisión Económica para Europa de la Naciones Unidas (ECE, Economic Commission for Europe)
<i>CEPAL</i>	Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (ECLAC, Economic Commission for Latin America and the Caribbean)
<i>CETAF</i>	Centro Trinacional de Atención en Frontera
<i>CIH</i>	Comité Intergubernamental de la Hidrovía (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay)
<i>CIM</i>	Convention Internationale pour le Transport des Merchandises par Chemin de fer (Convenio Internacional para el Transporte de Mercancías por Ferrocarril)
<i>CIP</i>	Centro de Importadores del Paraguay
<i>CMR</i>	Convention sur le Transport International des Merchandises par Route (Convenio Internacional para el Transporte de Mercancías por Carretera)
<i>CONSIGNADOR</i>	Persona individual o jurídica que envía la carga desde el país de origen (vendedor, expedidor o exportador)
<i>CONSIGNATARIO</i>	Persona individual o jurídica para quien está dirigida la carga en el país de destino (comprador, recibidor o importador)
<i>CNC</i>	Cámara Nacional de Comercio de Bolivia
<i>CNCSP</i>	Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay
<i>CNDA</i>	Cámara Nacional de Despachantes de Aduana de Bolivia
<i>CNI</i>	Cámara Nacional de Industrias de Bolivia
<i>CNFCT</i>	Comité Nacional de Facilitación del Comercio y el Transporte
<i>CNRT</i>	Comisión Nacional Reguladora del Transporte en Argentina
<i>CNT</i>	Confederação Nacional do Transporte en Brasil
<i>CNUCI</i>	Convención de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Compraventa Internacional
<i>CNUDMI</i>	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL, United Nations Commission for International Trade Law)
<i>CAPATIT</i>	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre
<i>CRDA</i>	Cámara Regional de Despachantes de Aduana de Cochabamba y de Santa Cruz
<i>CODELCO</i>	Corporación del Cobre en Chile
<i>CODESP</i>	Compañía Docas do Estado de São Paulo en Brasil
<i>CDP</i>	Compañía Docas do Pará en Brasil
<i>CDRJ</i>	Compañía Docas de Rio de Janeiro
<i>CONELOG</i>	Consejo Nacional de Logística
<i>CONO SUR</i>	Zona geográfica meridional de Suramérica que agrupa Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, sur de Perú y Uruguay.
<i>COTIF</i>	Convention sur le Transport International Ferroviaire (Convenio de Transporte Internacional por Ferrocarril)
<i>CPI</i>	Carta de Porte Internacional (países de la CAN)
<i>CREEBBA</i>	Centro Regional de Estudios Económicos de Bahía Blanca Argentina
<i>CTO</i>	Cámara de Transporte del Oriente
<i>CVRD</i>	Companhia Vale do Rio Doce en Brasil
<i>DDP</i>	Delivered Duty Paid (Entrega Derechos Pagados, lugar de destino convenido)
<i>DFI</i>	Distribución Física Internacional
<i>DNA</i>	Dirección Nacional de Aduanas del Paraguay
<i>DINATRAN</i>	Dirección Nacional de Transporte del Paraguay

<i>DITIAS</i>	Diagnóstico del Transporte Internacional Suramericano, auspiciado por la ALADI
<i>DTA /DTAI</i>	Documento de Tránsito Aduanero /Documento de Tránsito Aduanero Internacional, utilizado por los países del CONO SUR /MERCOSUR /CAN
<i>DTM</i>	Documento de Transporte Multimodal
<i>DUA</i>	Documento Único Aduanero
<i>DUE</i>	Documento Único de Exportación
<i>DUI</i>	Documento Único de Importación
<i>EDI</i>	Electronic Data Interchange (Intercambio Electrónico de Datos)
<i>EMPORCHI</i>	Empresa Portuaria de Chile
<i>ENAPU</i>	Empresa Nacional de Puertos S. A. en Perú
<i>EPA</i>	Empresa Portuaria de Arica y Empresa Portuaria de Antofagasta
<i>EUA</i>	Estados Unidos de América
<i>EXPEDIDOR</i>	Persona individual o jurídica que contrata con el porteador el transporte de la carga y realiza los arreglos conforme al INCOTERMS pactado (exportador, agente transitario, vendedor, embarcador, cargador, fletador, remitente, consignador)
<i>EXW</i>	Ex Works (En Fábrica, lugar convenido)
<i>FBSA</i>	Ferrocarril Belgrano S. A. en Argentina
<i>FCA</i>	Ferrovía Centro Atlántica S. A. en Brasil
<i>FCAB</i>	Ferrocarril Antofagasta-Bolivia en Chile
<i>FCALP</i>	Ferrocarril Arica-La Paz en Chile
<i>FCASA</i>	Empresa Ferroviaria Andina S. A. en Bolivia
<i>FCL</i>	Full Container Load (Contenedor con Carga Completa)
<i>FCPCAL</i>	Ferrocarril Presidente Carlos A. López en Paraguay
<i>FENOSA</i>	Ferrovía Noroeste S. A. en Brasil
<i>FEPASA</i>	Ferrocarril del Pacífico S. A. en Chile
<i>FEPSA</i>	Ferro Expreso Pampeano S. A. en Argentina
<i>FERROBAN</i>	Ferrovial Bandeirantes S. A. en Brasil
<i>FERRONORTE</i>	Ferrovía do Norte S. A. en Brasil
<i>FERROPAR</i>	Ferrovía Paraná S. A. en Brasil
<i>FERRUTAJE</i>	Galicismo (Ferrutage) usado cuando los remolques de camiones son embarcados en plataformas de ferrocarril. En inglés "Piggy Back" (RA /RO)
<i>FERROTRASBORDO</i>	Transporte de vagones ferroviarios en embarcaciones acuáticas (RA /RA)
<i>FEU</i>	Forty feet Equivalent Unit (Unidad en términos de contenedores de cuarenta pies usada para medir la capacidad de transporte de los navíos)
<i>FIATA</i>	Federation Internationale des Agents Transitaires et Assimiles (Federación Internacional de Agentes Transitarios y Asimilados)
<i>FLO /FLO</i>	Float-On /Float-Off (Trasflotación: transporte de barcazas /gabarras en embarcaciones acuáticas madres)
<i>FMSA</i>	Ferrocarril Mesopotámico S. A. en Argentina
<i>FOCEM</i>	Fondo de Convergencia Económica del MERCOSUR
<i>FONPLATA</i>	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
<i>FOSA</i>	Ferrovía Oriental S. A. en Bolivia
<i>FSR</i>	Ferro Sur Roca S. A en Argentina
<i>GEICOS</i>	Grupo Empresario Interregional del Centro Oeste Suramericano (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y sur de Perú)
<i>GEIPOT</i>	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes en Brasil
<i>GROUPE</i>	Consolidación de cargas individuales pertenecientes a diferentes propietarios enviadas bajo una sola carta de porte
<i>HS</i>	Harmonised System (Sistema Armonizado)

<i>HIDROVÍAS</i>	Término referente a las vías acuáticas, fluvial (río), lacustre (lago), oceánicas (mar) y por canal
<i>HINTERLAND</i>	Término germánico usualmente usado para el área de influencia geográfica de un puerto y que en este libro se refiere al área o zona geográfica que es adyacente, aledaña y circundante a un corredor interoceánico. Los términos germánicos “ <i>Umlan</i> ” y “ <i>Vordland</i> ” se refieren a los entornos más amplios y que involucran mayor número de factores (económicos, comerciales, sociales, medio ambientales, etc.)
<i>HPP</i>	Hidrovía Paraguay-Paraná
<i>HTP</i>	Hidrovía Tietê-Paraná
<i>IBCE</i>	Instituto Boliviano de Comercio Exterior
<i>IIRSA</i>	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (BID-CAF-FONPLATA)
<i>IMDG</i>	Internacional Maritime Dangerous Goods Code (Código Marítimo Internacional para Mercancías Peligrosas)
<i>INCOTERMS</i>	Internacional Commercial Terms (Términos de Comercio Internacional) de la CCI
<i>INE</i>	Instituto Nacional de Estadística de Bolivia
<i>INTAL</i>	Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe del BID
<i>ITI</i>	Iquique Terminal Internacional en Chile
<i>IRU</i>	Internacional Road Union (Unión Internacional de Transporte por Carretera)
<i>ISO</i>	Internacional Organisation for Standardisation (Organización Internacional de Normalización)
<i>ISO-9000 / ISO-14000 / ISO-1800 / ISO-26000</i>	Normas internacionales referentes al aseguramiento de los sistemas de calidad, a través de acreditación, certificación y registro, en las áreas de servicios (9000), protección al medio ambiente (14000), aspectos laborales (18000) y responsabilidad social de la empresa (26000)
<i>JAT</i>	Justo a Tiempo, paradigma logístico
<i>JUNAC</i>	Junta del Acuerdo de Cartagena
<i>LCG</i>	Logística Comercial Global
<i>LCI</i>	Logística Comercial Internacional
<i>LCL</i>	Less than Container Load (Contenedor con Carga Parcial)
<i>LGV</i>	Logística del Valor Agregado
<i>MERCOSUR</i>	Mercado Común del Sur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay)
<i>MCI</i>	Manifiesto de Carga Internacional de los países de la CAN
<i>MIC</i>	Manifiesto Internacional de Carga de los Países del MERCOSUR
<i>MINCETUR</i>	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú
<i>MSR Logística S. A.</i>	Ferrocarril MSR Logística S. A. en Brasil
<i>MULTILAF</i>	Acuerdo Heptapartito relativo al Transporte Ferroviario Internacional en los Países del Cono Sur
<i>NEA</i>	Noreste Argentino, conformado por las provincias de Corrientes, Formosa. Posadas y Resistencia
<i>NMF</i>	Cláusula de la Nación más Favorecida
<i>NOA</i>	Noroeste Argentino, conformado por las provincias de Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta, Santiago del Estero y Tucumán
<i>NORTE GRANDE</i>	Región Geo-política de Argentina conformada por las provincias integrantes del NEA y NOA

<i>NCA</i>	Ferrocarril Nuevo Central Argentino
<i>NVOCC /VOCC</i>	Non Vessel Operator Common Carrier /Vessel Operator Common Carrier (Porteador que no explota navíos /Porteador que explota navíos)
<i>OCTI</i>	Office Central des Transports Internationaux par Chemin de fer (Oficina Central de Transporte Ferroviario Internacional)
<i>OMA</i>	Organización Mundial de Aduanas (WCO en inglés)
<i>OMC</i>	Organización Mundial de Comercio (WTO en inglés)
<i>OMI</i>	Organización Marítima Internacional (IMO, en inglés)
<i>ONU</i>	Organización de las Naciones Unidas (UNO en inglés)
<i>OTCA</i>	Organización del Tratado de Cooperación Amazónico (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela)
<i>OTM</i>	Operador de Transporte Multimodal (MTO en inglés)
<i>PEDSLM,</i>	Países en Desarrollo sin Litoral Marítimo
<i>PERURail</i>	Empresa PERURail Corp.
<i>PETROBRAS</i>	Petróleo Brasileiro S. A.
<i>PLATAFORMA LOGÍSTICA</i>	Lugares nacionales, binacionales o trinacionales que tienen una ubicación geo-económica estratégica por ser o poder devenir centros económico-comerciales con un hinterland regional amplio e importante y que constituyen nudos intermodales (ferro-auto-fluvioviarios) de conexiones viarias
<i>PUENTES</i>	
<i>TERRETRES</i>	Término logístico usado para denominar a los corredores interoceánicos o transcontinentales (Landbridges en inglés)
<i>PYME /PYMI</i>	Pequeña y Mediana Empresa e Industria
<i>RA /RA</i>	Rail-On-Rail-Off (Ferrotrasbordo)
<i>RA /RO</i>	Rail /Road (Ferrutaje)
<i>RED VIARIA</i>	Término referente a la red de ferrovías, autovías y fluviovías
<i>REDIEX</i>	Red de Inversiones y Exportaciones (Ministerio de Industria y Comercio del Paraguay)
<i>REEFER</i>	Refrigerated container (abreviatura de contenedor refrigerado)
<i>RO /RO</i>	Roll-On /Roll-Off (Autotrasbordo)
<i>SANCOR</i>	Provincias de Santa Fe y Córdoba en Argentina
<i>SEFEPASA</i>	Servicio Ferroviario Patagónico S. A. en Argentina
<i>SEMENA</i>	Servicio Nacional de Mejoramiento de la Navegación Amazónica en Bolivia
<i>SGP</i>	Sistema General de Preferencias
<i>SIT</i>	Sistema Integrado de Tránsito (Bolivia-Chile)
<i>TCA</i>	Tratado de Cooperación Amazónico (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela)
<i>TEU</i>	Twenty-feet Equivalent Unit (Unidad en términos de contenedores de veinte pies usada para medir la capacidad de transporte de los navíos)
<i>TGU</i>	Terminales Graneleras Uruguayas S. A. en el puerto fluvial de Nueva Palmira
<i>THC</i>	Terminal Handling Charges (Cargo por manipuleo de carga en el terminal del puerto)
<i>TIC</i>	Transporte Internacional de Carga
<i>TRC</i>	Terminal Receiving Charges (Cargo por recepción de carga en la terminal del puerto)
<i>TIF</i>	Transporte Internacional Ferroviario (Carné Aduanero para el Transporte Internacional Ferroviario)
<i>TIM</i>	Tránsito Internacional de Mercancías (Bolivia-Perú)

<i>TIR</i>	Transport Internacional Routier (Carné Aduanero para el Transporte Internacional por Carretera)
<i>TISUR</i>	Terminal Internacional del Sur, puerto de Matarani en Perú
<i>TMDA</i>	Tránsito medio diario anual
<i>TM-80</i>	Tratado de Montevideo de 1980 que crea la ALADI
<i>TPM</i>	Tonelaje de peso muerto (DWT, Dead Weight Tonnage)
<i>TPSV</i>	Terminal Pacífico Sur Valparaíso en Chile
<i>TRB</i>	Tonelaje de Registro Bruto (GRT, Gross Register Tonnage)
<i>TRN</i>	Tonelaje de Registro Neto (NRT, Net Register Tonnage)
<i>UE</i>	Unión Europea (EU en inglés)
<i>UNCTAD</i>	United Nations Conference on Trade and Development (Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo)
<i>ZICOSUR</i>	Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (Argentina, Bolivia Brasil, Chile Paraguay y Perú).

RESUMEN EJECUTIVO

Para el presente trabajo fueron realizadas visitas a ciudades, puertos marítimos y fluviales de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay y Perú. Se implementó el trabajo durante cuatro meses en dos etapas (40 días, entre 13.11/22.12.2006 y 80 días, entre 08.04 /27.06.2007).

La mediterraneidad o no litoralidad de un país² conlleva una vinculación directa con su localización geográfica y tiene consecuencias para su desarrollo integral, particularmente para aquel económico-comercial y una importancia para la competitividad de su comercio exterior. Tanto con los países fronterizos como mercados adyacentes y aledaños, como particularmente con los países no fronterizos como mercados de ultramar, los flujos de carga de exportación e importación tienen que insoslayablemente pasar por los países fronterizos que así devienen en países de tránsito y adquieren enorme gravitación en la competitividad de los países sin litoral.

Argentina, Bolivia y Brasil, son países fronterizos adyacentes al Paraguay y Chile y Uruguay aledaños. Por los tres primeros y por los binomios Argentina-Uruguay y Argentina-Chile atraviesa uno de los tramos que tienen que recorrer las expediciones de comercio exterior por vía ferroviaria, autoviaria, fluvioviaria o intermodal, para acceder a los puertos marítimos. El resto, son países no fronterizos cuya mayoría son mercados de ultramar y son accedidos por vía oceanoviaria a partir de dichos puertos.

Las consecuencias de la localización geográfica, se mitigan y relativizan cuando la no litoralidad es solo marítima o marítima y fluvial, y según la distancia que los separe del litoral oceánico más cercano. Paraguay y Bolivia como países con litoral fluvial, tienen las distancias más cortas a puerto marítimo, con 762 km, Ciudad de Este-Paranaguá (Brasil) y 440 km La Paz-Arica (Chile). Ambos están comparativamente en situación más favorable que varios países de Asia Central sin litoral marítimo ni fluvial y están muy alejados del puerto marítimo más cercano. Kazajstán y Kirguistán tienen que pasar por tres países de tránsito (Uzbequistán, Turkmenistán e Irán) y recorrer 4.800 km y 4.570 km hasta Bandar-es Abbas (Irán) en el océano Índico (Golfo Pérsico).

Existe a nivel mundial y continental, numerosos tratados y convenios que legislan sobre aspectos medulares referentes al tráfico en tránsito, libre tránsito, cláusula NMF, derechos, impuestos y otros cargos y facilidades de tránsito. Todos ellos dentro de Convenios Multilaterales sobre Libertad de Tránsito; Internacionales Relativos a Tránsito y Operaciones de Tránsito; Acuerdos Regionales, Subregionales y Acuerdos Bilaterales, ambos en África, Asia, Euroasia y Suramérica. En Suramérica dentro de SELA, ALADI, OCTA, MERCOSUR-CONO SUR-CUENCA DEL PALTA (transporte ferro-auto-acua-fluvioviario y multimodal), y CAN (Acuerdo de Cartagena, libre tránsito, transporte autoviario y multimodal). Estos temas se enmarcan dentro del denominado mega entorno mundial, sobre el cual estos países tienen una influencia solamente indirecta a través de las entidades intergubernamentales mundiales (ONU). Estos aspectos conceptuales y normativos se desarrollan en el Capítulo Primero.

La malla viaria nacional del Paraguay permite la conectividad física del país y con Suramérica por la interconexión auto-hidroviaria existente con las mallas de los países adyacentes (fronterizos) y aledaño (Uruguay), para acceder al litoral Atlántico y Pacífico. Los corredores interoceánicos de la IIRSA jugarán un importante rol vinculante. Sobre

² Mediterraneidad significa estar en medio de la tierra, la UNESCO dice que son mediterráneos solo los países ribereños del Mar Mediterráneo y en este estudio se usan ambos términos.

este llamado macro entorno suramericano, Paraguay tiene una intervención directa como miembro de la ALADI. El Capítulo Segundo describe estos aspectos.

Las condiciones orográficas e hidrográficas le dan al país una configuración propia que implican ventajas y desventajas y caracterizan su perfil logístico que influye en su comercio exterior con el mercado de los países fronterizos más Uruguay aquel de ultramar. Entre 2000-2004 las exportaciones e importaciones en valor fueron paulatinamente disminuyendo con el mercado de países fronterizos y Uruguay y a favor del mercado de ultramar, y el 2005 la diferencia en exportaciones fue de 51.79 % a 48.21 %, pero en importaciones fue de 54.62 % a 45.38 % a favor del mercado de ultramar. Esto palia pero no minimiza los efectos de la no litoralidad marítima, pero en volumen hay un notorio desbalance a favor de lo exportado que influencia el valor del flete a los puertos oceánicos y afecta la competitividad de los productos. Sobre este llamado meso entorno paraguayo, el país no tiene influencia alguna sobre las condiciones naturales, pero si sobre la composición de los mercados objetivo en su comercio exterior. Estos temas son materia del Capítulo Tercero.

El estado, mantenimiento, habilitación y construcción de tramos de la red viaria del Paraguay es definitorio para un acceso fluido y seguro de la carga y para el costo operativo de los vehículos y del flete. Así mismo, la eficiencia y efectividad en la gestión logística de los exportadores e importadores y proveedores de servicios logísticos nacionales es igualmente relevante para la competitividad individual de los productos y general del comercio exterior. Sobre este llamado micro entorno estado-empresariado del Paraguay, el primero en su rol de facilitador y promotor, y el segundo en su rol de actor, ambos tienen una responsabilidad directa y mancomunada. La temática descrita se presenta en el Capítulo Cuarto.

Paraguay tiene un rango de alternativas para acceder a puertos de Argentina, Brasil y Uruguay en el litoral Atlántico, por autovías y la hidrovía HPP, y a puertos de Chile y en el futuro al Perú en el litoral Pacífico por transporte autoviario a estos últimos. En ambos océanos, según el mercado de ultramar con que se comercie, hay una gama de opciones competitivas, pero es dentro de cada opción que emergen una o máximo dos rutas logísticamente óptimas. Existe un conglomerado de tratados y convenios bilaterales con los países fronterizos que da al Paraguay beneficios en los puertos marítimos hacia donde transita la carga de exportación e importación para los mercados de ultramar. Se describen y desarrollan los parámetros logísticos de fletes, distancias y tiempos, así como los conceptos de iso-distancias, iso-tiempos e iso-costos. Todo ello como sustento factual al análisis para la toma de decisión sobre la selección de opciones y elección de la ruta óptima. En el Capítulo Quinto se desarrolla esta materia.

En el Capítulo Sexto el informe termina con tres inferencias secuenciales en las que se describen los hallazgos, se desarrollan las conclusiones arribadas y se finaliza con las recomendaciones formuladas. Estas versan sobre algunos aspectos que se han considerado prioritarios.

- Concertación entre Paraguay y los países miembros de la ALADI.
- Optimización de la gestión logística de usuarios y proveedores de servicios logísticos y cámaras empresariales del Paraguay.
- Disminución de los costos logísticos en los países de tránsito.
- Mejoramiento del mantenimiento y rehabilitación de infraestructura viaria y portuaria.
- Compensación de ventajas y desventajas del comercio de ultramar con el comercio fronterizo.

- Usufructo de las facilidades portuarias en países de tránsito.
- Simplificación documentaria aduanera de transporte internacional, comercial y ampliación de las estadísticas aduaneras sobre comercio y transporte internacional.
- Caso piloto de exportación e importación al /del mercado de ultramar.

Los Anexos al final incluyen: cronograma de trabajo, programa de visitas, lista de personas entrevistadas y bibliografía (publicaciones y mapas de Suramérica).

Dentro de las recomendaciones del Capítulo Sexto se sugiere la realización de cinco estudios sobre temas surgidos de los hallazgos y las conclusiones a que se ha llegado. Ellas vendrían a ser el seguimiento que amplíe y complemente los aspectos más prioritarios a ser abordados para potenciar más la ayuda que la Secretaría de la ALADI, a través del Programa para los PMDER pueda otorgar al Paraguay. En forma resumida el enfoque general, temas específicos y beneficiarios son los siguientes.

- Realizar auditorías logísticas a empresas exportadoras e importadoras paraguayas para mejorar su gestión y competitivizar sus ventas y compras a /de mercados de ultramar.
- Estudiar medidas adicionales de apoyo al Paraguay por parte de los países miembros de la ALADI analizando flujos de tráfico a puertos marítimos y tarificación de manipuleo portuario para cuantificar su valor.
- Elaborar planes de comercio con mercados de ultramar para instituciones estatales y organizaciones asociativas empresariales.
- Proponer la estructura de una alianza estratégica y modalidad de empresa binacional y trinacional para operar las facilidades portuarias en los países de tránsito.
- Analizar comparativamente una operación de comercio al mercado de ultramar para cuantificar costos y tiempos de una expedición de exportación e importación.

Se finaliza el informe presentando como corolario, dos cuadros con objetivos propios que muestran una visión global de las consecuencias económico-comerciales de la localización geográfica de Paraguay en términos de áreas individualizadas. Se aspira a que puedan servir como instrumentos informativos y de manejo para la asistencia técnica a ese país. El Cuadro 6.18 es una matriz gerencial de gestión sobre los hallazgos, las conclusiones arribadas y las recomendaciones formuladas. Tiene como objetivo coadyuvar a la programación de las numerosas acciones futuras que se requieran realizar con el fin de mitigar los efectos de la mediterraneidad y paliar las consecuencias de la no litoralidad marítima del Paraguay. El Cuadro 6.19 es un resumen de recomendaciones, acciones a implementarse y estudios propuestos.

Como corolario es importante remarcar por una parte, que el mega entorno mundial, el macro entorno suramericano y el meso entorno paraguayo son externalidades a la gestión empresarial que realizan exportadores e importadores y por lo tanto constituyen factores exógenos a ellos; pero por otra parte es relevante puntualizar que el micro entorno estado-empresariado del Paraguay son internalidades a la gestión estatal y empresarial asociativa e individual, y por lo tanto son factores endógenos a ambos y cuyo éxito o fracaso de los cursos de acción que adopten dependerán de las decisiones que tomen. Esta dicotomía, nos lleva a pensar en la responsabilidad de derechos y obligaciones que esto implica para el Paraguay, pero así mismo proporciona las bases que justifican la necesidad de que los países miembros de la ALADI concerten el otorgamiento de medidas adicionales de apoyo al Paraguay como PMDER sin litoral marítimo.

1 - MEGA ENTORNO LOGÍSTICO MUNDIAL PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO Y REGIONES SIN LITORAL MARÍTIMO

1.1-Gestión logística comercial global (LCG)

El término la LCG proviene del vocablo griego LOGISTEON que significa administrar. Originalmente fue empleado en el ámbito militar hasta la segunda guerra mundial para gestionar abastecimientos (tropas, equipo y vituallas). Posteriormente, a partir de 1945 se difundió su uso en el ámbito civil, definiéndose, en una acepción muy simple, como la gestión sistemática de cualquier actividad humana. Aplicada a las transacciones comerciales externas (exportaciones e importaciones), surge la logística comercial internacional (LCI) como una nueva disciplina (década de los 80). Ella deviene con el proceso de globalización y liberalización comercial de los años 90 en la actual LCG, que se le defina como:

<<Gestión sistemática de los bienes para que, causando el mínimo impacto ambiental, se haga llegar al cliente la cantidad acordada, con las características requeridas, al lugar convenido, con el menor costo total y en el tiempo estipulado, para satisfacer las necesidades del consumidor en el mercado objetivo, justo a tiempo (JAT) y con calidad total>>

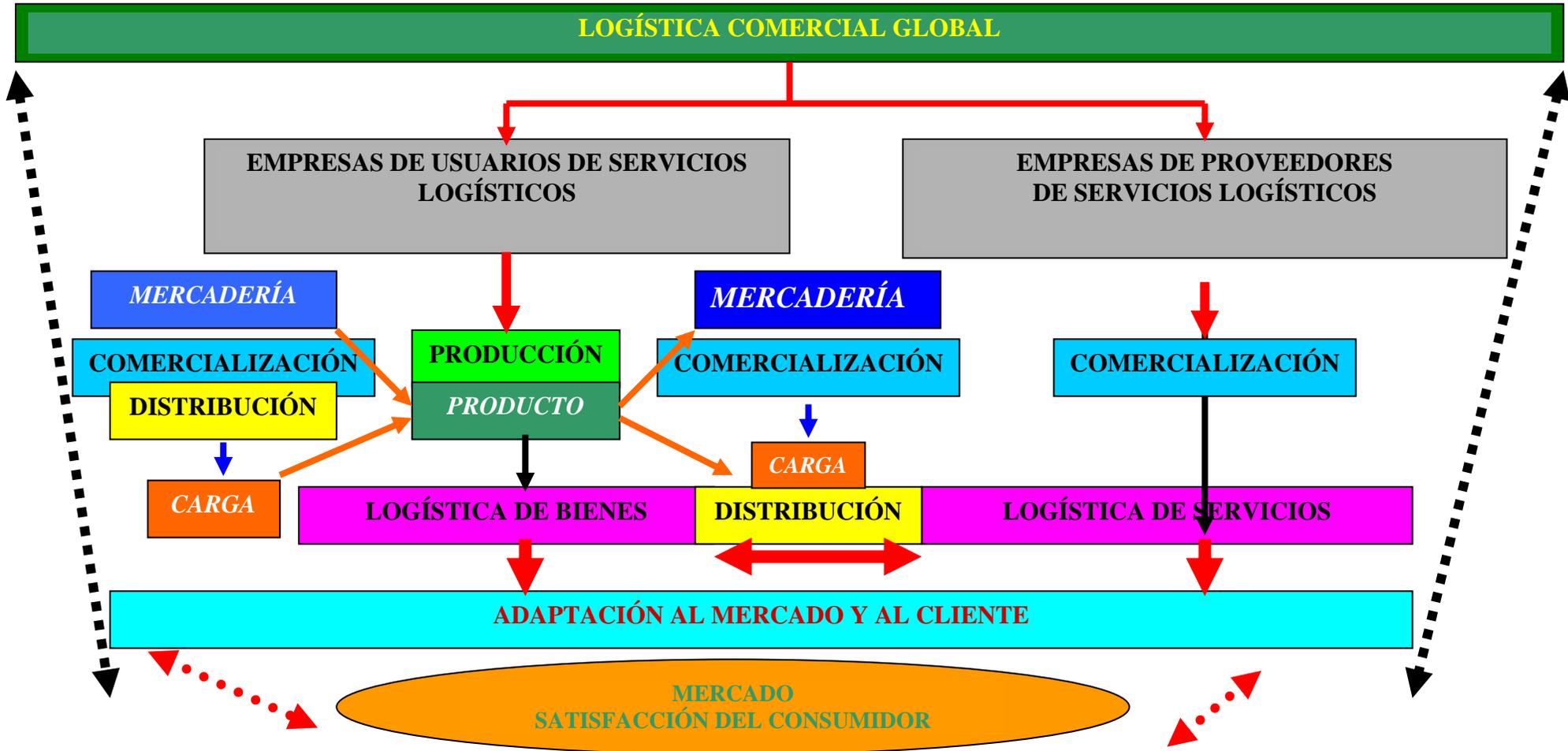
Dentro del proceso de globalización, factores exógenos y endógenos afectan directa o indirectamente a todas las empresas a nivel mundial y esto puede definir su desarrollo comercial. Así, el mega entorno mundial, el macro entorno suramericano y el meso entorno paraguayo respectivamente, se convierten en determinantes de la competitividad del micro entorno empresarial y de la misma existencia y supervivencia de la empresa, tanto para MYPES, PYMES, como para grandes empresas.

1.1.1-Manejo imbricado de bienes: producción, comercio y distribución /transporte

Como eje del proceso mercantil, la producción se abastece de insumos nacionales o extranjeros (importaciones), para su venta al mercado nacional o extranjero (exportaciones). Esto conlleva una comercialización y distribución de entrada y otra comercialización y distribución de salida, con los clientes abastecedores y los clientes compradores, respectivamente. Un manejo integral de la empresa debe necesariamente involucrar a estas tres funciones claves, con el soporte de las otras funciones (finanzas, recursos humanos, etc.). Es insuficiente que la empresa opere con un desarrollo de funciones yuxtapuestas ya que ello afecta seriamente su competitividad. La logística viene a constituir el hilo vinculante y conductor que horizontal y verticalmente imbrica todas las funciones para un gerenciamiento eficiente y efectivo (ver Diagrama 1.1).

Un análisis integral de cada expedición comercial que refleje decisiones concertadas consensuadamente entre todos los operadores, será la clave de una estrategia óptima. Habrá que orientar el desarrollo de la empresa, cambiando el enfoque usual hacia procesos, por un enfoque logístico hacia sistemas en el que cada operación sean componentes interrelacionados e interdependientes. Así se podrán revertir los elementos negativos y estrategias operativas de lo que modernamente se denomina el círculo vicioso. Operadores económicos (entidades estatales) y comerciales (empresariado asociativo e individual) en todos los países, deben actuar conjuntamente a fin de lograr optimizar logísticamente sus transacciones comerciales externas. Este enfoque los ubicará dentro de los cánones modernos del denominado círculo virtuoso de un buen manejo y gestión de la logística empresarial (ver Diagramas 1.2 y 1.3).

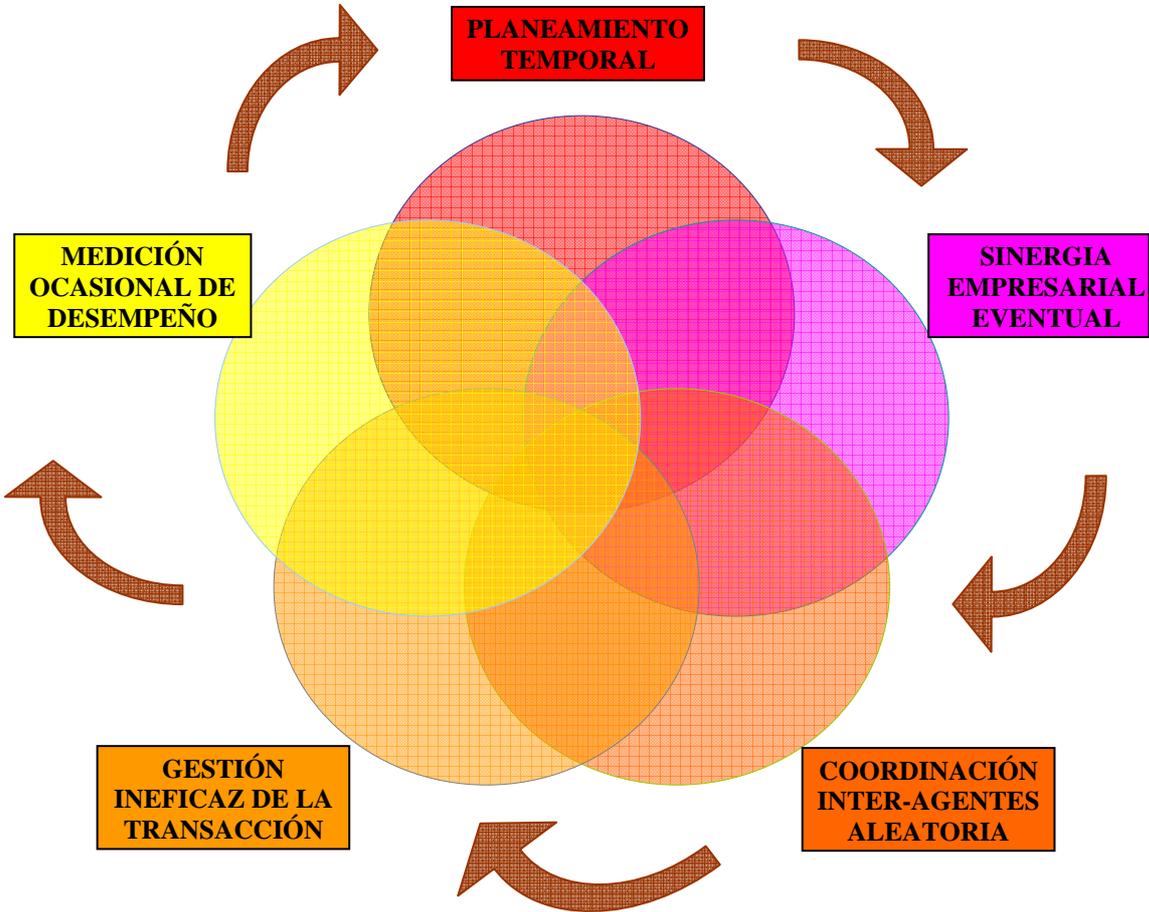
DIAGRAMA 1.1
GESTIÓN GLOBAL ESTRATÉGICA DE BIENES Y SERVICIOS



Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

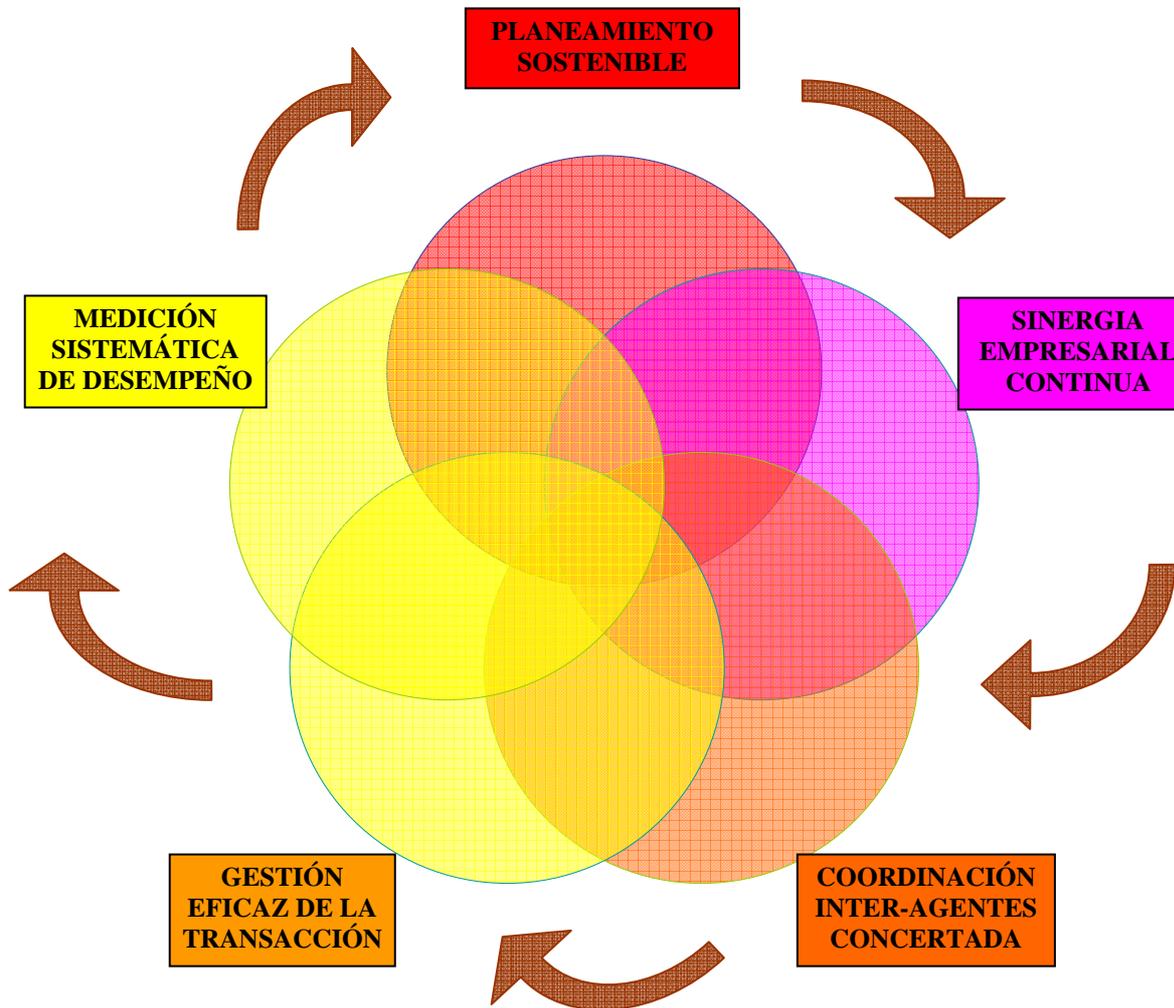
Un planeamiento temporal (objetivos indefinidos de corto plazo y manejo tradicional) por un planeamiento sostenido (objetivos consolidados de largo plazo y manejo innovativo), una sinergia empresarial esporádica y eventual (gestión e intercambio insuficiente de aportes entre ejecutivos y operativos) por una sinergia empresarial permanente y continua (gestión e intercambio consensuado de aportes entre ejecutivos y operativos), una coordinación aleatoria inter-agentes (acuerdo ad-hoc con operadores económico-comerciales) por una coordinación concertada inter-agentes (acuerdo mancomunado con operadores económico-comerciales), una gestión ineficaz de la transacción (mantenimiento de metas previstas ex-ante de la transacción comercial) por una gestión eficaz de la transacción (optimización post-facto de metas logradas en la transacción comercial), y una medición ocasional de desempeño (uso de parámetros referenciales) por una medición sistemática de desempeño (uso de indicadores de logro).

DIAGRAMA 1.2
CÍRCULO VICIOSO DE LA LOGÍSTICA COMERCIAL GLOBAL



Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

DIAGRAMA 1.3
CÍRCULO VIRTUOSO DE LA LOGÍSTICA COMERCIAL GLOBAL



Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

1.1.2-Sinergia funcional y operativa entre producción, comercio y transporte

La producción para consumo nacional y exportación, comercializada nacional e internacionalmente, se distribuye a mercados de destino en el país y el exterior, lo cual requiere de un desplazamiento físico de los bienes como carga. Así surge la tríada logística producción-comercio-transporte, dentro de la cual habrá que manejar los bienes hacia /desde el mercado objetivo (ver Diagrama 1.4). La malla de redes viarias (ferroviaria, carretera, fluvial, lacustre, marítima y aérea), portuaria y aeroportuaria es el hilo vinculante entre los países del subcontinente que permite maximizar la integración física que es el elemento dinamizante de la integración económica. Y una herramienta clave para el potenciamiento de la integración física constituyen los corredores interoceánicos que como ejes transversales este-oeste-este, que conectan las diversas regiones de Suramérica entre Atlántico y Pacífico, y los otros corredores como ejes longitudinales norte-sur-norte.

Ambos, y particularmente los primeros contribuirán a que se incremente el intercambio comercial de Suramérica, intra-regiones dentro de cada país, intra-suramericano, ínter suramericano con los mercados de ultramar y entre terceros países como carga en tránsito. Estos últimos beneficiarán a los proveedores suramericanos de servicios logísticos. La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramérica (IIRSA) es el hito sin precedente en la integración física del subcontinente que desde el 2000 implementa los ejes de integración y desarrollo (EID), con proyectos a cargo de la tríada BID-CAF-FONPLATA.

1.2-Aplicación conceptual de la LCG a la competitividad del comercio exterior con mercados de ultramar desde áreas geográficas productoras sin litoral marítimo

Dentro de la LCG, la DFI tiene como columna vertebral al transporte en su versión nacional e internacional, que funciona a través de su estructura operativa (infraestructura, servicios y normativa) y se constituye en uno de los factores decisivos para comerciar nacional e internacionalmente. La LCG es determinante en el abastecimiento de insumos para la producción (compras nacionales e importaciones del mercado internacional y de ultramar) y del envío de los productos a los consumidores finales (ventas nacionales al mercado doméstico y exportaciones al mercado internacional y en particular de ultramar). Para los países sin litoral marítimo y más aún para aquellos países sin litoral marítimo ni fluvial, el transporte por los países de tránsito añade rubros de costo y tiempo adicionales a las expediciones de exportación e importación, influyendo decisivamente en la competitividad de los bienes comerciados.

1.2.1-Trayecto físico de una expedición de comercio exterior desde /para un país /región sin litoral marítimo al mercado de ultramar.

Estos países se enfrentan fundamentalmente a dos problemas básicos:

- **Falta de acceso territorial al océano y a servicios de transporte marítimo:** Significa dependencia en las decisiones que tomen los países fronterizos costeros, limitaciones relacionadas al planeamiento portuario marítimo y la infraestructura de transporte que conecte, y estar supeditado a servicios foráneos.
- **Obligación de transitar a uno o más países para llegar al litoral marítimo:** Implica riesgos y demoras en los cruces de frontera, costos de transporte adicionales y estar sujeto a la calidad, eficiencia y efectividad de los servicios logísticos allende sus fronteras.

Se pueden paliar los efectos de la mediterraneidad y mitigar el impacto al desarrollo integral del país principalmente a través de dos acciones:

- **Cooperación de los países de tránsito:** Mediante soluciones logísticas de carácter regional que hagan más fluido el tránsito del flujo de la carga las rutas de acceso hacia y desde sus puertos oceánicos.
- **Reducción de obstáculos a nivel nacional:** Facilitando el comercio y el transporte con la simplificación, armonización y estandarización de las prácticas, procesos y procedimientos.

Una operación de exportación o importación desde /hasta cualquier país sigue un trayecto físico que involucra varios tramos, de acuerdo a la localización geográfica del país exportador o importador, teniendo tres tramos comunes a todos los países. Hay un cuarto tramo en el caso de los países sin litoral marítimo, complicándose en el caso de países sin litoral marítimo ni fluvial y mostrando aun más complejidad en el caso de los

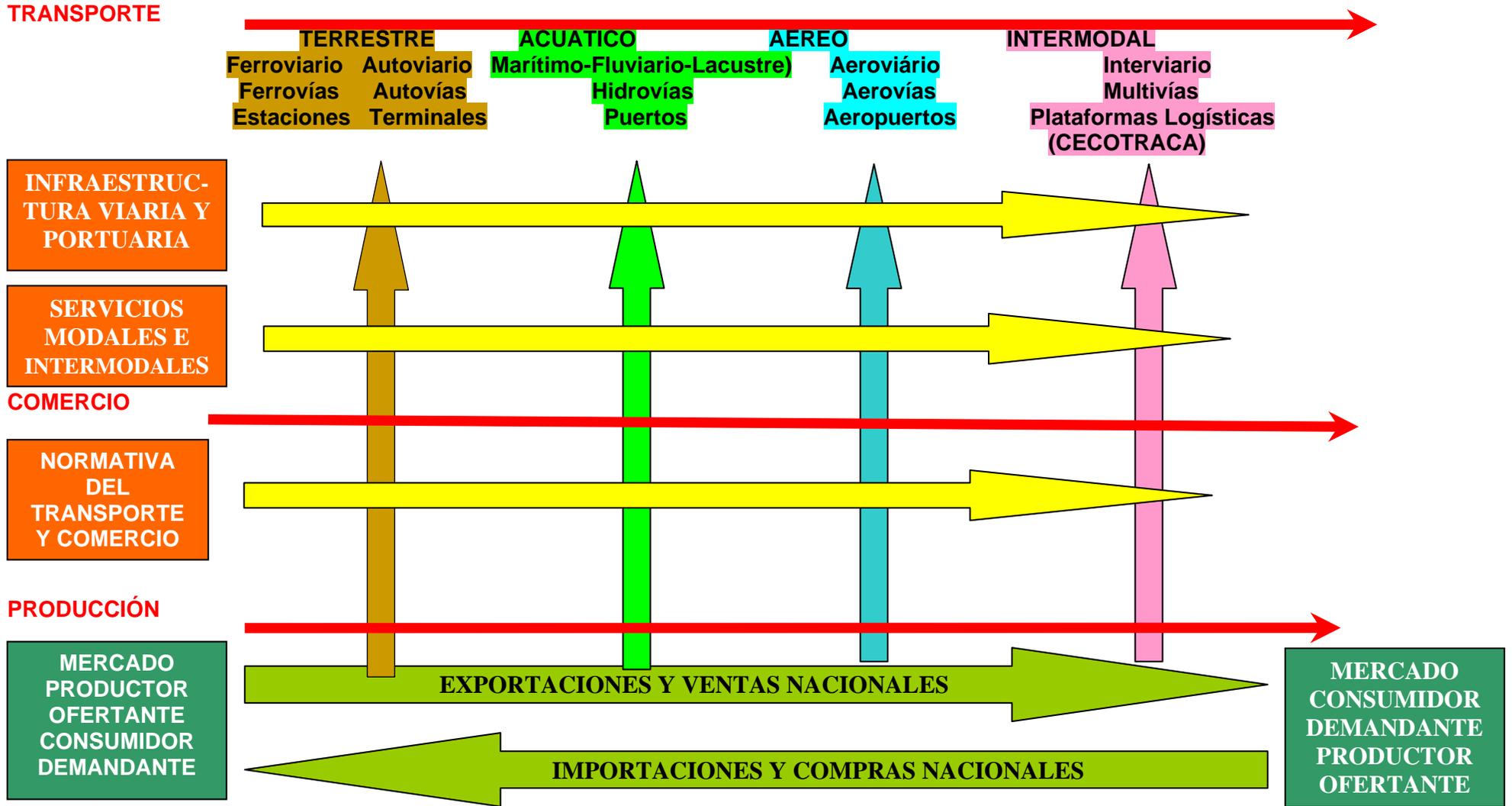
países que deben atravesar dos países en tránsito para acceder al litoral marítimo, sumando distancias entre 150 km y mayores de 4.000 km. Se añade un quinto tramo, si el país de destino u origen de la respectiva exportación o importación es un país sin litorales marítimo ni fluvial. El Cuadro 1.1 ilustra la situación descrita para una expedición de exportación e importación, pudiéndose apreciar estructuralmente el costo de la mediterraneidad.

Muestran un caso particular las regiones de países con litoral marítimo que debido a la distancia del litoral oceánico de su país, tienen que atravesar distancias importantes (entre 500 km y 4.500 km). Y otro caso particular es cuando el tramo es por un país de tránsito que es a su vez un país con litoral fluvial, pero sin litoral marítimo. Una clasificación detallada describe a continuación los seis casos existentes.

- **Tramos del caso general para los países del mundo**
 - ***Todos los países***
 - País exportador
 - Tránsito internacional: ferroviario, autoviario, oceanoviario, aéreo o intermodal
 - País importador
- **Tramos de los casos específicos para los países sin litoral marítimo y /o fluvial o sin ambos**
 - ***Países sin litoral marítimo (40 países, 8 países desarrollados de Europa y 31 países en desarrollo y menos adelantados: Europa 2, África: 15, Asia del Sureste 3, Asia Central 9, Suramérica 2)***
 - País exportador
 - Tránsito por país tercero: ferroviario, autoviario o intermodal
 - Tránsito internacional: ferroviario, autoviario, oceanoviario, aéreo o intermodal
 - País importador
 - ***Países sin litoral marítimo pero con litoral fluvial (8 países: Europa 5, Asia del Sudeste 1, Suramérica Bolivia-Paraguay)***
 - País exportador
 - País(es) de tránsito libre por hidrovía (ríos Danubio-Rhin en Europa, Mekong en Asia y Paraguay-Paraná en Suramérica)
 - Tránsito internacional: ferroviario, autoviario, oceanoviario, aéreo o intermodal
 - País importador
 - ***Países sin litoral marítimo pero con litoral fluvial (Bolivia por Paraguay como país de tránsito)***
 - País exportador
 - Tránsito por país tercero que es país con litoral fluvial pero sin litoral marítimo
 - Tránsito internacional: ferroviario, autoviario, oceanoviario, aéreo o intermodal
 - País importador
 - ***Países sin litoral marítimo ni fluvial (18 países: Europa 2, África 9 y Asia 7)***
 - País exportador
 - Tránsito por país(es) tercero(s): ferroviario, autoviario o intermodal (150-4.500 km)
 - Tránsito internacional: ferroviario, autoviario, oceanoviario o aéreo
 - País importador
 - ***Países con litoral marítimo pero desde regiones alejadas de los puertos marítimos (NOA-NEA Argentina, NO-CO Brasil, Perú-Ecuador-Colombia)***

- País exportador
- Tránsito nacional por territorio del país para acceder al puerto marítimo (distancias entre 500-3.500 km)
- Tránsito internacional: ferroviario, autoviario, oceanoviario o aéreo
- País importador

DIAGRAMA 1.4
ESTRUCTURA LOGÍSTICA DE LA PRODUCCIÓN COMERCIO Y TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL



Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

CUADRO 1.1
ESTRUCTURA INTEGRAL DEL TRAYECTO FÍSICO DE UNA EXPORTACIÓN /IMPORTACIÓN DE PAÍSES CON /SIN LITORAL
MARÍTIMO ATRAVÉS DE PAÍS(ES) DE TRÁNSITO AL MERCADO DE ULTRAMAR

TIPO DE INCOTERMS Y LUGAR EN LA CADENA LOGÍSTICA						
<i>Exportación</i>						
EXW	FCA-FAS-FOB	CFR-CIF-CPT-CIP-DAF-DES-DEQ			DDU	DDP
Planta del exportador	Trayecto a lugar de embarque	Estación ferroviaria Terminal autoviario	Tránsito internacional	Estación ferroviaria Terminal autoviario	Aduana	Planta del Importador
DDP	DDU	Puerto acuático Aeropuerto		Puerto acuático Aeropuerto	FCA-FAS-FOB	EXW
Planta del importador	Aduana				Trayecto a lugar de embarque	Planta del exportador
<i>Importación</i>						
TIPO DE PAÍS EN LA CADENA LOGÍSTICA DE DFI						
EXPORTADOR O IMPORTADOR		TRÁNSITO INTERNACIONAL			IMPORTADOR O EXPORTADOR	
		T	R	A	M	O
PAÍSES CON LITORAL MARÍTIMO						
<i>Exportación e Importación</i>						
INTERNACIONAL						
<i>NACIONAL</i> (ferroviario, autoviario, fluvial o intermodal)	Terrestre (ferroviario o autoviario), Acuático (lacustre, fluvial o marítimo), Aéreo o Intermodal				<i>NACIONAL</i> (ferroviario, autoviario, fluvial o intermodal)	
	PAÍSES CON /SIN LITORALES MARÍTIMO Y /O FLUVIAL					
<i>Exportación</i>						
<i>NACIONAL</i> (ferroviario, autoviario, fluvial o intermodal)	PAÍS DE TRÁNSITO		INTERNACIONAL			<i>NACIONAL</i> (ferroviario, autoviario, fluvial o intermodal)
	Ferro, autoviario, fluvial o intermodal		Marítimo (trasbordo ferro /auto /fluvio-marítimo)			
	PAÍS DE TRÁNSITO		INTERNACIONAL	PAÍS DE TRÁNSITO		
Ferro, autoviario, fluvial o intermodal		Marítimo (trasbordo ferro /auto /fluvio-marítimo)	Ferro, autoviario, fluvial o intermodal		<i>Importación</i>	
<i>NACIONAL</i> (ferroviario, autoviario, fluvial o intermodal)	PAÍS DE TRÁNSITO		INTERNACIONAL		<i>NACIONAL</i> (ferroviario, autoviario, fluvial o intermodal)	
	Marítimo (trasbordo ferro /auto /fluvio-marítimo)		Ferro, autoviario, fluvial o intermodal			
	PAÍS DE TRÁNSITO		INTERNACIONAL	PAÍS DE TRÁNSITO		
	Ferro, autoviario, fluvial o intermodal		Marítimo (trasbordo ferro /auto /fluvio-marítimo)	Ferro, autoviario, fluvial o intermodal		
COSTO DE LA NO LITORIALIDAD MARÍTIMA						

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

1.2.2-Precio de los servicios logísticos de una expedición de comercio exterior

La preparación y envío de una expedición de exportación o importación requiere una serie de operaciones que son servicios con un costo operativo para el proveedor y un precio de mercado para el usuario que en varios casos tienen un nombre específico. Dentro de la cadena de DFI, que es el lapso que transcurre entre el local del exportador y el local del importador, dichas operaciones constituyen costos directos e indirectos de la DFI. Los primeros que son inherentes a la DFI suman once rubros de costo y los segundos que son consecuencia comercial-financiera de la DFI es uno solo. El Cuadro 1.2 los enumera en detalle.

1.2.3-Parámetros de análisis logístico y cadena de valor del bien

Cinco parámetros de análisis son fundamentales en la gestión de la LCG actual, costos, tiempos, calidad total, impacto ambiental y responsabilidad social. Actualmente se certifica internacionalmente dichos parámetros dentro del marco de la ISO, con las normas para la calidad de productos y servicios (ISO-9000), para impacto ambiental (ISO-14.000), para aspectos laborales (ISO 18.000) y responsabilidad social de la empresa (ISO 26.000).

Para una buena gestión de la LCG es preciso reflejar la especificidad que tiene por naturaleza cada elemento de la transacción comercial, es decir los bienes que comercia la empresa son producto, mercadería y carga, cuando se producen, comercializan y distribuyen. Su gestión debe estar a cargo de un gerenciamiento individual congregado en torno a un gerenciamiento corporativo e integral que los involucre como componentes de un sistema. Dicho sistema viene a ser la logística comercial global.

Cada una de las operaciones para la expedición del bien como carga a su destino final significa un valor adicional que se incrementa con cada operación y cuyo agregado viene a constituir la cadena de valor del bien comercializado. Dicha cadena la conforman la serie de costos en que incurre la empresa en la cadena logística global de la expedición entre la recepción de la orden de compra y pedido y la recepción de la orden de pago; en la cual se involucran el precio de los servicios de la cadena de DFI entre la planta del exportador y la planta del importador.

1.2.4-Gravitancia de fletes y seguros en el comercio exterior de los PEDSLM

Usualmente la documentación que utilizan internacionalmente la mayoría de los países para las expediciones de exportación e importación son formatos estandarizados. Estos tienen la denominación de Documento Único de Exportación (DUE) y Documento Único de Importación (DUI) y actualmente la Secretaría de la CAN trabaja en la elaboración unificada del Documento que Único Aduanero (DUA). El empleo del Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD mundialmente ha sido un paso fundamental para disponer de una información estadística confiable y completa.

La información contenida en dichos documentos es la fuente primaria que se registra para la elaboración de las estadísticas de comercio exterior del país, pero no toda ella es procesada y por lo tanto disponible como base para estudios analíticos. Normalmente, los Institutos Nacionales de Estadística, proveídos por las Aduanas Nacionales, ofrecen solo información en volumen (peso) y valor de exportaciones FOB e importaciones CIF. Frecuentemente muchos países usan adaptaciones de los INCOTERMS, siendo este un caso frecuente en los países sin litoral (FOB-frontera, CIF-puerto seco interior, etc.) y otras veces los datos estadísticos registrados no se procesan y se tiene disponible para

el público una información parcial e incompleta que imposibilita estimar el valor de fletes y seguros de la expedición y no permite hacer análisis más profundos sobre las consecuencias de la mediterraneidad como en el caso de Paraguay y Bolivia.

CUADRO 1.2
OPERACIONES DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL (DFI)

SERVICIO	COSTO Y PRECIO DE LOS SERVICIOS
	<u>DIRECTOS</u>
EMBALAJE Y MARCADO	MATERIALES PARA ACONDICIONAR CARGA
DOCUMENTACIÓN	CARTAS DE PORTE-FACTURAS-CERTIFICADOS
UNITARIZACIÓN CONTENEDOR	PREPARACIÓN DEL PALET / LLENADO DEL
ALMACENAJE	ESPACIO-TIEMPO (m3 o días de bodegaje en local de exportador e importador)
MANIPULEO	TARIFAS PORTUARIAS /AEROPORTUARIAS / TERMINALES (país exportador e importador)
TRANSPORTE	FLETES
SEGURO	PRIMAS
AGENTES	HONORARIOS (exportador-importador)
ADUANERA	ARANCELES-GASTOS (país exportador e importador)
BANCARIA	COMISIONES (banco remitente y receptor)
ADMINISTRATIVO	SUELDOS-REMUNERACIONES (exportador /importador)
	<u>INDIRECTOS</u>
CAPITAL	INVENTARIO (valor x tiempo x tasa de interés)

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

La UNCTAD (Documento TD /LDC /AC.1 /19, 13.05.2003), estima que los costos comerciales ad valorem del valor de fletes y seguros de las exportaciones que pagaron los PEDSLM son más elevados (12.9 %) que aquel que pagan los países en desarrollo con litoral (8.1 %) y más aún que el que pagan los países desarrollados (5.8 %); debido al alto costo del tránsito y los riesgos asociados. Y para las importaciones los fletes representaron para los PEDSLM el 10 % del valor, comparativamente al 3.5 % para los países en desarrollo.

El costo de fletes y seguros representan proporciones diferentes sobre el valor FOB de las importaciones, según el modo de transporte superficie, terrestre (ferroviario o autoviario), acuático (lacustre, fluvioviario u oceanoviario) o aéreo que se utilice. En Suramérica esta diferencia se hace palpable con la menor incidencia que representan ambos costos para los países con litoral oceánico en el Atlántico o en el Pacífico, comparativamente con el caso para los dos países que solo tienen litoral fluvial. El Cuadro 1.3 nos ilustra la situación que dicha proporción es 10 % mayor en el caso de Bolivia y Paraguay, comparativamente al resto de países del subcontinente.

**CUADRO 1.3
PROPORCIÓN DEL COSTO DE FLETES Y SEGUROS POR MODO DE TRANSPORTE
EN EL VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE PAÍSES SURAMERICANOS**

PAÍS	MODO DE TRANSPORTE (%)			Aéreo	Otros
	Superficie				
	Ferroviano	Autoviario	Acuático		
CON LITORAL MARÍTIMO					
Atlántico					
Argentina	6.27	5.57	6.33	5.53	0.61
Brasil	6.46	3.19	5.69	5.30	16.09
Uruguay	35.10	4.66	6.58	6.15	5.26
Pacífico					
Colombia	5.59	4.48	8.34	5.03	5.34
Chile	12.73	8.57	8.25	6.53	9.91
Ecuador	6.12	4.75	10.27	8.19	10.80
Perú	3.06	6.88	8.69	7.05	5.95
SIN LITORAL MARÍTIMO					
Bolivia	11.98	9.89	12.28	7.68	6.53
Paraguay	13.50	10.19	10.46	9.82	0.00

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Ruibal H., Lima, 2006.

La CEPAL (Documento DDR /1, 07.03.2003) estima la relación del valor CIF-FOB de las importaciones totales de Bolivia y Paraguay, comparativamente con aquella de los países de tránsito y de EUA. Se acota que estas comparaciones son basadas en una apreciación estimativa por que el costo de transporte varía mucho y depende del tipo de carga y por lo tanto están sujetos a la composición del comercio exterior. En el Cuadro 1.4 se muestra que la relación CIF /FOB para las importaciones de Bolivia y Paraguay es 66 % y 43 % superior a aquella de los países de tránsito miembros del MERCOSUR con litoral marítimo y a aquella del MERCOSUR como conjunto. Si se les compara con un país desarrollado como EUA (1.0340), la diferencia es dramática, alcanzando 240 % y 192 % respectivamente.

La incidencia del costo de fletes y seguros en la cadena logística del valor total de una expedición de comercio exterior adquiere una particular preponderancia para Bolivia y Paraguay. Esta situación factual le da una especial importancia en la gestión logística de usuarios y de proveedores de servicios en ambos países, y coloca en otro plano a los beneficios de las preferencias arancelarias otorgados por el resto de los países miembros de

la ALADI, en particular por aquellos que son países de tránsito para el acceso a puertos oceánicos. Resulta evidente, por lo tanto, la prioridad que deba darse a cada uno.

CUADRO 1.4
RELACIÓN VALOR CIF /FOB DE IMPORTACIONES DE BOLIVIA-PARAGUAY Y PAÍSES
DE TRÁNSITO EN ATLÁNTICO Y PACÍFICO

PAÍS	PROMEDIO 1996-2000
MEDITERRÁNEO	
Bolivia	1.1155
Paraguay (*)	1.0992
DE TRÁNSITO CON LITORAL MARÍTIMO	
ATLÁNTICO	
Argentina	1.0781
Brasil	1.0616
Uruguay	1.0564
MERCOSUR (países con litoral marítimo)	1.0695
PACÍFICO	
Chile	1.0819

(*) Solo corresponde al 2000.

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en el documento CEPAL DDR /1, 07.03.2003.

1.3-Marco legal internacional para los países en desarrollo sin litoral y para los países de tránsito

Existe un frondoso conglomerado de instrumentos legales internacionales de tipo multilateral, regional, subregional y bilateral que rige desde la década de los años 20 el tráfico de comercio desde países sin litoral a través de países de tránsito para llegar a los litorales marítimos. Dichos instrumentos son convenios, acuerdos, tratados y protocolos que versan sobre aspectos de tráfico en tránsito, libertad de tránsito, cláusula de la nación más favorecida (NMF), tránsito y operaciones de transporte (ver Cuadro 1.5).

1.3.1-Convenciones y acuerdo multilaterales sobre libertad de tránsito

- **Convención y Estatuto sobre Libertad de Tránsito (Barcelona 1921):** Su Artículo 1 refiere a la definición de tráfico en tránsito, su Artículo 2 refiere a la libertad de tránsito y a la cláusula de la NMF y su Artículo 3 refiere igualmente a la cláusula de la NMF.
- **Acuerdo General sobre Tarifas y Aranceles (GATT 1947):** Su Artículo V, Párrafo 1 refiere a la definición de tráfico en tránsito, su Artículo V (2) refiere a la libertad de tránsito y su Artículo V, Párrafos 2, 3 y 6 refieren a la cláusula de la NMF.
- **Convención de Nueva York (1965):** Su Artículo 1 (b) refiere a la definición de tráfico en tránsito, su Artículo 2 refiere a la libertad de tránsito y su Artículo 1, Párrafo 1 y Artículo 3 refieren a la cláusula de la NMF y su Artículo V, Párrafos 1 y 2 y Artículo 7, Párrafo 2, refieren a la facilitación del tránsito.
- **Convención del Mar (ONU 1982, Jamaica, vigente desde 1994):** Su Artículo 124 (c) refiere a la definición de tráfico en tránsito, su Artículo 125 (1) refiere a la libertad de tránsito, Artículo 126 refiere a la cláusula de la nación más favorecida (NMF) y Artículo 129 refiere a la facilitación del tránsito. Argentina, Bolivia (Ley 1570, 1994), Brasil, Chile y Paraguay han ratificado y adherido.

1.3.2-Convencciones internacionales relativas al tránsito y a las operaciones de transporte

- **Convención Internacional para Facilitar el Cruce de Frontera de Bienes Transportados por Ferrocarril (1952 /1953):** En el Cono Sur de Suramérica opera el MULTILAF.
- **Convención Internacional para Facilitar el Cruce de Frontera de Pasajeros y Equipaje Transportados por Ferrocarril (1952 /1953):** En el Cono Sur de Suramérica opera el MULTILAF.
- **Convenciones Aduaneras sobre la Importación Temporal de Vehículos Privados y Comerciales por Carretera (1954 /04 y 1956 /59 /92 /04):** Carné de Pasaje Aduanero emitido por la asociación /cámara /automóvil club nacional como garante y que tiene contrato con la empresa de transporte y la Alianza Internacional de Turismo (AIT) y la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).
- **Convención relativa a Facilidades Aduaneras para Turismo (1954 /1957):** Libre admisión temporal de bienes de uso personal para turistas.
- **Convención relativa al Contrato para Transporte de Bienes por Carretera (CMR, 1956 /1961):** En el Cono Sur de Suramérica opera el ATIT.
- **Convención de Tráfico por Carretera (1968, Viena):** Bolivia y Paraguay no son signatarios.
- **Acuerdo Internacional para Transporte de Productos Alimenticios Perecibles y sobre Equipo para su Transporte (1970):** Facilitación del tránsito de productos alimenticios perecibles y establece estándares técnicos sobre la eficiencia térmica de vehículos y contenedores, e invita al reconocimiento de los certificados de aprobación.
- **Convención Aduanera sobre Contenedores (1972 /1975, Ginebra):** Permite la libre importación temporal (usualmente sin documentación aduanera) de contenedores (llenos o vacíos) con accesorios y equipo en tránsito, por 3 meses extensibles. El operador de transporte es responsable por que el marcado y placa de contenedor esté a los Anexos 1 y 5 de la convención.
- **Convención sobre Tratamiento Aduanero al Pool de Contenedores usados en Transporte Internacional (1994 /1998):** Refiere a la aplicación de la anterior convención cuando los contenedores pertenecen a un pool, para simplificar el que sea por contenedor individual.
- **Convención Internacional de Seguridad de Contenedores (1972 /1993, OMI):** Permite a los contenedores terrestres ISO con placa de seguridad aprobada, para que circule internacionalmente con un mínimo de formalidades de control de seguridad. Es de particular utilidad para los países sin litoral marítimo.
- **Convención Aduanera de la ONU relativa al transporte Internacional de Bienes bajo el Carné Aduanero TIR (1959 /1975 /1978):** Bolivia y Paraguay no son signatarios y solo es vigente en Chile y Uruguay.
- **Convención Internacional para Transporte de Bienes por Mar (1978 /1992, Hamburgo):**
- **Convención Internacional relativa al Transporte por Ferrocarril (COTIF, 1980 /1999, Berna (Vilnius):** Bolivia y Paraguay no son signatarios.
- **Convención Internacional para Compra-Venta de Bienes (1980, Viena):** Artículos 66-70: Refieren a los bienes en tránsito, en particular lo que concierne a la transferencia del riesgo. Al ser una norma de derecho internacional privado no afecta normalmente a los estados. Es aplicada en África por Burundi, Lesotho, Zambia y Uganda, y en Asia por Mongolia, Kirguistán y Uzbekistán.
- **Convención Internacional sobre Armonización de Controles Fronterizos de Bienes (1982 /1985):** armonización y reducción de requerimientos, formalidades y

controles (sanitarios y de calidad) de bienes importados, exportados y en tránsito. Promueve los CEBAF y el uso de los formatos documentarios de la ONU.

- **Convención de la ONU sobre Responsabilidad de los Operadores de Terminales de Transporte en Comercio Internacional (1991):** Llena el vacío sobre la responsabilidad del operador sobre la carga en los terminales durante el almacenaje, bodegaje, cargue /descargue, estiba y acomodo (stowage), arrumaje y nivelado (trimming), estiba con madera (dunnaging), amarre y anclaje (lashing).
- **Convención Internacional sobre Armonización y Simplificación de Procedimientos Aduaneros (Kyoto, 1999):** OMA: Articulado es compatible-complementario con artículos del GATT (reglas para facilitación del comercio). Esta Convención provee información, guía práctica y bases para implementar dichas reglas referidas a cuestiones aduaneras. Con Artículo V (libertad de derechos de tránsito), simplificando procedimientos para consignadores /consignatarios autorizados en sellado e identificación de envíos). Anexo General y 10 Anexos Específicos con 25 Capítulos son obligatorios y vinculantes para acceso e implementación por las partes contratantes.
- **Convención relativa al Contrato de Transporte de Bienes por Vías Acuáticas Interiores (Budapest, 2001):** Solo aplicable a la navegación fluvial por los ríos Danubio y Rin.

1.3.3-Acuerdos regionales y subregionales

África

- **Acuerdo del Corredor del Norte (Northern Corridor Transit Agreement, 1985 /1996):** Burundi-Kenia-RD del Congo-Rwanda-Uganda.
- **Protocolos sobre Transporte, Comunicaciones y Meteorología (COMESA and SADC Protocol on Transport, Communications and Meteorology, 1996):** COMESA; Angola-Burundi-Comoros-R D del Congo-Djibouti-Egipto-Eritrea-Etiopía-Kenia-Libia-Madagascar-Malawi-Mauricio-Namibia-Rwanda-Seychelles-Sudan-Swaziland-Uganda-Zambia-Zimbabwe. SADC; Angola-Botswana-R D del Congo-Lesotho-Malawi-Mauricio-Mozambique- Namibia- Seychelles-Rep. de Sudáfrica-Swaziland-Tanzania-Zambia-Zimbabwe.

Asia

- **Acuerdo Marco de Tránsito (ASEAN Transit Framework Agreement, 1998 /1999):** Brunei-Cambodia-Filipinas-Indonesia-Laos-Malasia-Miamar-Singapur-Tailandia-Vietnam.
- **Acuerdo de Navegación Comercial de los ríos Lancang-Mekong (Agreement on Commercial Navigation on the Lancang-Mekong rivers, Tachileik, 2000):** China, Laos, Myanmar, Tailandia.

Euroasia

- **Acuerdo Multilateral Básico en Transporte Internacional para Desarrollo del Corredor Europa-Cáucaso-Asia (Basic Multilateral Agreement on International Transport for development of the Europe-Caucasus-Asia Corridor, 1998):** Participan la UE, Turquía, Azerbaijón, Georgia, China, Japón, Irán, Kazajistán, Uzbequistán, Turkmenistán.

Suramérica

SELA

- **Convenio de Panamá (1975), Artículo 5, Numeral 5:** uno de sus objetivos de cooperación intraregional dice “los medios para asegurar un trato preferente para los

PMDER y medidas especiales para los países de mercado limitado y para aquellos cuya condición mediterránea incide en su desarrollo”.

AMAZONÍA

- **Tratado de Cooperación Amazónica (1978), Artículo 3:** Las partes contratantes se aseguran mutuamente sobre la base de reciprocidad la más amplia libertad de navegación en el curso del Amazonas y demás ríos internacionales. Lo implementa la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA).

ALADI

- **Tratado de Montevideo (1980), Artículo 22:** Los países miembros podrán establecer acciones de cooperación colectiva y parcial, que *contemplan mecanismos eficaces destinados a compensar la situación desventajosa que afrontan Bolivia y Paraguay por su mediterraneidad.* **Artículo 23:**los países miembros procurarán otorgar facilidades para el establecimiento en sus territorios de zonas, depósitos o puertos francos y otras facilidades administrativas de tránsito internacional, a favor de los países mediterráneos, teniendo en cuenta las condiciones económicas de cada uno de los estados miembros.
- **Conferencia de de Ministros de Transporte, Obras Públicas y Comunicaciones de Suramérica:** Creada en 1991.
- **Acuerdo de Transporte Multimodal (1996):** Ratificada por Bolivia, Perú y Venezuela.

MERCOSUR, Cono Sur y Cuenca del Plata

Ferrovionario

- **CONO SUR Acuerdo Heptapartito relativo al Transporte Ferroviario Internacional (MULTILAF, 1975):** Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. No está vigente, lo reemplaza el ATIT cuya parte ferroviaria está actualmente en revisión.
- **MERCOSUR Resolución 9 /92:** Adopción del Carné Aduanero de Tránsito Internacional Ferroviario / Documento de Tránsito Aduanero (TIF /DTA).

Autoviario

- **Convención sobre Transporte por Superficie (1966):** Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.
- **CONO SUR Acuerdo de Transporte Internacional por Superficie (Mar del Plata, 1977):** Cono Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.
- **CONO SUR Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT, 1990):** Cono Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.
- **MERCOSUR Resolución 4 /91 y 39 /92:** Adopción del Manifiesto Internacional de Carga /Documento de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) carretero y fluvial e incorporación de nuevos registros.

Acuaviario

- **MERCOSUR Resolución 4 /91:** Adopción del Manifiesto Internacional de Carga /Documento de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) carretero y fluvial.
- **MERCOSUR Directiva 4 /97:** Tratamiento aduanero para operaciones de tránsito aduanero internacional incluyendo trayecto acuático en el sistema de autotrasbordo (Roll-On /Roll-Off-RO /RO).

Fluiviovionario

- **CUENCA DEL PLATA Tratado del Río de la Plata (Brasilia, 1969):** Promueve el desarrollo armonioso e integración de la Cuenca del Plata (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay).

- **CUENCA DEL PLATA Acuerdo de Navegación Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (1996):** Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Multimodal

- **MERCOSUR Directiva 15 /1994 y Acuerdo de Alcance Parcial para Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías:** Documento de Transporte Multimodal (DTM). Ratificada solo por Brasil y Paraguay (Decreto Ley de 1997).

CAN

Acuerdo de Cartagena

- **Capítulo 1, Artículo 4:**los países miembros realizarán los esfuerzos necesarios para buscar soluciones adecuadas que permitan resolver los problemas derivados de la mediterraneidad de Paraguay.
- **Capítulo XI, Artículo 88:**deberán comprender medidas de cooperación colectiva para satisfacer adecuadamente los requerimientos de infraestructura indispensables para su ejecución y contemplarán de manera especial la situación de Ecuador y las características territoriales y el enclaustramiento geográfico de Paraguay.

Libre Tránsito

- **Decisiones 257 (1989) y 358 (1994, reglamenta la anterior), Artículo 4-c:**principio de libertad de tránsito al transporte a través de países miembros hacia terceros países (que es el caso del tránsito en el comercio con países de ultramar), **Artículo 72:** ...los países miembros realizarán los esfuerzos necesarios para procurar soluciones adecuadas que permitan resolver los problemas derivados del enclaustramiento geográfico de Paraguay.
- **Decisiones 54, 98, 101, 119, 141 (1979) y 222:** Sobre reducción de costos de transporte que afectan a Paraguay, programa especial de apoyo a Paraguay, tratamiento especial y Paraguay en su condición de país mediterráneo, medidas colectivas de apoyo a Paraguay.
- **Decisiones 185 (1983) y 224:** Plan Andino de Acción Conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte y comunicaciones derivados de la mediterraneidad de Paraguay.

Autoviario

- **Decisión 399:** Transporte Internacional por Carretera (Carta de Porte Internacional-CPI, Manifiesto de Carga Internacional y Documento de Tránsito Aduanero Internacional-MCI /DTAI).
- **Decisión 477:** Tránsito Aduanero Internacional (08.06.2000).

Multimodal

- **Decisión 331 y 339 (1993 y 1996):** Documento de Transporte Multimodal (DTM), ambas vigentes.

1.3.4-Acuerdos bilaterales

África

- **Acuerdo sobre Servicios Portuarios y Transporte Lacustre (Lake Shipping and Port Services Agreement, 1955):** Malawi-Tanzania (Lago Malawi /Nyasa).

Asia

- **Acuerdos de Transporte Autoviario Laos (Agreements on Road Transport):** Con Tailandia (1999), Viet Nam (1996), Cambodia (1999) y China (1993).
- **Acuerdo Bilateral Mongol-Chino-Ruso de Tránsito (Mongolian-China-Russia Bilateral Transit Agreement, 1991 /1992):** Mongolia, China y Rusia.

- **Tratado de Tránsito Nepali-Indio (Nepalise-Indean Transit Treaty, 1991 /1999):** Nepal e India.

Euroasia

- **Tratado Khazako-Ruso (Khazak-Russian Treaty, 1992):** Khazakastán-Rusia.

Suramérica

BOLIVIA

- **Argentina:** Tratado de Amistad, Comercio y Navegación (1868). Convenio de Unión Económica (1954). Tratado y Nota Reversal (1964 y 1966).
- Convenio para Zona Franca en Rosario y Protocolo Modificadorio del Anexo (1969 y 1976). Protocolo de Concesión de Uso del puerto de Ibicuy (1999).
- **Brasil:** Tratado de Amistad, Navegación y Comercio (1867). Tratado de Petrópolis (1903). Tratado de Comercio y Navegación Fluvial (1910). Convenio de Libre Tránsito Terrestre, Fluvial y Aéreo para Carga-Acuerdo de Roboré y Notas Reversales (1958). Protocolo Adicional al Tratado de Petrópolis (1966). Tratado de Amistad, Cooperación y Comercio (1977). Convenio para un Depósito Franco en el Puerto de Paranaguá (1990).
- **Chile:** Tratado de Paz y Amistad (1904). Convención de Tráfico Comercial (1912). Convención sobre Tránsito (1937). Declaración de Arica (1953). Sistema Integrado de Tránsito-SIT (1975). Acta de Cochabamba (1995).
- **Paraguay:** Tratado de Paz, Amistad y Límites (1938). Convenios y Acta de la Comisión Mixta Boliviano-Paraguaya (1339-1943-1956-1962 y 1974). Acuerdo para uso del puerto de Villeta (1990).
- **Perú:** Tratado de Comercio y Aduanas (1878-1881-1905). Protocolo sobre Tránsito Comercial, Convención de Tráfico Comercial y Protocolo (1907, 1917-1918). Convenio de Tránsito (1948). Convenio Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz: Proyecto de Amistad, Integración, Complementación y Desarrollo (1992). Procedimiento para el Tránsito Internacional de Mercaderías de Bolivia por el Perú-TIM (1997). Tratado de Cooperación para un Mercado Común (2003).
- **Uruguay:** Nota reversal para uso del puerto de Montevideo: Área de almacenamiento de libre uso (1975). Nota reversal para uso del puerto de Nueva Palmira: Área de almacenamiento de libre uso (1987). Memorandum de Entendimiento (1998). Otorgamiento de Patio de Carga para Contenedores (1999).

PARAGUAY

- **Argentina:** Convenio sobre el Puerto de Rosario (1979).
- **Bolivia:** Acuerdo para uso del puerto de Villeta (1990).
- **Brasil:** Convenio sobre el Puerto de Paranagua (1956). Reglamentación para los Puertos de Paranaguá y Santos (1961)
- **Chile:** Acuerdo de Depósito Franco Antofagasta (1968, 2004).
- **España:** Acuerdo Bilateral otorgando Paraguay facilidades en el puerto de Villeta.
- **Uruguay:** Acuerdo Paraguayo-Uruguayo sobre el Puerto de Nueva Palmira (1976-1979).

**CUADRO 1.5
INSTRUMENTOS LEGALES INTERNACIONALES**

DISPOSITIVO LEGAL (año, entrada en vigencia, n° de países signatarios)	ASPECTO LEGISLADO
CONVENCIÓNES MULTILATERALES SOBRE LIBERTAD DE TRÁNSITO	
DEFINICIÓN DE TRÁFICO EN TRÁNSITO	
Convención y Estatuto sobre Libertad de Tránsito (Barcelona, 1921)	Artículo 1: Define <i>tránsito</i> (personas, equipaje y bienes, medios /vehículos de transporte), el cual no depende de la existencia, anterior o subsecuente, de un tramo oceánico y debe iniciarse y terminarse allende de las fronteras del país de tránsito.
Acuerdo General sobre Tarifas y Aranceles (GATT, 1947)	Artículo V, Párrafo 1: Define <i>tráfico en tránsito</i> (equipaje bienes, medios de transporte), cuando atravesar el territorio de una parte contratante (sin trasbordo, almacenaje, desunitarización o cambio de modo de transporte) es solo una tramo de todo el viaje que se inicia y termina allende de las fronteras del país de tránsito.
Convención de Nueva York (1965)	Artículo 1 (b): Define <i>tráfico en tránsito</i> (equipaje, bienes y medios /vehículos de transporte, otros medios y ductos son incluidos si acordado por las partes contratantes). Ocurrirá solo al atravesar el territorio de una parte contratante y el océano, con transporte marítimo anterior o subsecuente y debe iniciarse y terminarse allende de las fronteras del país de tránsito. Ensamblaje /desensamblaje y reensamblaje de maquinaria y bienes voluminosos son considerados como tráfico en tránsito. País de tránsito es aquel situado entre un país sin litoral y el océano (con o sin litoral marítimo) por cuyo territorio pasa el tráfico en tránsito.
Convención del Mar (ONU, 1982)	Artículo 124 (c): Define <i>tránsito</i> (personas, equipaje y bienes, medios /vehículos de transporte, otros medios y ductos son incluidos si acordado por las partes contratantes). Debe iniciarse y terminarse en un país sin litoral marítimo.
LIBERTAD DE TRÁNSITO	
Convención y Estatuto sobre Libertad de Tránsito (Barcelona, 1921)	Artículo 2: Facilita el libre tránsito ferroviario e hidroviario fluvial, no menciona autoviario por lo incipiente en aquel año por rutas convenientes para el tránsito internacional. Permite el tránsito a través de las aguas territoriales, pero conforme a las costumbres, condiciones y reservas.
Acuerdo General sobre Tarifas y Aranceles (GATT, 1947)	Artículo V (2): Otorga libertad de tránsito a través del territorio de cada parte contratante, vía las rutas convenientes de tránsito internacional para el tráfico hacia /desde el territorio de otra parte contratante.
Convención de Nueva York (1965)	Artículo 2: Garantiza la libertad de tránsito por rutas usuales mutuamente aceptables por los estados contratantes concernidos. A ser ejercida sin discriminación de lugar de origen, partida, entrada, salida, destino o cualquier otra circunstancia referida a la propiedad del bien, o bandera del navío, vehículo terrestre u otro medio /vehículo de transporte que se utilice.
Convención del Mar (ONU, 1982)	Artículo 125 (1): Confiere derechos de acceso hacia /desde el océano, mediante el libre tránsito no recíproco a países sin litoral marítimo y libertad de tránsito a todos los medios /vehículos de transporte, a través el territorio

DISPOSITIVO LEGAL (año, entrada en vigencia, n° de países signatarios)	ASPECTO LEGISLADO
	de un país de tránsito y trato nacional en los servicios portuarios, zonas francas, facilidades portuarias y desarrollo de infraestructura.
CLÁUSULA DE LA NACIÓN MÁS FAVORECIDA	
Convención y Estatuto sobre Libertad de Tránsito (Barcelona, 1921)	Artículo 2: No se hará distinción alguna basada en nacionalidad de persona, bandera del navío, lugar de origen, partida, entrada, salida o destino u otra circunstancia relacionada a la propiedad de los bienes, navío, inventario otro medio de transporte.
Acuerdo General sobre Tarifas y Aranceles (GATT, 1947)	Artículo V, Párrafo 6: Otorga tratamiento no menos favorable a los bienes en tránsito por el territorio de un país, al que se haya acordado al tránsito por el territorio de cualquier otro país contratante.
Convención de Nueva York (1965)	Artículo 10, Párrafo 1: Facilidades y derechos especiales acordados a los países sin litoral marítimo, por su ubicación geográfica, están excluidos de la Cláusula NMF. Párrafo 2: Cuando una parte contratante otorgara a un país sin litoral marítimo facilidades y derechos especiales mayores que los contemplados en la Convención, ellos deberán limitarse a dicho país sin litoral marítimo, en tanto que su retiro de aquellas otorgadas a cualquier otro país sin litoral marítimo contraviniera la Cláusula de la NMF.
Convención del Mar (ONU, 1982)	Artículo 126: Las mismas exclusiones que la Convención de Nueva York. Artículo 127 Párrafo 2: Medios de transporte y otras facilidades en tránsito usadas por los países sin litoral marítimo, no deben estar grabadas por impuestos o cargos mayores que las tasas acotadas a los medios de transporte en el país de tránsito.
DERECHOS, IMPUESTOS Y OTROS CARGOS	
Convención y Estatuto sobre Libertad de Tránsito (Barcelona, 1921)	Artículo 3: Tráfico en tránsito no debe estar sujeto al pago de ningún cargo espacial (incluyendo entrada y salida) salvo aquellas destinadas a cubrir la administración y supervisión del tránsito, pero acotadas en condiciones de igualdad (Artículo 2), <i>excepto en ciertas rutas en que dichos cargos pueden ser reducidos y aún abolidos teniendo en cuenta las diferencias en el costo de supervisión.</i>
Acuerdo General sobre Tarifas y Aranceles (GATT, 1947)	Artículo V, Párrafo 3: Tratamiento aduanero del tráfico en tránsito por territorio de un país contratante no debe estar sujeto a restricciones o demoras innecesarias y exento de derechos arancelarios. Párrafo 4: Todo cargo debe ser razonable, considerando las condiciones del tráfico.
Convención de Nueva York (1965)	Artículo 3: Tráfico en tránsito no debe estar sujeto por ninguna autoridad al pago de derechos arancelarios o tasas de importación o exportación o cargos especiales, salvo aquellas destinadas a cubrir la administración y supervisión del tránsito. Los cargos deben ser acotados bajo el principio de no discriminación.
FACILITACIÓN DEL TRÁNSITO	
	Artículo 4, Párrafo 2: Requiere a los países contratantes proveer, cuando disponible, los medios de transporte y equipo de manipuleo para el movimiento del tráfico de

DISPOSITIVO LEGAL (año, entrada en vigencia, n° de países signatarios)	ASPECTO LEGISLADO
Convención de Nueva York (1965)	tránsito sin demoras innecesarias. Artículo 5, Párrafo 1: Aplica medidas administrativas y aduaneras que permitan el paso libre, ininterrumpido y continuo del tráfico de tránsito Artículo 5, Párrafo 2: Requiere a los países contratantes que usen documentación simplificada y métodos expeditos aduaneros, de transporte y otros procedimientos administrativos. Artículo 7, Párrafo 2: Autoridades de los países de tránsito y países sin litoral marítimo deben cooperar a la pronta eliminación de demoras y otras dificultades cuando estas ocurrieran.
Convención del Mar (ONU, 1982)	Artículo 129: En ausencia de instalaciones y equipo adecuado para dar plena vigencia a la libertad de tránsito, el país de tránsito y el país sin litoral marítimo deben cooperar en su construcción y mejora. Artículo 130: Países de tránsito deben tomar las medidas apropiadas para evitar demoras u otras dificultades de carácter técnico. Si esto ocurriera, las autoridades competentes deberán cooperar a su pronta eliminación.
CONVENCIÓN INTERNACIONALES RELATIVAS A TRÁNSITO Y OPERACIONES DE TRÁNSITO	
Convención Internacional para Facilitar el Cruce de Frontera de Bienes Transportados por Ferrocarril (CIM, 1952 /1953, 11 estados al 2004)	En el Cono Sur de Suramérica opera el MULTILAF.
Convención Internacional para Facilitar el Cruce de Frontera de Pasajeros y Equipaje Transportados por Ferrocarril (CIV, 1952 /1953, 10 estados al 2004)	En el Cono Sur de Suramérica opera el MULTILAF.
Convenciones Aduaneras sobre la Importación Temporal de Vehículos Privados y Comerciales por Carretera (1954 /04, 76 estados al 2004 y 1956 /59 /92 /04, 38 estados al 2004)	Libre importación temporal de vehículos y remolques de transporte internacional bajo la cobertura del "carné de pasaje aduanero" que es emitido y garantizado por la respectiva asociación nacional de automóvil club que tiene contrato con la empresa de transporte y la Alianza Internacional de Turismo (AIT) y la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).
Convención relativa a Facilidades Aduaneras para Turismo (1954 /1957, 76 estados al 2004)	Libre admisión temporal de bienes de uso personal para turistas.
Convención relativa al Contrato para Transporte de Bienes por Carretera (CMR, 1956 /1961, 46 estados al 2004)	En el Cono Sur de Suramérica opera el ATIT. Inspiró a la Convención Interamericana de Contratos para Transporte Internacional de Bienes por Carretera de 1989 (ratificada por Paraguay, pero pendiente de entrar en vigencia).
Convención de Tráfico por Carretera (1968, Viena, 61 estados al 2004)	Estándares internacionales para vehículos y su uso, siglas distintivas para el tráfico internacional.
Convención relativa a Señales y Signos por Carretera (1968, Viena, 52 estados al 2004)	Estándares internacionales concernientes al diseño y ubicación de señales y signos de tráfico.
Acuerdo Internacional para Transporte de Productos Alimenticios Perecibles y sobre Equipo para su Transporte (1970, 39 países)	Facilitación del tránsito de productos alimenticios perecibles y establece estándares técnicos sobre la eficiencia térmica de vehículos y contenedores, e invita al reconocimiento de los certificados de aprobación.
Convención Aduanera sobre Contenedores (1972 /1975, Ginebra, 30 estados al 2004)	Libre importación temporal (usualmente sin documentación aduanera) de contenedores (llenos o vacíos) con accesorios y equipo en tránsito, por 3 meses extensibles.

DISPOSITIVO LEGAL (año, entrada en vigencia, n° de países signatarios)	ASPECTO LEGISLADO
	El operador de transporte es responsable por que el marcado y placa de contenedor estén conforme a los Anexos 1 y 5 de la Convención.
Convención sobre Tratamiento Aduanero al Pool de Contenedores usados en Transporte Internacional (1994 /1998, 12 estados al 2004)	Aplicación de la anterior convención cuando los contenedores pertenecen a un pool, para simplificar el tratamiento por contenedor individual.
Convención Internacional de Seguridad de Contenedores (1972 /1993, OMI)	Es una convención de la OMI que permite a los contenedores terrestres ISO con placa de seguridad aprobada que circule internacionalmente con un mínimo de formalidades de control de seguridad. Es de particular utilidad para los países sin litoral marítimo.
Convención Aduanera de la ONU relativa a transporte Internacional de Bienes bajo el Carné Aduanero TIR (1959 /1975 /1978, 64 estados al 2004)	RU-Ginebra 1987, Carné TIR Multimodal. Bolivia y Paraguay no son signatarios y solo es vigente en Chile y Uruguay.
Convención Internacional para Transporte de Bienes por Mar (1978 /1992, Hamburgo)	Desarrollada por CNUDMI /UNCITRAL. Contempla las bases para transporte multimodal y se adapta al comercio electrónico (e-commerce). Es aplicable a todos los contratos de porte similar el CMR de transporte por carretera. El porteador marítimo es responsable por pérdida, daño y demora (aún si subcontrató a otro porteador) por todo el período a cargo de la carga (puertos de embarque y desembarque y transporte oceánico). Adoptada por la mayoría de los estados del Corredor Oriental Europa-Cáucaso (TRACEA) por los Mares Negro-Caspio y a través de Asia central.
Convención Internacional relativa al Transporte por Ferrocarril (COTIF, 1980 /1999 Berna, 41 estados al 2004, incluye las Convenciones CIM sobre mercadería, CIV sobre pasajeros y equipaje y CUV sobre vehículos). Protocolo, Vilnius (2006)	Vigente en todos los países europeos, norte de África (Argelia- Marruecos-Túnez) y Asia occidental (Líbano-Irán Irak-Siría-Turquía). En el Cono Sur de Suramérica opera el MULTILAF.
Convención Internacional para Compra-Venta de Bienes (1980, Viena, 61 estados al 2004)	Artículos 66-70: Refieren a los bienes en tránsito, en particular lo que concierne a la transferencia del riesgo. Al ser una norma de derecho internacional privado no afecta normalmente a los estados. Es aplicada en África por Burundi, Lesotho, Zambia y Uganda, y en Asia por Mongolia, Kirguistán y Uzbequistán.
Convención Internacional sobre Armonización de Controles Fronterizos de Bienes (1982 /1985, 43 estados al 2004)	Armoniza y reduce requerimientos, formalidades y controles (sanitarios y de calidad) de bienes importados, exportados y en tránsito. Promueve los CEBAF y el uso de los formatos documentarios de la ONU.
Convención de la ONU sobre Responsabilidad de los Operadores de Terminales de Transporte en Comercio Internacional (1991)	Llena el vacío de la responsabilidad del operador sobre la carga en los terminales durante el almacenaje, bodegaje, carga /descarga, estiba y acomodo (stowage), arrumaje y nivelado (trimming), estiba con madera (dunnaging), amarre y anclaje (lashing).
Convención Internacional sobre Armonización y Simplificación de Procedimientos Aduaneros (Kyoto, 1999, 40 estados ratificantes para que entre en vigencia, 11 estados al 2002)	OMA: Articulado compatible y complementario con artículos del GATT (reglas para facilitación del comercio). Esta Convención provee información, guía práctica y bases para implementar dichas reglas referidas a cuestiones aduaneras. Con Artículo V (libertad de derechos de tránsito), simplificando procedimientos para consignadores /consignatarios autorizados en sellado e

DISPOSITIVO LEGAL (año, entrada en vigencia, n° de países signatarios)	ASPECTO LEGISLADO
	identificación de envíos. Anexo General y 10 Anexos Específicos con 25 Capítulos son obligatorios y vinculantes para acceso e implementación por las partes contratantes.
Convención relativa al Contrato de Transporte de Bienes por Vías Acuáticas Interiores (Budapest, 2001)	CEE, Comisiones Centrales de Navegación del Danubio y del Rhin, solo es aplicable a la navegación por dichos ríos.
ACUERDOS REGIONALES Y SUBREGIONALES	
ÁFRICA	
Acuerdo del Corredor del Norte (Northern Corridor Transit Agreement, 1985 /1996)	Burundi-Kenia-RD del Congo-Rwanda-Uganda
Protocolos sobre Transporte, Comunicaciones y Meteorología (COMESA and SADC Protocol on Transport, Communications and Meteorology, 1996)	COMESA: Angola-Burundi-Comoros-R D del Congo-Djibouti-Egipto-Eritrea-Etiopía-Kenia-Libia-Madagascar-Malawi-Mauricio-Namibia-Rwanda-Seychelles-Sudan-Swaziland-Uganda-Zambia-Zimbabwe. SADC: Angola-Botswana-R D del Congo-Lesotho-Malawi-Mauricio-Mozambique- Namibia- Seychelles-Rep. de Sudáfrica- Swaziland-Tanzania-Zambia-Zimbabwe.
ASIA	
Acuerdo Marco de Tránsito (ASEAN Transit Framework Agreement, 1998 /1999)	Brunei-Cambodia-Filipinas-Indonesia-Laos-Malasia-Miamar-Singapur-Tailandia-Vietnam. Solo rige para carga y vehículos. Parte 1, Artículo 3: Concordante con Artículo 124, Párrafo 1 (c) de la Convención del Mar (ONU, 1982). Artículo 5: Otorga el derecho de tránsito y cargue /descargue de bienes de terceros países destinados o provenientes de los países miembros.
Acuerdo de Navegación Comercial ríos Lancang-Mekong (Agreement on Commercial Navigation on the Lancang-Mekong rivers, 2000):	China, Laos, Mianmar y Tailandia.
EUROASIA	
Acuerdo Multilateral Básico en Transporte Internacional para Desarrollo del Corredor Europa-Cáucaso-Asia (Basic Multilateral Agreement on International Transport for development of the Europe-Caucasus-Asia Corridor, 1998, 12 estados)	Participan la UE, Turquía, Azerbaijón, Georgia, China, Japón, Irán, Kazajistán, Uzbekistán, Turkmenistán.
SURAMÉRICA	
SELA	
Convenio Constitutivo de Panamá (1975)	Artículo 5, Numeral 5: Uno de sus objetivos de cooperación intraregional dice: " los medios para asegurar un trato preferente para los PMDER y medidas especiales para los países de mercado limitado y para aquellos cuya condición mediterránea incide en su desarrollo..."
ALADI	
Tratado de Montevideo (1980)	Artículo 22: Los países miembros podrán establecer acciones de cooperación colectiva y parcial, que contemplen mecanismos eficaces destinados a compensar la situación desventajosa que afrontan Bolivia y Paraguay por su mediterraneidad. Artículo 23:los países miembros procurarán otorgar facilidades para el establecimiento en sus territorios de

DISPOSITIVO LEGAL (año, entrada en vigencia, n° de países signatarios)	ASPECTO LEGISLADO
	zonas, depósitos o puertos francos y otras facilidades administrativas de tránsito internacional, a favor de los países mediterráneos, teniendo en cuenta las condiciones económicas de cada uno de los estados miembros.
Conferencia de de Ministros de Transporte, Obras Públicas y Comunicaciones de Suramérica	Creada en 1991 bajo los auspicios de ALADI.
Acuerdo de Transporte Multimodal (1996):	Ratificada por Bolivia, Perú y Venezuela.
AMAZONÍA	
TRATADO DE COOPERACIÓN AMAZÓNICA (1978)	Artículo 3: las partes contratantes se aseguran mutuamente sobre la base de reciprocidad la más amplia libertad de navegación en el curso del Amazonas y demás ríos internacionales..... Lo implementa la OTCA
MERCOSUR, CONO SUR, Y CUENCA DEL PLATA	
Transporte Ferroviario	
CONO SUR Acuerdo Heptapartito relativo al Transporte Ferroviario Internacional (MULTILAF)	Participantes: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.
MERCOSUR Resolución 9 /92	Adopción del Carné Aduanero de Tránsito Internacional Ferroviario /Documento de Tránsito Aduanero (TIF /DTA).
Transporte Autoviario	
Convención sobre Transporte por Superficie (1966)	Participan: Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.
CONO SUR Acuerdo de Transporte Internacional por Superficie (Mar del Plata, 1977)	Participan: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.
CONO SUR Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT, 1990)	Participan: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Dentro del Tratado TM80. Refiere al sistema de desaduanamiento y tiene un anexo sobre seguro.
Transporte Acuaviario	
MERCOSUR Resolución 4 /91/	Adopción del Manifiesto Internacional de Carga /Documento de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) carretero y fluvial.
MERCOSUR Directiva 4 /97	Tratamiento aduanero para operaciones de tránsito aduanero internacional incluyendo trayecto acuático en el sistema de autotrasbordo (Roll-On /Roll-Off-RO /RO).
Transporte Fluvioviario	
CUENCA DEL PLATA Tratado del Río de la Plata (Brasilia, 1969)	Promueve el desarrollo armonioso e integración de la Cuenca del Plata: Argentina-Bolivia-Brasil- Paraguay-Uruguay.
CUENCA DEL PLATA Acuerdo de Navegación Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (1996)	Libertad de navegación, tratamiento igualitario, tratamiento multilateral de reserva de carga, servicios portuarios y regulación de navegación, con protocolos sobre procedimientos aduaneros, protección ambiental y seguridad de navegación.
Transporte Multimodal	
MERCOSUR Directiva 15 /94 y Acuerdo de Alcance Parcial para Facilitación del Transporte Multimodal de Mercaderías (1994)	Establece Documento de Transporte Multimodal (DTM). Ratificada solo por Brasil y Paraguay (Decreto Ley de 1997).
ACUERDOS BILATERALES	
África	
Acuerdo sobre Servicios Portuarios y	

DISPOSITIVO LEGAL (año, entrada en vigencia, n° de países signatarios)	ASPECTO LEGISLADO
Transporte Lacustre (Lake Shipping and Port Services Agreement, 1955)	Malawi-Tanzania (Lago Malawi /Nyasa)
Asia	
Acuerdos de Transporte Autoviario de Laos (Agreements on Road Transport)	Tailandia (1999), Viet Nam (1996), Cambodia (1999) y China (1993).
Acuerdo Bilateral Mongol-Chino-Ruso de Tránsito (Mongolian-China-Russia Bilateral Transit Agreement, 1991 /1992)	Mongolia-China-Rusia
Tratado de Tránsito Nepali-Indio (Nepal-Indian Transit treaty, 1991 /1999)	Nepal-India
Euroasia	
Tratado Khazaco-Ruso (Khazak-Russian Treaty, 1992)	<i>Khazakastán-Rusia</i>
Suramérica (ver Cuadro 5.1)	

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor basado Geography against development. A case for landlocked developing countries. New York, 2006, ISBN 92-1-104540-1, Sales No. E.05.II.A.5; de la Cámara Nacional de Comercio de Bolivia y del Documento CEPAL, DDR /2, 10.03.2003.

1.4-Reconocimiento internacional de la problemática de los PEDSLM

La comunidad internacional, mundialmente a través de del sistema de la ONU y regionalmente en Suramérica y otras regiones del mundo, ha reconocido esta situación y formulado una serie programas que constituye el marco de referencia que se debe dinamizar con la puesta en vigencia, cumplimiento y que se traduzca efectivamente en acciones que beneficien al desarrollo integral de estos países.

1.4.1-ONU-UNCTAD: Programa Especial para países en desarrollo menos adelantados, sin litoral e insulares

Hace medio siglo la ONU reconoció por primera vez en la Asamblea General de 1957, Resolución 1028 (XI) “la necesidad de los países sin litoral de contar con facilidades para un tránsito adecuado a fin de promover su comercio internacional”. En aquel entonces solo había cinco miembros de la ONU sin litoral de los denominados países en desarrollo, Bolivia y Paraguay en Latinoamérica, y Bután, Laos y Nepal en Asia. Actualmente (2007) ellos suman 42 países.

El sustancial aumento de estos países que ahora cubre una amplia gama tetracontinental, muestra que sus necesidades y problemas han venido siendo materia de preocupación por parte de la comunidad internacional. Reflejo de ello fue la creación en la UNCTAD del “**Programa Especial para países en desarrollo menos adelantados, sin litoral e insulares**”. Posteriormente, en los tres lustros pasados hay importantes manifestaciones como las siguientes.

- **Marco Global para Cooperación en transporte de Tránsito entre Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito con la Comunidad de Donantes (1995):** Endosado por la Asamblea General de la ONU para mejorar los sistemas de tránsito y permitir a los Países en Desarrollo sin Litoral (PEDSL) reducir su marginalización de los mercados mundiales.
- **Declaración del Milenio de la ONU (2000):** Líderes mundiales llaman a asociar esfuerzos globalmente para atender las necesidades y problemas especiales de los países sin litoral.
- **Conferencia sobre Países en Desarrollo sin Litoral (Alma Ata, 2003):** Es el evento más importante sobre el tema realizado mundialmente. Se formula la *Declaración de Alma Ata* y el *Programa de Acción de Alma Ata*, en el que se acuerdan acciones específicas en cinco áreas prioritarias para establecer sistemas de transporte en tránsito eficientes en países en desarrollo sin litoral y de tránsito.
- **Primera Reunión de ministros responsables de Comercio de los PEDSL (Asunción 2005):** Adopta la *Plataforma de Asunción para Ronda Doha*, a fin de armonizar la posición de los PEDSL en las negociaciones comerciales multilaterales.
- **Ronda Doha:** Aunque no concluida y pendiente, facilidades de tránsito es un componente mayor en la facilitación del comercio dentro de las negociaciones comerciales.

1.4.2-ALADI: Programa para Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER)

El Sistema de Apoyo a los Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER), fue creado por el Tratado de Montevideo de 1980 (TM80) con el propósito de establecer condiciones favorables para la participación de esta categoría de países en el proceso de integración, basándose en los principios de la no reciprocidad y la cooperación comunitaria.

Para otorgar dicha cooperación está prevista, de acuerdo a lo dispuesto en el Inciso 1 del Artículo 38 del TM80, que dice: << *organizar y poner en funcionamiento una Unidad de Promoción Económica para los PMDER y realizar gestiones para la obtención de recursos técnicos y financieros, así como estudios y proyectos para el cumplimiento de programas de promoción.....>>, ha creado el Departamento de Promoción Económica (DPE) que elabora y desarrolla un programa de trabajo a favor de los PMDER, el cual contempla proyectos que responden a criterios relacionados, directa o indirectamente, con el comercio exterior y a los procesos de integración a la que pertenecen esta categoría de países.*

1.5-Agrupamiento de los PEDSLM según su localización geográfica

En el mundo hay 42 países miembros de la ONU sin litoral marítimo, ubicados en África (15), Asia (11), Europa (14) y Suramérica (2); los cuales se les suele identificar como países desarrollados (14) y países en vías de desarrollo (28), En ambos casos hay 14 países con litoral fluvial y 28 países sin litoral marítimo ni fluvial. Y entre ellos, hay un conjunto de países que para acceder al litoral marítimo en su comercio con los mercados de ultramar, tienen que recorrer más de 4.500 km (Kazajstán 4.800 km y Kirguistán 4.570 km) y atravesar uno y hasta tres países de tránsito (Uzbekistán, Turkmenistán e Irán). El Cuadro 1.6 muestra la caracterización resumida de ellos.

1.5.1-Con litoral fluvial (14)

Países Desarrollados (6)

- **Europa (6):** Austria, Eslovaquia, Rep. Checa, Hungría, Serbia, Suiza.

Países en Vías de Desarrollo (8)

- **África (2):** Mali, Níger.
- **Asia (4):** Azerbaiyán*, Kasajastán*, Laos, Turkemenistán³.
- **Suramérica (2):** Bolivia, Paraguay.

1.5.2-Sin litorales marítimo ni fluvial (28)

Países Desarrollados (8)

- **Europa (8):** Armenia, Andorra, Belarus, Liechtenstein, Luxemburgo, Macedonia, Moldova, San Marino.

Países en Vías de Desarrollo (20)

- **África (13):** Botswana, Burkina Faso, Burundi, Chad, Etiopía, Leshoto, Malawi, Rep. Centroafricana, Rwanda, Swazilandia, Uganda, Zambia, Zimbabawe.
- **Asia (7):** Afganistán, Buthán, Kirguistán, Mongolia, Nepal, Tayikistán, Uzbekistán.

³ Azerbaiyán, Kazajstán y Turkemenistán son ribereños del Mar Caspio y tienen acceso al Mar del Norte (Océano Atlántico) por la red fluvioviaria de Volga, a través de Rusia.

Cuadro 1.6
CARACTERIZACIÓN DEL ACCESO OCEÁNICO PARA LOS PAÍSES SIN LITORAL MARÍTIMO Y /O FLUVIAL
CON LITORAL FLUVIAL

DESARROLLADOS				EN VÍAS DE DESARROLLO							
CONTINENTE	PAÍS	RÍO-PTO. MARÍTIMO	PAÍS(ES) TRÁNSITO	MAR PUERTO-(km)	CONTINENTE	PAÍS	RÍO-PTO. MARÍTIMO	PAÍS(ES) TRÁNSITO	CÉANO-MAR-PUERT (km)		
EUROPA	Austria	Danubio-Rhin Róterdam-Constanta	Italia	Adriático	ÁFRICA	Mali	Niger Port Harcourt	Senegal	Atlántico		
				Venecia (457)				Dakar (1250)			
				Rijeka (579)				Guinea Côte d'Ivoire	Conakry (1100) Abidján (1154)		
	Rep. Checa	Danubio-Rhin Róterdam-Constanta	Alemania	Norte Hamburgo (630)				Burkina Faso-Ghana	Tema (1820)		
			Polonia	Báltico Szczecin (486)				Burkina Faso-Benín	Cotonou (1970)		
	Hungria	Danubio-Rhin Róterdam-Constanta	Croacia	Adriático				Niger	Bení-Togo	Lome (1990)	
				Rijeka (469)					Benín	Cotonou (1520)	
	Serbia	Danubio-Rhin Róterdam-Constanta	Montenegro	Petrovac (459)				Azerbaiyán Mar Caspio	San Petersburgo (vía río Volga)	Georgia	Mar Negro Batumi (1073)
	Suiza	Rhin Róterdam	Italia	Génova Mediterráneo (410)				Kasajastán Mar Caspio	San Petersburgo (vía río Volga)	Rusia	Mar Negro Novorissijsk (4800)
								ASIA	Laos	Mekong (Ho Chi Minh)	Vietnam
					Turkemenistán Mar Caspio	San Petersburgo (vía río Volga)	Irán				Da Nang (495)
											Tailandia
									Mar Arábico Bandar Abbas (1850)		

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en Rapport sur la logistique et la facilitation du commerce et du transport por les pays de l'Afrique de l'ouest (Benin, Burkina Fasso et Mali), CNUCED, Alberto Ruibal H., Genève, 2002. Afrique, Nord-Est-Arabie, Nord et Ouest, Centre et Sud-Madagascar, Michelin, Paris, France. Middle East Road Map, VWK Oberthausen, Deutschland. Naher Oster, Iran, RV Verlag, Deutschland. Selected basic transportation indicators in the landlocked developing countries, UNCTAD /LDC /97, 13.03.1995. Europe Atlas 2007, Hallwag AG, Bern, Switzerland. Atlas of the World 2007, National Geographic Washigton, USA.

CON LITORAL FLUVIAL										
DESARROLLADOS					EN VÍAS DE DESARROLLO					
CONTINENTE	PAÍS	RÍO-PTO. MARÍTIMO	PAÍS(ES) TRÁNSITO	PUERTO-MAR (km)	CONTINENTE	PAÍS	RÍO-PTO. MARÍTIMO	PAÍS(ES) TRÁNSITO	PUERTO-OCÉANO (km)	
					SURAMÉRICA	Bolivia	HPP Buenos Aires, Nueva Palmira	Argentina	Sta. Fe-Rosario (1813-1920) HPP	
									Atlántico	
									Buenos Aires (2500)	
								Argentina-Uruguay	Nueva Palmira-Montevideo (3425-3485)	
								Brasil		Paranaguá (2860)
										Santos (2138)
								Chile		Pacífico
										Arica (448)
										Iquique (726)
										Antofagasta (905)
						Perú		Matarani (575)		
									Ilo (473)	
						Paraguay	HPP Buenos Aires, Nueva Palmira	Argentina	Atlántico	
									Buenos Aires (1630)	
								Argentina-Uruguay	Nueva Palmira Montevideo (1490-1830)	
							HTP Piracicaba	Brasil	Santos (1750)	
	Brasil	Paranaguá (1100)								
		Rio Grande (1470)								
Chile		Pacífico								
		Antofagasta (1964)								

SIN LITORALES MARÍTIMO NI FLUVIAL								
DESARROLLADOS				EN DESARROLLO				
CONTINENTE	PAÍS	PAÍS(ES) TRÁNSITO	PUERTO-MAR (km)	CONTINENTE	PAÍS	PAÍS(ES) TRÁNSITO	PUERTO-MAR (km)	
EUROPA	Armenia Georgia	Batumi	(471) Negro	ÁFRICA	Botswana	Namibia	Walvis Bay (975)	
	Andorra	España	Barcelona (317) Atlántico			R. Sudáfrica	Durban (541)	
	Liechtenstein	Suiza	Norte			Mozambique	Maputo (428)	
			Basilea (fluvial) (129) Norte					
	Luxemburgo	Alemania	Bremen (547)		Burkina Faso	Mali-Senegal	Atlántico	
		Bélgica	Amberes (268) Norte			Dakar (1820)	Côte d'Ivoire	Abidjan (676)
						Bélgica Holanda	Róterdam (350) Norte	Ghana
		Francia	Le Havre (531) Atlántico			Togo	Lomé (752)	
	Belarus	Letonia	Báltico		Burundi	Tanzania	Dar Es Salaam (1041) Índico	
			Riga (504)					
		Lituania	Klaipeda (491)					
	Macedonia	Lituania-Rusia	Kalinigrado (530)		Chad	Camerún	Atlántico	
		Albania	Durres (309) Adriático			Nigeria	Port Harcourt (1130)	
	Moldova	Ucrania	Odesa (178) Negro		Etiopía	Djibouti	Djibouti (504) Mar Rojo	
Somalia				Índico				
San Marino	Italia	Pesaro (46) Adriático	Kenia	Mogadishu (862)				
ASIA	Afganistán	Pakistán	Karachi (1685) Índico-Arábigo	Leshoto	Mozambique	Durban (740)		
		Irán	Bandar Abbas (2050) Índico-Arábigo	Malawi	Mozambique	Nacala (615)		
	Buthán	India	Kolkata (775) Índico	República Centroafricana	Camerún	Douala (480) Atlántico		
	Kirguistán	China	Lianyungang (4570) Pacífico		Congo	Pointe Noire (1932) Atlántico		
	Mongolia	China	Tiajín (1580) Pacífico	Rwanda	Tanzania	Índico		
	Nepal	India	Kolkata (1160) Índico-Bengala		Dar es Salaam (907)			
				Swazilandia	Mozambique	Maputo (220)		
	Tayikistán	Afganistán-Pakistán	Karachi (4450) Índico-Arábigo	Uganda	R. Sudáfrica	Durban (480)		
					Kenia	Mombasa (713)		
	Uzbekistán	Afganistán-Pakistán	Karachi (4350) Índico-Arábigo	Zambia	Tanzania	Dar es Salaam (1067)		
Namibia					Walvis Bay (1241) Atlántico			
				Tanzania	Dar es Salaam (1257) Índico			
				Mozambique	Beira (458) Índico			
			Zimbabwe	Mozambique	Beira (226) Índico			

2 - MACRO GEO ENTORNO SURAMERICANO Y CARACTERIZACIÓN DE LA MALLA VIARIA Y PORTUARIA FLUVIAL Y MARÍTIMA

2.1-Malla y empresas ferroviarias del cono sur

Usualmente se suele incluir en la denominación de Cono Sur, a Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, sur del Perú y Uruguay. El Cuadro 2.1 ofrece información detallada de la referida malla y de las empresas ferroviarias de dichos países.

Con el fin de una mejor apreciación de la información en este estudio, se mostrarán en todo su desarrollo la referida al acceso desde Paraguay a los puertos de los países del Atlántico.

2.1.1-Atlántica (Argentina, Brasil y Uruguay)

La red ferroviaria estuvo conectada a la red de Argentina (FMSA) a través del pasos fronterizo Encarnación-Posadas (puente internacional ferro-autoviario) e indirectamente por dicha red con Argentina como país de tránsito, a la red de Uruguay (AFE) a través del paso fronterizo Concordia-Salto.

CUADRO 2.1
MALLA Y EMPRESAS FERROVIARIAS DEL CONO SUR

PAÍS/EMPRESA	CARACTERÍSTICAS
ATLÁNTICA	
A R G E N T I N A	
Longitud original 44.000 Km., actualmente en servicio 31.656 Km.	
<p style="text-align: center;">Ferrocarril Belgrano S. A.(FBSA) (<i>ex-General Belgrano</i>)</p>	<p>Longitud total: 9860 (6760 en explotación y 3100 sin operación)). Ancho de ferrovía: métrica. Estaciones: 112. Buenos Aires (pto. marítimo)-Rosario (pto. fluvial)-Santa Fe (pto. fluvial)-Vera (ramal a Reconquista, pto. fluvial)-Resistencia (pto. fluvial). Santa Fe (pto. fluvial)-Rafaela-San Cristóbal-Tostado-Hermoso-Campo-Avia-Terai (ramal de Resistencia, pto. fluvial)-Monte Quemado-Joaquín González: primer ramal a Pichínal (converge ramal de Formosa, pto. fluvial y de San Ramón de la Nueva Oran)-Embarcación-General E. Moscoso-Pocitos (conexión con FOSA-Bolivia); segundo ramal a Metán, bifurcándose para General Güemes (ramal a Salta) y Perico-Pichinal. Perico-Humahuaca-Abra Pampa-La Quiaca (conexión con FCASA-Bolivia, inoperante). Salta-San Antonio de los Cobres-Cauchari (conexión con FERRONOR-Chile al pto. marítimo de Antofagasta). Santa (pto. fluvial)-Córdoba-San Juan-San José de Jaca-Mendoza, conexión con el BAP. Córdoba-Deán Funes-Frías-Sigo. Del Estero (conexión con NCA) y ramal a Tucumán-Metán. Córdoba-Cruz del Eje-Patquia, ramal a Chilecito y otro ramal a La Rioja-Catamarca.</p>
<p style="text-align: center;">Buenos Aires al Pacífico (BAP) (<i>ex-General San Martín</i>)</p>	<p>Longitud total: 5690 (3303 en explotación y 2387sin operación). Ancho de ferrovía: 1.676. Estaciones: 318. Buenos Aires (pto. marítimo), variante a Santa Teresa, bifurcación a Villa Constitución /Rosario (pto. fluvial), conexión con NCA-Argentina, otra variante a Bragado /Lincoln (conexión con FSR)-Huinca Renancó. Buenos Aires-Junín-Rufino-Laboulaye (conexión con NCA), ramal nortino a Villa Mercedes (ramales a Villa Dolores y Río Cuarto (conexión con NCA)-San Luís- J. N. Encinas (ramal de Monte Comán)-Mendoza (variante norte a San Juan y variante sur a San Rafael-Malargüe)-Las Cuevas, conexión con FEPASA-Chile (inoperante entre Mendoza-Las Cuevas-Los Andes /Chile-Valparaíso desde 1984); rehabilitación acordada por Argentina-Chile con inversión de US\$ 200 millones. Ramal sureño a Huinca Renancó-Colonia Calzada-Monte Comán.</p>
<p style="text-align: center;">Ferro Expreso Pampeano S. A. (FEPSA) (<i>tramos ex-Generales Mitre, Roca y Sarmiento</i>)</p>	<p>Longitud total: 5094 (2963 en explotación y 2131sin operación). Ancho de ferrovía: 1.676. Estaciones: 30. Buenos Aires (pto. marítimo)-Rosario (pto. fluvial) al norte y al sur Bragado-Pehuajó-Santa Rosa-Toay (otras ciudades de provincia de La Pampa)-Villa Iris-Bahía Blanca (pto. marítimo), ramal al norte a Saavedra-Carhué-Perhuajó.</p>
<p style="text-align: center;">Nuevo Central Argentino (NCA) (<i>ex-General Mitre</i>)</p>	<p>Longitud total: 4900 4206 en explotación y 694 sin operación). Ancho de ferrovía: 1.676. Estaciones: 300. Red operativa principal: B. Aires (pto. marítimo)-Rosario-Sta. Fe (ambos ptos. fluviales)-Stgo. del Estero-Tucumán. Rosario (pto. fluvial)-Ciudad de Gómez-Villa María-Córdoba. Córdoba-Río Tercero-Río Cuarto-Venado Tuerto. Los Cóndores-Dalmacio Vélez Sárfeld, San Lorenzo-Ceraná, Rosario (pto. fluvial)-Chabás. General Deheza-Villa María. Varias ciudades de la provincia de Buenos Aires son cubiertas por la red operativa secundaria.</p>

PAÍS/EMPRESA	CARACTERÍSTICAS
Ferro Sur Roca (FSR) (ex-General Roca)	Longitud total: 3145 (2628 en explotación y 517 sin operación). Ancho de ferrovía: 1.676. Estaciones: 98. Buenos Aires (pto. marítimo)-Mar del Plata (pto. marítimo)-Necochea /Quequén (ptos. marítimos)-Bahía Blanca (pto. marítimo), (ramal a Río Colorado)-Neuquén-Zapala. Se conecta con SEFEPASA en Bahía Blanca. Convenio con FEPASA-Chile para servicio intermodal ferroviario-autoviario-ferroviario por el Paso de Pino Hachado, vía Zapala-Lonquimay /Victoria-al pto. Marítimo de Talcahuano.
Servicio Ferroviario Patagónico S. A. (SEFEPASA) (tramos ex-Genera Roca)	Longitud total: 826. Ancho de ferrovía 1.676. Bahía Blanca (puerto marítimo, interconexión con FSR)-Carmen de Patagones /Viedma-San Antonio Oeste-Ing. Jacobacci-San Carlos de Bariloche-Esquel (último tramo inactivo). El proyecto original incluye su extensión a Puerto Madryn-Trelew /Rawson-Comodoro Rivadavia-Río Gallegos.
Ferrocarril Mesopotámico S. A. (FMSA) (ex-General Urquiza)	Longitud total: 2704 (2336 en explotación y 368 sin operación). Ancho de ferrovía: 1.435. Estaciones: 82. Posadas (pto. fluvial), (conexión con FCAL-Paraguay, no opera)-Santo Tomé-Paso de los Libres (en ambas conexión con ALL-Brasil)-Empalme Km. 161 /Monte Caseros. Corrientes (pto. fluvial)-Mantilla (variante para Goya, pto. fluvial)-Mercedes-Curuzu Cuatiá, parten dos ramales. Ramal primero a Concordia (pto. fluvial), (conexión con red de AFE-Uruguay)-Villaguay-Basavilbaso (variante de Concepción del Uruguay, pto. fluvial). Ramal segundo a Villa Federal-Paraná (pto. fluvial)-Diamante (pto. fluvial)-Basavilbaso. Basavilbaso-F. M. Pereira (variante a Gualeduaychú /Pto. Unzue-Ibicuy, puertos fluviales)-Zárate (pto. fluvial)-Buenos Aires (pto. marítimo).
B R A S I L	
Longitud original 34.000 Km., actualmente en servicio 29.605 km.	
Ferrovía Paraná S.A. (FERROPAR)	Longitud total: 300. Ancho de ferrovía métrica. Paranagua (pto. marítimo)-Guarapuava-Cascavel. Programada la extensión desde Cascabel hasta Foz do Iguazu y hasta Guaira.
Ferrovía Centro Atlántica S. A. (FCA)	Longitud total operativa actual: 8.093: Ancho de ferrovía: métrica y 1.676. Brasilia-Campos de Goitacazes, para Vitória-Salvador-Aracajú -Maceió (todos ptos. marítimos)
Ferrovía Norte do Brasil S. A. (FERRONORTE)	Longitud total operativa actual: 5.228métrica y. Ancho de ferrovía: 1.676. Recife-João Pessoa-Natal-Fortaleza-São Luís (todos puertos marítimos).
Ferrovía Novoeste S. A. (FENOSA)	Longitud total operativa actual: 1.942. Ancho de ferrovía: métrica. Santos (pto. marítimo)-Bauru, ramal a Ponta Porã, Campo Grande-Corumbá /Ladario (puertos fluviales), (conexión con FOSA-Bolivia).
Ferrovía Bandeirantes do Brasil S. A. (FERROBAN)	Longitud total operativa actual: 2.902. Ancho de ferrovía: métrica y 1.676 Santos (pto. marítimo)-Botucatu, para Pederneiras-Presidente Epitácio-Panorama (todos puertos fluviales)-Ourinhos (conexión con FCA)-Paranaguá.
MSR Logística S. A.	Longitud total operativa actual: 1.674. Ancho de ferrovía: métrica y 1.676 Actualmente opera en Minas Gerais (792 km.), Rio de Janeiro (379 km.) y São Paulo (503 km.)
Ferrovía Tereza Cristina S. A.	Longitud total operativa actual: 164. Ancho de ferrovía: métrica. Laguna (pto. marítimo)-Criciúma.

PAÍS/EMPRESA	CARACTERÍSTICAS
América Latina Logística do Brasil (ALL)	Longitud total operativa actual: 6.586. Ancho de ferrovía: métrica. Santos (pto. marítimo)-São Paulo-Uruguaiana (conexión con FMGU-Argentina)-Santana do Livramento (conexión con la red AFE-Uruguay)-Ourinhos /Pinhalzinho (conexión con FERROBAN)-Paranaguá-São Francisco do Sul-Porto Alegre-Rio Grande (todos ptos. marítimos). Rio de Janeiro(pto. marítimo)-São Paulo /Campinas-Curitiba-Porto Alegre (pto. marítimo)-Uruguaiana /Paso de los Libres-Buenos Aires (pto. marítimo). Resultado de la fusión entre FSA (Brasil) con FMSA-BAP (Argentina), al devenir FSA accionista de FERROBAN. Opera 15,000 km. en los dos países y ofrece el Servicio <i>CargoSul /CargoSur</i> por la asociación de FSA-FERROBAN-FMG.
Brasil Ferrovias S. A. (BRAFESA)	Longitud total; 4,000 km. Ancho de ferrovía: métrica y 1.676. Se han reagrupado en un "holding" a principios de marzo del 2002, FERROBAN, FERRONORTE, FCA y FENOSA. Compañía Vale do Rio Doce que detenta el 27 % de FERROBAN y ha cedido a este holding la explotación de las líneas de FCA. Dará servicio a los estados de São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás y Mina Gerais, a la hidrovía Tiête-Paraná, al puerto de Santos y se conectará con Paraguay, interfase ferro-autoviaria a través de Ponta Porã-Pedro Juan Caballero y con Bolivia, interconexión a través de Columba-Arroyo Concepción con FOSA que opera de red oriental boliviana. La longitud total suma 4,400 km. Prevén inversiones de US\$ 357 millones para adquisición de material rodante y de tracción y la extensión de FERROBAN hasta Cuiabá (programado llegar el 2006) y ramales para Porto Velho y Santarem. Estiman transportar el 80 % de la cosecha de soya de Mato Grosso en e incrementar 75 % el volumen de carga de este producto al puerto de Santos que absorbió casi el 15 % del tráfico total a ese puerto.
U R U G U A Y	
Fueron 2993 km., están actualmente operando 1600 km.	
Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE)	Longitud total: 2993. Ancho de ferrovía: 1.435. Bella Unión /Artigas-Baltasar Brum (ramal desde Artigas)-Salto (pto. fluvial), (conexión con FMSA-Argentina)-Paysandú-Algorta (ramal desde Estación Km. 334)-Young-Fray Bentos (pto. fluvial)-Mercedes-San José de Mayo-Santa Lucía (ramal desde Rivera)-Canelones-Montevideo. Rivera (conexión con ALL-Brasil)-Tacuarembó-Estación Km. 392 (bifurcación ramal a Chamberlain)-Estación Km. 334 (ramal desde Algorta)-Chamberlain-Durazno (ramal para Trinidad)-Florida-Santa Lucía (ramal de Artigas /Bella Unión)-Canelones-Montevideo. Parada Km. 329-Sarandí del Yí-Florida (ramal desde Rivera)-Canelones-Montevideo. Melo-Tupambaé-José Batle y Ordóñez (ramal de Río Branco)-San Marcos-Montevideo Río Branco-Trenita y Tres-Minas-Empalme Olmos-Montevideo (pto. marítimo). Rocha-San Carlos (ramal a Maldonado-Punta del Este)-Empalme Olmos-Montevideo.
PACÍFICA	
C H I L E	
Longitud original 9.988 km., actualmente en servicio 8.858 km.	
Ferrocarril Arica-La Paz (FCALP)	Longitud total: 444 (Chile 206, Bolivia 238). Ancho de ferrovía: métrica. Arica (pto. marítimo)-Puquios-Coronel Alcérreca-Villa Industrial, General Lagos-Putani-Visviri Charaña (frontera Chile /Bolivia)-General Campero-General Camacho-Coracoro-Viacha (conexión con FCASA-Bolivia)- El Alto /La Paz.
Ferrocarril de Antofagasta Bolivia S. A. (FCAB)	Longitud total: 930 (Chile 314, Bolivia 616 hasta Uyuni). Ancho de ferrovía: métrica. Antofagasta (pto. marítimo)-Sierra Gorda-Calama-Polapi-Carcote-Ollagüe /Avaroa (frontera Chile /Bolivia)-Uyuni (conexión con FCASA-Bolivia)-Potosí u Oruro.

PAÍS/EMPRESA	CARACTERÍSTICAS
Empresa de Transporte Ferroviario S. A (FERRONOR)	Longitud total: 2,300. Ancho de ferrovía: métrica. Iquique (pto. marítimo)-Cruce ramal a Tocopilla-Baquedano (conexión con FCAB y ramal para Antofagasta /Mejillones, ptos. marítimos)-Palestina (ramal para Augusta Victoria-Aldea Poblete-Varillas-Imilac-Pan de Azúcar-Neurara-Monturaqui-Socompa, conexión con FGB-Argentina)-Diego de Almagro (ramal para Chañaral, pto. marítimo y para El Salvador)-Copiapó (ramal para Caldera, pto. marítimo)-Vallenar (ramal para Huasco, pto. marítimo)-La Serena /Coquimbo (pto. marítimo)-Ovalle-Illapel-Los Vilos-La Ligua-La Calera (interfase con FEPASA por diferencia deL ancho de la ferrovía)
Ferrocarril del Pacífico S. A. (FEPASA)	Longitud total: 1,923 (80 % en operación). Ancho de ferrovía: 1.676. La Calera (conexión con FERRONOR)-Llay Llay, un ramal a San Felipe-Los Andes-Túnel del Cristo Redentor (inoperante desde 1984, acuerdo Chile-Argentina en 2002 para rehabilitar invirtiendo US\$ 200 millones. Convenio con BAP-Argentina (Los Andes-Mendoza en camión) y otro ramal a Limache-Ventanas (pto. marítimo)-Valparaíso (ramal inoperante)-Santiago, ramal a San Antonio (pto. marítimo)-Rancagua-Pelequén (ramal a Pichilemu)-Curicó-Talca-Linares-Parral (ramal a Cauquenes)-Chillán (ramal a Concepción-Talcahuano, pto. marítimo, Coronel-Lota-Cañete-Angol)-Cabrero-Victoria (ramal a Curacautín-Lonquimay (convenio con FSR-Argentina para servicio intermodal ferroviario-autoviario-ferroviario por el Paso de Pino Hachado, vía Neuquén-Bahía Blanca)-Temuco-Loncoche-Valdivia-Osorno-Pto. Montt
S U R D E L P E R U	
Longitud total de 1280 km.	
Empresa PERURail Corp.	Longitud total: 855 y 185 Ancho de ferrovía: 1.435 y 0.914. Mollendo /Matarani (ptos. marítimos)-La Joya-Arequipa-Yura-Imata-Juliaca, ramal a Puno (conexión ferro-lacustre por ferrotransbordo RA /RA con red ferroviaria de Perú, inoperante desde 1997)-Ayaviri-Santa Rosa-Sicuani-Urcos Cuzco. Cuzco-Ollantaytambo-Machu Picchu-Quillabamba.
Empresa Minera Toquepala	Longitud total: 240. Ancho de ferrovía: 1.435. Ilo-Moquegua-Toquepala-Quellaveco-Cuajone.

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Ruibal H., Lima, 2006.

2.2-Malla y empresas autoviarías del Cono Sur

Similar a la malla ferroviaria, los Cuadros 2.2 y 2.3 ofrecen información detallada de la malla y de las empresas autoviarías en los países del Cono Sur, mostrando las rutas alternativas de acceso desde Paraguay a los puertos de los países del Atlántico y del Pacífico.

2.2.1-Atlántica

La red autoviaria del Paraguay está conectada a la red de los tres países atlánticos y Bolivia, a través de varios pasos fronterizos, con Argentina y Brasil, tres con cada uno y dos con Bolivia. Indirectamente con Uruguay por Argentina como país de tránsito.

2.2.2-Pacífica

Igualmente, la red autoviaria del Paraguay está conectada a la red de los dos países pacíficos, Chile y Perú, a través de varios pasos fronterizos, seis con Argentina y los dos con Bolivia como países de tránsito.

CUADRO 2.2
MALLA AUTOVIARIA DEL CONO SUR

ATLÁNTICA				
A R G E N T I N A				
Longitud total: 231.095 km. (pavimentada 69.690 km., no pavimentada 161.405 km.)				
CLASIFICACIÓN	AUTOPISTAS	PRINCIPALES	PRIMARIAS	SECUNDARIAS
EJES RADIALES B. AIRES-PROVINCIAS	C I U D A D E S D E P A S O			
NOROESTE ARGENTINO 1.600 /1.525 km.	Jujuy (Jujuy) -Tucumán-Santiago del Estero-Córdoba o Santa Fe-Rosario-Buenos Aires			
1.572 /1.497 km.	Salta (Salta) -Tucumán-Santiago del Estero-Córdoba o Santa Fe-Rosario-Buenos Aires			
1.268 /1.193 km.	Tucumán (Tucumán) -Santiago del Estero-Córdoba o Santa Fe-Rosario-Buenos Aires			
1.114 /1.039 km.	Santiago del Estero (Santiago del Estero) -Córdoba o Santa Fe-Rosario-Buenos Aires			
1.121 km.	Catamarca (Catamarca) -Córdoba-Rosario-Buenos Aires			
1.142 km.	La Rioja (La Rioja) - Córdoba-Rosario-Buenos Aires			
NORESTE ARGENTINO 1.184 km.	Formosa (Formosa) -Resistencia-Reconquista-Santa Fé-Rosario (ptos. fluviales)-Buenos Aires (pto.)			
1.019 km.	Resistencia (Chaco) - Reconquista-Santa Fé-Rosario todos son puertos fluviales)-Buenos Aires			
1.005 km.	Posadas (Misiones) -Santo Tomé-Itaquí-Paso de los Libres-Concordia-San José /Colón (puerto fluvial)-Gualeguaychú /Puerto Unzue (pto. fluvial)-Zárate (pto. fluvial)-Buenos Aires (pto. marítimo)			
939 km.	Corrientes (Corrientes) -La Paz-Gualeguay- Zárate (puerto fluvial)-Buenos Aires (puerto marítimo)			
REGIÓN CUYANA 1.100 km.	San Juan (San Juan) -San Luís-Villa Mercedes-Junín-Buenos Aires (puerto marítimo)			
1.041 km.	Mendoza (Mendoza) - San Luís-Villa Mercedes-Junín-Buenos Aires (puerto marítimo)			
971 km.	San Luís (San Luís) - San Juan-Villa Mercedes-Junín-Buenos Aires (puerto marítimo)			
REGIÓN PAMPEANA 603 km.	Santa Rosa (La Pampa) -Trenque-Lauquén-Bragado-Buenos Aires (puerto marítimo).			
REGIÓN MESOPOTÁMICA 515 km.	Paraná (Entre Ríos) -Victoria-Gualeguay-Zárate (puerto fluvial)-Buenos Aires (puerto marítimo)			
REGIÓN PATAGONIA 1.161 km.	Neuquén (Neuquén) -Choele Choel-Río Colorado-Bahía Blanca (pto. marítimo)-Azul-Buenos Aires			
911 km.	Viedma (Río Negro) - Bahía Blanca (pto. marítimo)-Azul-Buenos Aires (puerto marítimo)			
1.372 km.	Rawson (Chubut) -Trelew-Puerto Madryn (pto. marítimo)-San Antonio Oeste (pto. marítimo)-Río Colorado-Bahía Blanca (pto. marítimo)-Buenos Aires (pto. marítimo)			
2.504 km.	Río Gallegos (Santa Cruz) Puerto Julián (pto. marítimo)-Comodoro Rivadavia (pto. marítimo)-Trelew /Rawson-Puerto Madryn (pto. marítimo)-San Antonio Oeste (pto. marítimo)-Río Colorado-Bahía Blanca (pto. marítimo)-Azul-Buenos Aires (pto. marítimo)			
2.868 km.	Ushuaia (Tierra del Fuego) -Río Grande-San Sebastián /San Sebastián (frontera Argentina /Chile)-Sombrero-Manantiales-Embarcadero Bahía Azul-Punta Delgada-Paso Integración Austral (frontera Argentina /Chile)-Río Gallegos-San Julián (pto. marítimo)-Comodoro Rivadavia (pto. marítimo)-Trelew /Rawson-Puerto Madryn (pto. marítimo)-San Antonio Oeste (pto. marítimo)-Río Colorado-Bahía Blanca (pto. marítimo)-Azul-Buenos Aires (pto. marítimo)			

ATLÁNTICA	
EJES LONGITUDINALES NORTE-SUR	C I U D A D E S D E P A S O
ORIENTAL 1.870 km.	General Manuel Belgrano-Bahía Blanca: General Manuel Belgrano (conexión con red de Paraguay) Ibarreta-Castelli-Presidencia Roque Sáenz Peña-Villa Ángela-Tostado-San Cristóbal-Rafaela-Las Rosas-Venado Tuerto-General Villegas-Trenque Lauquén-Pigüé-Bahía Blanca (puerto marítimo).
CENTRAL OESTE 2.690 /2.577 km.	Profesor Salvador Mazza /Aguas Blancas-Trelew /Rawson: Profesor Salvador Mazza (conexión con red de Bolivia) /Aguas Blancas (conexión con red de Bolivia)-San Ramón de la Nueva Oran-General Güemes (Santa /Jujuy)-Metán-Tucumán-Catamarca-Dean Funes-Córdoba-Río Cuarto Vicuña Mackenna-Realicó-Santa Rosa-Río Colorado-San Antonio Oeste (pto. marítimo)-Sierra Grande-Puerto Madryn (puerto marítimo)-Trelew /Rawson.
CENTRAL ESTE 1.613 /1.384 km.	Clorinda /Posadas. Mar del Plata: Clorinda (conexión con red del Paraguay)-Formosa, Resistencia-Reconquista-Santa Fe-Rosario-Buenos Aires-Mar del Plata. Posadas (conexión con red de Paraguay)-Santo Tomé-Paso de los Libres-Concordia-Concepción del Uruguay-Gualedguaychú-Zárate-Buenos Aires-Mar del Plata.
OCCIDENTAL 3.747 km.	La Quiaca-El Zurdo: San Antonio de los Cobres-Cafayate-Santa María-Andalgalá-Belén-Tinogasta-Chilecito-San José de Jacal-Calingasta-Uspallata-Mendoza-Tunuyán-San Rafael-Malargüe-Zapala-Junín de los Andes-San Martín de los Andes-San Carlos de Bariloche-El Bolsón-Esquel-Tecka-José de San Martín-Río Mayo-Perito Moreno-Bajo Caracoles-Gobernador Gregores-Tres Lagos-El Calafate-Esperanza-El Turbio-El Zurdo (conexión con red de Chile).
EJES TRANSVERSALES ESTE-OESTE	C I U D A D E S D E P A S O
NORTE 1.003 km.	Misión La Paz-Paso Jama: Misión La Paz (conexión con red de Paraguay)-Tartagal-Pichanal-Jujuy-Susques-Paso Jama (conexión con red de Chile).
1.507 km.	Clorinda-Paso Jama: Clorinda-Formosa (conexión con red del Paraguay, pto. fluvial)-Ingeniero-G. N. Suárez-Embarcación- Pichanal-Jujuy-Susques-Paso Jama (conexión con la red de Chile).
1.855 km.	Santo Tomé-Paso Sico: Santo Tomé (conexión con red de Brasil)-Posadas Corrientes /Resistencia (pto. fluvial)-Joaquín V. González-Salta-S. A. de los Cobres-Paso Sico (conexión con red de Chile).
1.202 km.	Reconquista-Paso San Francisco: Tostado-Santiago del Estero-Catamarca-Tinogasta-Flaméala-Paso San Francisco (conexión con red de Chile).
CENTRO 1.820 km.	Paso de los Libres-Paso Agua Negra: Paso de los Libres (conexión con la red del Brasil)-Federal-Paraná /Santa Fe (ptos. fluviales)-Córdoba-San Juan-Las Flores-Paso Agua Negra(conexión con red de Chile).
1.303 km.	Buenos Aires-Paso Cristo Redentor: Buenos Aires (pto. marítimo)-Junín-Villa Mercedes-San Luís-Mendoza-Paso Cristo Redentor (conexión con red de Chile).
1.276 ka)	Buenos Aires-Paso Pehuenche: Buenos Aires (pto. marítimo)-Junín-General Villegas-General Alvear-San Rafael-Malargüe-Paso Pehuenche (conexión con la red de Chile).
SUR 837 km.	Bahía Blanca-Paso Pino Hachado: Bahía Blanca (pto. marítimo)-Río Colorado-Neuquén-Zapala-Paso Pino Hachado (conexión con red de Chile).
737 km.	San Antonio Oeste-Paso Cardenal Samoré ex-Puyehue: San Antonio Oeste (pto. marítimo)-Valcheta-Maquinchao-Pilcaniyeñ-Villa Angostura-Paso Cardenal Samoré es-Puyehue (conexión con las red de Chile).
475 /515 km.	Puerto Madryn-Pasos Carrenleufú /Palena: Puerto Madryn (pto. marítimo)-Trelew-Paso de los Indios-Tecka-Corcovado-Pasos Carrenleufú /Palena (conexión con la red de Chile).
364 km.	Comodoro Rivadavia-Paso Coihaique Alto: Comodoro Rivadavia (pto. marítimo)-Sarmiento-Río Mayo-Dr. R. Rojas-Paso Coihaique (conexión con red de Chile).

ATLÁNTICA			
220 km.	Río Gallegos-Paso Casas Viejas: Río Gallegos (pto. marítimo)-Estancia Gobernador Moyano-El Zurdo-El Turbio-Paso Casas Viejas (conexión con red de Chile).		
B R A S I L			
Longitud total: 1.724.929 km. (pavimentada 164.988 km., no pavimentada 1.559.941 km.)			
CLASIFICACIÓN	FREDERALES	ESTADUALES	MUNICIPALES
EJES LONGITUDINALES NORTE-SUR	C I U D A D E S D E P A S O		
OESTE 2.071 km.	Pacaraima-Corixia: Boa Vista (conexión con red de Venezuela y ramal para Bomfim donde se conecta con la red de Guyana, faltando por construirse un puente internacional)-Nova Paraíso-Manaus (pto. fluvial)-Humaitá (pto. fluvial)-Porto Velho (pto. fluvial)-Cacoal-Cáceres (pto. fluvial)-Corixia (conexión con red de Bolivia)		
CENTRO 2.625 km.	Santarem-Foz do Iguaçu: Santarem (pto. fluvial)-Rurópolis-Sinop-Cuiabá-Rondonópolis-Campo Grande-Dorados-Guaira (pto. fluvial)-Foz do Iguaçu (pto. fluvial, conexión con redes de Argentina y Paraguay)		
3.005 km.	Belém do Pará-Santos: Belém do Pará (pto. fluvial)-Castañal-Imperatriz-Araguaiana-Porãngatu-Anãpolis-Brasília-Uberlândia-Riberão Preto-São Paulo-Santos (pto. marítimo)		
ESTE 3.015 km. 2.397 km.	São Luís-Río de Janeiro: São Luís (pto. marítimo)-Teresina-Florianópolis-Brasília-Belo Horizonte-Rio de Janeiro (pto. marítimo) Fortaleza-Vitória: Picos-Petrolina /Juazeiro-Feira de Santana-Itabuna-São Mateus-Vitória (pto. marítimo)		
PERIMETRAL DE LA COSTA ATLÁNTICA 4.369 km.	Belém do Pará-Chuí: Belém do Pará (pto. fluvial)-São Luís (pto. Marítimo), Teresina, Fortaleza (pto. marítimo), Mossoro, Natal-João Passos-Recife-Maceió-Aracaju-Salvador-Vitória-Rio de Janeiro (to-dos ptos. marítimos)-São Paulo (ramal a Santos, pto. marítimo)-Curitiba (ramal a Paranaguá, pto. marítimo)-Florianópolis-Porto Alegre-Rio Grande (todos ptos. marítimos)-Chuí (conexión red URU).		
EJES TRANSVERSALES ESTE-OESTE	C I U D A D E S D E P A S O		
NORTE 5.169 km.	Fortaleza-Lábrea: Fortaleza (pto. marítimo)-Teresina-Florianópolis-Goiânia-Rondonópolis-Cuiabá-Porto Velho (pto. fluvial)-Rio Branco (pto. Fluvial)-Lábrea (pto. fluvial)		
4.908 km.	Salvador-Assis: Salvador (puerto. marítimo)-Feira de Santana-Barreiras-Goiânia-Rondonópolis-Cuiabá-Porto Velho (pto. fluvial)-Rio Branco (pto. fluvial)-Assis (conexión con red de Perú)		
CENTRO 2.421 km.	Vitória-Corixia: Vitória (pto. marítimo)-Belo Horizonte-Uberaba-Uberlândia-Rio Verde-Rondonópolis-Cuiabá-Cáceres (pto. fluvial)-Corixia (conexión con red de Bolivia)		
1.841 km.	Rio de Janeiro /Sepetiba-Corumbá /Puerto Ladario: Rio de Janeiro (pto. marítimo)-Poços de Caldas-Riberão Preto-San José do Rio Preto-Araçatuba (pto. fluvial)-Três Lagoas (pto. fluvial)-Campo Grande-Corumbá /Puerto Ladario (ptos. fluviales, conexión con red de Bolivia)		
1.189 km.	Santos-Ponta Porã: Santos (pto. marítimo)-São Paulo-Sorocaba-Ourinhos-Presidente Prudente-Dourados-Ponta Porã (conexión con red de Paraguay)		
SUR 727 km.	Paranaguá-Foz do Iguaçu: Paranaguá (pto. marítimo)-Curitiba-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguacu (pto. fluvial, conexión con las redes de Argentina y Paraguay)		
735 km.	São Francisco do Sul-Dionísio Cerqueira: São Francisco do Sul (pto. marítimo)-Joinville-Curitiba-São Miguel d'Oeste-Dionísio Cerqueira (conexión con la red de Argentina)		
926 km.	Itajaí-São Borja: Itajaí (pto. marítimo)-Blumenau-Lages-Vacaria-Passo Fundo-São Borja (conexión con la red Argentina)		
634 km.	Porto Alegre-Uruguaiana: Porto Alegre (pto. marítimo)-São Gabriel-Uruguaiana (conexión con la red Argentina)		
EJES DIAGONALES SURESTE-NOROESTE	C I U D A D E S D E P A S O		

ATLÁNTICA				
NORTE 4.894 km.	Vitória-Boqueirão da Esperança: Vitória (pto. marítimo)-Belo Horizonte- Uberaba- Uberlândia-Rio Verde-Rondanópolis-Cuiabá-Cáceres (pto. fluvial)-Porto Velho (pto. fluvial)-Rio Branco (pto. fluvial)-Cruzeiro do Sul (pto. fluvial)-Boqueirão da Esperança			
CENTRO 4.338 km.	Rio de Janeiro /Sepetiba-Assis: Rio de Janeiro (pto. fluvial)- Belo Horizonte- Uberaba-Uberlândia-Rio Verde-Rondanópolis-Cuiabá-Cáceres (pto. fluvial)-Porto Velho (pto. fluvial)-Rio Branco (pto. fluvial)-Assis (conexión con red de Perú)			
1.483 km.	Santos-Corumbá /Puerto Ladario: Santos (pto. marítimo)- Riberão Preto-San José do Rio Preto-Araçatuba (pto. fluvial)-Três Lagoas (pto. fluvial)-Campo Grande-Corumbá /Puerto Ladario (ptos. fluviales, conexión con . red de Bolivia)			
SUR 752 km.	Paranaguá-Guaíra: Paranagua (pto. marítimo) Curitiba-Guarapuava-Cascavel-Guaíra (pto. fluvial, conexión con red de Paraguay)			
764 /842 km.	São Francisco do Sul /Itajaí-Foz do Iguacu: São Francisco do Sul /Itajaí (ptos. marítimos)- Curitiba-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguacu (pto. fluvial, conexión con redes de Argentina y Paraguay)			
647 km.	Río Grande-Uruguaiana: Río Grande (pto. marítimo)-Pelotas-São Gabriel-Uruguaiana (conexión con red de Argentina)			
U R U G U A Y				
Longitud total: 8.769: pavimentada 3.080 km., no pavimentada 5.689 km.)				
CLASIFICACIÓN	PAVIMENTO LISO CON UNA O MÁS VÍAS	PAVIMENTO LISO CON UNA VÍA	PAVIMENTO PÉTREO	SIN PAVIMENTAR
EJES RADIALES CDADS FRONTERIZAS BRASIL CON MONTEVIDEO	C I U D A D E S D E P A S O			
659 km.	Bella Unión-Monteideo: Bella Unión (conexión con red de Brasil)-Salto (pto. fluvial, ramal desde Artigas)-Paysandú-Trinidad-San José-Canelones-Monteideo (pto. marítimo)			
501 km.	Rivera-Monteideo: Rivera (conexión con red de Brasil)-Tacuarembó-Durazno-Florida-Canelones.			
447 km.	Aceguá-Monteideo: Aceguá (conexión con red de Brasil)-Melo-Cerro Chato-San Ramón.			
426 km.	Río Branco-Monteideo: Río Branco (conexión con red de Brasil)- Treinta y Tres-Minas.			
340 km.	Chuy-Monteideo: Chuy (conexión con red de Brasil)-Rocha-San Carlos /Maldonado-Monteideo.			
EJES TRANSVERSALES ESTE-OESTE	C I U D A D E S D E P A S O			
135 km.	Artigas-Bella Unión: Artigas (conexión con red de Brasil)-Bella Unión (conexión con red de Brasil)			
335 km.	Rivera-Salto: Rivera (conexión con red de Brasil)-Tacuarembó-Salto (pto. fluvial, conexión red Argentina)			
495 km.	Aceguá-Paysandú: Aceguá (conexión con red de Brasil)-Melo-Tacuarembó-Paysandú (pto. fluvial)			
555 km.	Río Branco-Fray Bentos: Río Branco (conexión con red de Brasil)-Treinta y Tres-Sarandí del Yi-Durazno-Trinidad-Mercedes-Fray Bentos (pto. fluvial)			
510 Km.	Chuy-Nueva Palmira: Chuy (conexión con red de Brasil)-San Luís al Medio-Pedro Varela-Lascano-José Battle y Ordóñez-Durazno-Trinidad-Cardona-Nueva Palmira (pto. fluvial)			

PACÍFICA					
C H I L E					
Longitud total:79.520 km. (pavimentada 15.507 km., no pavimentada 64.013 km.)					
CLASIFICACIÓN	LONGITUDINAL	NACIONALES	INTERNACIONALES	PRINCIPALES	SECUNDARIAS
CARRETERA PANAMERICANA A 3.361 Km.	C I U D A D E S D E P A S O				
	<p>Chacalluta-Quellón Chacalluta (conexión con red de Perú)-Arica (pto. marítimo)- Pozo Almonte (desvío a Iquique, pto. marítimo)-María Elena-Baquedano-Antofagasta (pto. marítimo). Ramal paralelo al oeste Iquique-Tocopilla (pto. marítimo), ramal este a María Elena,-Mejillones (pto. marítimo)-Antofagasta (pto. marítimo). Sigue de Antofagasta al sur a Chañaral (pto. marítimo)-Caldera (pto. marítimo)-Copiapó. Ramal paralelo al este Chañaral-Diego de Almagro /Salvador-Copiapó. Sigue de Copiapó al sur a Vallenar (ramal al oeste a Huasco, pto. marítimo)-La Serena-Coquimbo (pto. marítimo)- La Ligua. Ramal paralelo al este La Serena-Andacollo-Ovalle-Monte Patria-Combarbalá-Illapel-La Ligua. Ramal paralelo al oeste La Ligua-Papudo-Zapallar-Puchuncaví-Ventanas (pto. marítimo)-Valparaíso (pto. marítimo). Sigue de La Ligua al sur a La Calera (ramal oeste a Valparaíso)-Santiago (ramal oeste a Valparaíso y San Antonio (pto. marítimo). Sigue de Santiago al sur a Rancagua-San Fernando-Curicó. Confluye ramal paralelo al oeste Valparaíso-Casablanca-San Antonio-Pichilemu-Curicó. Sigue de Curicó al sur a Talca-Linares-Chillán (ramal suroeste a Concepción /Talcahuano, pto. marítimo)-Los Ángeles (ramal oeste para Angol)-Temuco (ramal oeste a Puerto Saavedra, pto. marítimo). Ramal paralelo al oeste Talca-Constitución (pto. marítimo)-Cauquenes-Concepción /Talcahuano-Arauco-Lebu (pto. marítimo)-Tirúa-Temuco –Freire /Pitrufquén-Loncoche. Sigue de Loncoche al sur a Valdivia (pto. fluvio-marítimo)-Osorno (ramal oeste a Bahía Mansa)-Frutillar-Llanquihue-Puerto Varas (ptos. lacustres los tres últimos) -Puerro Montt (pto. marítimo). Ramal paralelo al este “Ruta de los Lagos” Temuco /Freira /Pitrufquén /Loncoche-Cunco-Villarrica /Pucón-Lican Ray-Coñaripe /Panguipulli-Liquiñe-Neltume-Pilmaique-Chabranco /Alquihue-Puerto Llifren-Futroneo-Riñinahue-Lago Ranco-Entre Lagos-Rupanquito-Laguna Bonita-Puerto Klocker-Las Cascadas-Ensenada (ramal suroeste a Puerto Varas /Puerto Montt) /Petrohué (conexión lacustre-autoviaria-lacustre con la red Argentina)-Ralún-Cochamó-Puelo-Caleta Puelche (conexión con el Camino Longitudinal Austral). Sigue de Puerto Montt al sur (cruce del Canal del Chacao por trasbordador a la isla Grande de Chiloé)-Ancud-Castro-Quellón (trasbordador a Chaitén, pto. marítimo, en el camino Longitudinal Austral).</p>				
CAMINO LONGITUDINAL AUSTRAL 1.333 km.	<p>Puerto Montt-Candelaria Mancilla (Laguna Redonda) Puerto Montt (conexión con la Carretera Panamericana)-Caleta La Arena (trasbordador)-Caleta Puelche-Hornopirén /Río Negro-Quintupeu (trasbordador)-Letepu-Fiord Largo (trasbordador)-Caleta Gonzalo-Chaitén-Villa San Lucia-La Junta-Villa Amengual /Puerto Cisnes-Coihaique /Puerto Aisén /Puerto Chacabuco-Balmaceda-Villa Cerro Castillo /Puerto Presidente Ibáñez-Puerto El Maitén-Chile Chico-Villa Chacabuco-Cochrane-Puerto Yungay (trasbordador)-Villa O’Higgins-Bahía Pescado (trasbordador)-Candelaria Mancilla (por construir)-Frontera con Argentina (conexión con la red de Argentina y seguir por Laguna del Desierto /Río Milo /Estancia Ricanor)</p>				
EJES TRANSVERSALES ESTE-OESTE	C I U D A D E S D E P A S O				
NORTE 210 km. 235 Km.	Paso Chungará-Arica: Chungará-Putre-Arica (pto. marítimo).				
	Paso Colchane-Iquique: Colchane-Huara-Iquique (pto. marítimo).				
510/575-525/595-531/596 km.	Pasos Jama /Guatiquiña /Sico-Antofagasta /Mejillones: Jama /Guatiquiña /Sico-San Pedro de Atacama-Calama-Baquedano-Antofagasta /Mejillones (ptos. Marítimos).				
432 /340 km.	Paso San Francisco-Chañaral /Caldera: Diego de Almagro /Copiapó				

PACÍFICA			
CENTRO 250 km.	Paso Agua Negra La Serena /Coquimbo: Agua Negra-Vicuña-La Serena-Coquimbo (pto. marítimo).		
206 /266 km.	Paso Los Libertadores /Cristo Redentor-Valparaíso /San Antonio: Cristo Redentor-Las Andes San Felipe-Quillota-Valparaíso (pto marítimo) / San Felipe-Santiago-San Antonio (pto. marítimo).		
275 km.	Paso Pehuenche-Constitución: Pehuenche-San Clemente-Talca-San Javier de Loncomilla-Constitución (pto. marítimo).		
SUR 366 km.	Paso Copahue-Talcahuano /San Vicente: Copahue-Rico-Santa Bárbara-Los Ángeles-Cabrero-Talcahuano /San Vicente (ptos marítimos).		
204 km.	Paso Pino Hachado-Lebu: Pino Hachado-Lonquimay-Cura Cautín-Victoria-Traiguén-Lebu (pto. marítimo).		
208 km.	Paso Icalma-Puerto Saavedra: Icalma-Melipenco-Cunco-Temuco-Nueva Imperial-Puerto Saavedra (pto. marítimo).		
200 km.	Paso Mamuil Malal-Mehuín: Mamil Malal-Curarrehue-Pucón-Villarrica-Loncoche-Lanco-San José de la Mariquina-Mehuín.		
176 km.	Paso Curirriñe- Corral /Niebla: Liqueñe-Renco-Riñihue-Los Lagos-Valdivia-Corral /Niebla (pto. marítimo).		
130 km.	Paso Cardenal Samoré ex-Puyehue-Bahía Mansa: Puyehue-Aduana Pajaritos-Entre Lagos-Osorno-Puaucho-Bahía Mansa.		
120 km.	Paso Pérez Rosales-Puerto Montt: Pérez Rosales (conexión auto-lacustre con trasbordador a la red Argentina)-Petrohué-Ensenada-Puerto Varas (pto. lacustre)-Puerto Montt (pto. marítimo).		
AUSTRALES 162 /65 km.	Pasos Futaleufú /Palena /Carrenleufú-Chaitén: Futaleufú /Palena-Puerto Ramírez-Puerto Cárdenas-Chaitén (pto. marítimo).		
177 km.	Paso Apelg-Puerto Cisne: Apeleg-Río Cisnes-La Tapera-Amengual-Puerto Cisnes (pto. marítimo).		
116 /135 km.	Pasos Coyhaique Alto /Huemules-Puerto Chacabuco: Coyhaique Alto-Coihaique-Balmaceda-Puerto Aisén-Puerto Chacabuco (pto. marítimo).		
304 /217 /100 km.	Pasos Chile Chico /Rodolfo Roballos /Villa O'Higgins-Puerto Yungay: Chile Chico /Rodolfo Roballos /Villa O'Higgins-El Maitén-Cochrane-Puerto Yungay (pto. marítimo).		
10 km.	Paso Casas Viejas-Puerto Natales: Casas Viejas-Puerto Natales (pto. marítimo).		
253 km.	Paso Integración Austral (Monte Aymond)-Fuerte Bulnes /Estancia San Juan: Monte Aymond-Punta Delgada-Gobernador Phillippi-Punta Arenas (pto. marítimo)-Fuerte Bulnes /Estancia San Juan.		
150 km.	Paso San Sebastián-Porvenir: San Sebastián-Onaisin-Porvenir.		
P E R U			
Longitud total: 75.725 km. (pavimentada 8.957 km., no pavimentada 66.768 km.)			
CLASIFICACIÓN	NACIONAL (19.693) A cargo de PROVÍAS Nacional	DEPARTAMENTAL (14.430 km.) A cargo de PROVÍAS Departamental (Gobiernos Regionales)	VECINAL (44.558 km.) A cargo de PROVÍAS Vecinal (Gobiernos Municipales)
EJES LONGITUDINALES NOROESTE-SURESTE	C I U D A D E S D E P A S O		
COSTERO Carretera Panamericana 2.608 km.	Aguas Verdes-Concordia: La Tina /Aguas Verdes (ambas conexión a red del Ecuador)-Tumbes /Sullana (ramal a Macará, conexión con la red del Ecuador)-Piura (ramal a Paita /Bayóvar, ptos. Marítimos)-Chiclayo-Pacasmayo (pto. marítimo)-Trujillo (ramal a Salaverry, pto. marítimo)-Chimbote (pto. marítimo)-Lima (ramal al Callao, pto. marítimo)-Pisco /Gral. San Martín (ptos. Marítimos)-Ica-Nazca (ramal a San Juan /San Nicolás, ptos. Marítimos)-Arequipa (ramal a Mollendo /Matarani, ptos. Marítimos)-Moquegua (Ramal a Ilo, pto. marítimo)-Tacna-Concordia (conexión a la red de Chile).		

PACÍFICA			
ANDINO Caminos del Inka 3.700 km.	Vado Grande-Desaguadero: Vado Grande (conexión con red de Ecuador)-Ayabaca (tramo por construirse)-Huancabamba (tramo por construirse)-Tambo Cutervo-Bambamarca-Cajamarca-Cajabamba-Huamachuco-Cabana (tramo por construirse)-Corongo-Sihuas-Pomabamba-San Luís-Huari-La Unión-Huánuco-Cero de Paco-La Oroya-Huancayo-Ayacucho-Andahuaylas-Abancay-Cuzco-Urcos-Sicuana-Ayaviri-Juliaca-Puno (pto. lacustre)-Juli-Desaguadero (conexión a red de Bolivia).		
AMAZÓNICO Fernando Belaúnde Terry 3.110 km.	La Balsa-Puerto Pardo: La Balsa (frontera con Ecuador, 20 km. por construirse en Perú y 80 km. en Ecuador desde frontera Perú en Pucapampa /La Chonta hasta Zumba /Miazhi, para conec-tarse a red de Ecuador)-Namballe-San Ignacio-Jaén-Bagua-Moyobamba-Tarapoto-Juanjuí-Tocache-Tingo María-Aguaytía-Humboldt-Puerto Inca-Puerto Bermúdez-Perené-Satipo-San Martín de Pangoa (todos los tramos siguientes están por construirse)-Puerto Rico-Camisea-Istmo de Fitzcarrald-Manú (pto. fluvial)-Puerto Maldonado (fluvial)-Puerto Pardo (fluvial) y conexión a red de Bolivia desde Puerto Heath en la frontera con Perú (80 km. por construir en Perú).		
EJES TRANSVERSALES ESTE-OESTE	C I U D A D E S D E P A S O		
NORTE 694 km.	Saramiriza-Paita /Bayóvar: Saramiriza (pto. fluvial)-Santa María de Nieva-El Milagro-Tambo-Olmos-Paita Bayovar (ptos. Marítimos)		
1.120 km.	Yurimaguas-Pacasmayo: Yurimaguas (pto. fluvial)-Tarapoto-Moyobamba-Chachapoyas-Celendín-Cajamarca-Pacasmayo (pto. marítimo)		
465 km.	Juanjui-Salaverry: Juanjui-Bambamarca-Calemar (tramos a construir)-Salavarr (pto. marítimo)		
408 km.	Uchiza-Chimbote: Uchiza-San Pedro de Chonta (tramo a construir)-Huacrachuco-Sihuas (tramo a construir)-Chimbote (pto. marítimo)		
1.095 km.	Pucallpa-Chimbote: Pucallpa (pto. fluvial)-Tingo María-Huánuco-La Unión-Huaraz-Casma-Chimbote (pto. marítimo)		
CENTRO 650 km.	Puerto Bermúdez-Huacho: Pto. Bermúdez (pto. fluvial)-Oxapampa-Huachón-Cerro de Pasco-Yanahuanca-Oyón-Churín-Sayán-Huacho (pto. marítimo).		
654 km.	Atalaya-Callao: Atalaya (pto. fluvial, 150 km. por construirse)-Puerto Ocopa (pto. fluvial río Perené)-Satipo-San Ramón-Tarma-La Oroya-Lima-Callao (pto. marítimo)		
750 km.	San Francisco-Puerto General San Martín: San Francisco (pto. fluvial (pto. fluvial río Apurímac)-Tambo-Ayacucho-Huaytará-Pisco-General San Martín (pto. marítimo).		
SUR 1.271 km.	Puerto Maldonado-San Juan /San Nicolás: Puerto Maldonado (pto. fluvial)-Quincemil-Urcos-Cuzco-Abancay-Chalhuanka-Puquio-Nazca-San Juan /San Nicolás (pto. marítimo).		
852 km.	Puerto Maldonado-Mollendo /Matarani: Puerto Maldonado (pto. fluvial)-Quincemil-Urcos-Sicuani-Yauli-Tintaya-Arequipa-Mollendo /Matarani (ptos. Marítimos)		
1.003 km.	Puerto Maldonado-Ilo: Pto. Maldonado (pto. fluvial)-Mazoco /Sta. Rosa-Pte. Inambari 68 km. (a construir)-San Gabán-Macusani-Tirapata-Juliaca-Puno-Humajalso-Moquegua-Ilo (pto. marítimo)		
ATLÁNTICO-PACÍFICA			
B O L I V I A			
Longitud total: 56.193 km. (pavimentada 3.628 km., rípiada 19.106 km. y tierra 33.588 km.)			
CLASIFICACIÓN (mantenimiento a cargo de la Agencia Boliviana de Mantenimiento-ABM)	FUNDAMENTAL Longitud total: 7.602 km. Conecta capitales de dpto., principales centros económico-comerciales y con países fronterizos. 17 rutas.	DEPARTAMENTAL O COMPLEMENTARIA Longitud total: 6.091 km. Conecta zonas agropecuarias, mineras forestales con centros económicos.	VECINAL O MUNICIPAL Longitud total: 39.460 km. Conecta a pequeñas zonas de producción rurales
CORREDORES (1996)	C I U D A D E S D E P A S O		

PACÍFICA	
NORTE-SUR 1.071 km.	Trinidad -San Ramón-Santa Cruz-Ipati-Boyuipe-Villamontes- Yacuiba (conecta con la red Argentina).
ESTE-OESTE 1.608 km. 1.671 km. 1.583 km. 1.647 km. 1.744 km. 1.808 km.	Arroyo Concepción (conecta con red del Brasil)-Puerto Quijarro /Puerto Suárez (ptos. fluviales).Roboré-San José de Chiquitos-Pilón-Cotoca-Santa Cruz- Guabirá . San Matías (conexión con red de Brasil)-San Ignacio de Velasco-San Ramón- Guabirá . Guabirá -Yapacaní-Chimoré (ramal a Puerto Villarroel fluvial)-Cochabamba-Carhuasi- Caracollo . Carhuasi -Oruro-Toledo-Ancaravi- Pisiga (conexión con red de Chile). Carhuasi -Coracollo-Patacamaya- Tambo Quemado (conexión red de Chile). Patacamaya -El Alto /La Paz-Guaqui (puerto lacustre)- Desaguadero (conexión red de Perú)
OESTE-NORTE 1.331 km. 1.427 km.	Guayamerín (pto. fluvial, conexión con red de Brasil a través de trasbordador)-Riberalta- El Chorro y Cobija (pto. fluvial, conexión con red del)-Porvenir- El Chorro . Ambos continúan El Chorro -Rurrenabaque /San Buenaventura (ptos. Fluviales)-Yucumo-Caranavi-Santa Bárbara-Cotapata-El Alto /La Paz-Guaqui (puerto lacustre)- Desaguadero (conexión con la red de Perú)
OESTE-SUR 1.215 km. 1.307 km.	Desaguadero (conecta con red de Perú)-Guaqui (pto. lacustre)-El Alto /La Paz-Patacamaya (ramal a Tambo Quemado para conectarse con red de Chile)-Caracollo-Oruro (ramal a Pisiga para conectarse con red de Chile)-Potosí-Cucho Ingenio-Tupiza-Tarija- Bermejo (conexión con red Argentina) y Tupiza- Villazón (conexión con red Argentina)
DIAGONAL JAIME MENDOZA 698 km.	Oruro /Machacamarca-Huanuni-Uncia-Ravelo-Sucre-Padilla-Monteagudo-Ipatí-Camiri-Boyuipe- Hito Villazón (conexión con red de Paraguay)
CORREDORES PLAN BOLIVIA (2002)	C I U D A D E S D E P A S O
Corredor Este-Oeste 1.733 km. 1.846 km.	Eje San Matías (frontera con Brasil)-Guabira-Cochabamba-Oruro- Pisiga (frontera con Chile). Eje Puerto Suárez (frontera con Brasil)-Santa Cruz-Cochabamba-Patacamaya- Tambo Quemado (frontera con Chile).
Carretera Víctor Paz Estensoro 2.667 km.	Guayamerín (frontera con Brasil)-Riberalta-El Chorro-Rurrenabaque-Yucumo-Caranavi-LaPaz-Oruro-Chayapata-Vantillas-Potosí-Cuchoingenio-Camargo-El Puente-Iscayachi-Tarija-Padcaya-La Mamora- Bermejo (frontera con Argentina).
Corredor Sur 1.141 km.	Hito BR94 (frontera con Paraguay)-Villamontes-Palos Blancos-Entre Ríos-Tarija-Canaletas-Abra del Cóndor-Puerta del Chaco-Cruce Panamericana-El Puente-Tornillos-Tupiza-San Cristóbal- Avaroa (frontera con Chile).

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Ruibal H., Lima, 2006.

**CUADRO 2.3
EMPRESAS AUTOVIARIAS DEL CONO SUR**

PAÍS DE ORIGEN	PAÍS DE DESTINO	EMPRESA AUTOVIARIA
ATLÁNTICAS		
Argentina	Sede en Corrientes	
	Brasil	AN. GE. S. R. L.
	Sede en Mendoza	
	Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay	Andesmar Cargas S. A. MENDOZA
	Sede en Neuquén (Zapala)	
	Brasil	C. Trans. CA. Ltda.
	Chile (por el paso de Pino Hachado)	Cooperativa Transporte de Zapala
	Sede en Buenos Aires	
	Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay	El Sol Estibajes S. R. L.
		Expreso Ruta 12 S. A.
		Furlong Transportes S. A
		Transporte López Hnos. S.A.
	Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay	C. A. F. Transportes S. A.
		Cooperativa T.A. Cor. Ltda.
		Empresa de Transportes Don Pedro S.R.L.
		Expreso El Aguilucho S. A.
	Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay	Juan Carlos Oliva S. A., SAP
		Latino S. A.
	Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay	Antonio E. Francia
		Géminis Transporte Internacional
		Mayer
		Petrovalle S. A.
		Revequini S. A.
		Román S. A. C., Telga S. A. T.
		Terminal Panamericana
		Hernandez Hnos. S. R. L.
	Bolivia, Brasil y Chile	Alberto O. Sáenz
		GAMITRANS S. R. L.
	Brasil, Paraguay y Uruguay	Hugo Gabriel Morlan Barrera
		Andreani S.A.
Brasil, Chile y Uruguay	Transportadora D. M. Ltda.	
	Transporte J. C. A.	
	Tronador, Tora Transportes	
	Transportadora Cafeguassu	
Chile, Paraguay y Uruguay	Héctor Lizana	
	Transportes Pons e Hijos S. A.	
	COSAN	
Brasil y Chile	T. TALGO S. A.	
	Transportadora Joven S.	
Chile y Perú		

PAÍS DE ORIGEN	PAÍS DE DESTINO	EMPRESA AUTOVIARIA	
		A.	
	Chile y Uruguay	Servidiario	
	Brasil	Transportes Vidal S. A.	
		Transportes Gafor	
		Transportes Gargajo	
		Transportadora Latinoamericana	
		Transportes Tavern S. A	
	Chile	König	
		La Camionera Mendocina S. R. L.	
	Paraguay	TRANSVIPAL S. A.	
	Bolivia	Uruguay	EKOTRANS
			Lepera Medina
Transportes Mercuri S. A.			
Transportes Patrón S. A.			
AméricoVolpedo			
Transportes Mercuri S. A.			
Sede central en Cochabamba			
Argentina, Brasil, Chile y Paraguay		Empresa de Transporte Nacional e Internacional Cochabamba EMTRACO	
Brasil y Chile		Transportadora Jiménez	
Chile y Perú		Servicio de Transporte de Carga Nacional e Internacional-SETRACAR	
		Transtunari	
		Universo del Transporte S. R. L.	
Brasil		Trajibo	
Chile		Cooperativa Internacional de Transporte y Comercio-CITRANSCO	
		Cooperativa de Transporte Internacional Cochabamba Ltda. COTRAINCO	
Sede central en La Paz			
Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú		Cooperativa de Transporte Pesado Bolivia Ltda.	
Brasil, Chile y Perú		Bolivian Trucking Service S.R. L. BOLTRACK'S	
Chile y Perú	New Life Transport		
	Trans Express Salinas Ltda.		
Chile	Transportes RADO Internacional		
Perú	Cooperativa de Transporte Internacional General José Antonio Ballivián Ltda.		
Sede central en Oruro			
Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay	Sistema Internacional de Transporte de Mercancías por Carretera S. R. L.		

PAÍS DE ORIGEN	PAÍS DE DESTINO	EMPRESA AUTOVIARIA
		SITRAMEC
		Sociedad Cooperativa de Transporte Internacional de Carga Ltda.
	Chile y Perú	Soriano Ltda. Trans Oruro S. R. L
	Chile	SIMEXCO S. R. L.
		Transporte Apolo S. R. L
	Sede central en Potosí	
	Chile y Perú	Imperial Potosí S. R. L
	Sede central en Santa Cruz	
	Argentina, Brasil, Chile y Paraguay	Trans Salvatierra S. R. L
	Argentina, Brasil y Chile	Transportadora San Francisco Ltda. /Veizaga & Veizaga Ltda.
	Argentina	TRANSBOLCRUZ S. R. L. /Transportes Bolivia S. A.
	Chile	Línea Terrestre Bolivian LITEBOL
		Transportes PEPE S. R. L
	Sede central en Tarija	
	Argentina, Brasil, Chile y Uruguay	Cooperativa de Transporte Internacional IV Centenario
	Brasil	Sede en el estado de Rio Grande do Sul (Bento Gonçalves, Cachoeirinha, Canoas, Chui, El Dorado do Sul, Ijuí, Passo Fundo, Pelotas, Porto Alegre, Três Passo, Uruguaiiana y Vacaria)
Argentina, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay		Rebesquini S /A Transporte
Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay		Henrique Stefani & Cia. Ltda.
		Transportadora DM S. A.
Argentina, Chile y Uruguay		Irmão Schwanck Ltda.
		Rodoviário Schio
		Transp. Regional de Bebidas Ltda.
Argentina, Chile y Paraguay		PLUMA Conforto e Turismo
Argentina, Paraguay y Uruguay		Metalúrgica SEMEATO Ltda.
Argentina y Chile		TTAMGO Transportes Nacionais e Internacionais Ltda. Servicios
Argentina y Uruguay		COMARO Internacional Transp. Rodoviário de Cargas Ltda.
		Expresso Mercurio S. A. Ouro e Plata Cargas
Argentina		Transportes Rodoviaros LETSARA Ltda.
		Transportes TANSAMIL Logística Ltda.
Chile	Transportes Internacionais	

PAÍS DE ORIGEN	PAÍS DE DESTINO	EMPRESA AUTOVIARIA	
		VITORES	
	Uruguay	JOVINTER Transporte Nacional e Internacional	
	Venezuela	Transportes Bertolini Ltda. TBL (sede en Manaus, estado de Amazonas)	
	Sede en el estado de São Paulo (São Paulo, São Bernardo do Campo, Campinas, Itaquaquecetuba, Osasco, Santos)		
	Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela	Expresso Araçatuba Ltda.	
	Argentina, Chile, Paraguay, Uruguay y Venezuela	Rodoviário MICHELON Ltda.	
	Argentina, Chile, Bolivia, Paraguay y Uruguay	Transportadora GATÃO Ltda.	
	Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay	RYDER Logística Ltda.	
		Transpesa Della Volpe Ltda.	
		Transportes PANAZOLLO Ltda.	
	Argentina, Paraguay y Uruguay	AXIS Sinumbu Logística Automotiva Ltda.	
	Bolivia, Paraguay y Venezuela	Transportes CEAM Ltda.	
	Argentina y Chile	Transportadora 1040Ltda.	
		Transportes PERROT Logística Internacional S /A	
	Argentina y Uruguay	Ioma Transportes Ltda.	
		Transporte MIMOSO Ltda. TM	
	Argentina	SISTEMA Transportes S. A.	
		TDS /JIT Sistemas e Equipamentos de Logística S/A	
	Sede en el estado de Paraná (Curitiba, Foz do Iguaçu, São José dos Pinhais)		
	Argentina, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela	CARGESSO Transp. Rodoviários Ltda.	
	Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela	WJC Trading S. A.	
	Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay	CARGOLIFT Logística e Transp.. Ltda.	
	Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay	Cooperativa de Transporte Logística COOPERLOG	
	Argentina, Paraguay y Uruguay	Rodo Mar Vehículos e Máquinas Ltda.	
	Argentina y Chile	Transimaribo Internacional	
	Argentina y Paraguay	Transportadora ALEXANDR Ltda.	
	Brasil	Paraguay	Bartholo Transportes Rodoviários Ltda. BRT
Trans Iguaçu Empresa de Transporte Rodoviário Ltda			
Sede en el estado de Mato Grosso (Belo Horizonte, Contagem, Uberlândia)			

PAÍS DE ORIGEN	PAÍS DE DESTINO	EMPRESA AUTOVIARIA
	Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay	TORA Transportes Industriais Ltda.
	Argentina	SADA Transportes e Armazenagens Ltda.
	Paraguay	Nacional Expreso Ltda.
	Sede en la capital federal de Brasilia	
	Perú (inició servicio Rio Branco-Assis-Puerto Maldonado)	Real Expreso
Uruguay	Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú	Decre S. A.
	Argentina, Brasil, Chile y Paraguay	Gustavo y Oscar Teske S. R. L.
	Argentina, Brasil y Chile	Ardoino S. A.
		Omar Falero y Cia. S. C
	Argentina, Brasil y Paraguay	Transportadora Fernandez y Cia. Ltda.
	Argentina, Brasil y Paraguay	Carlos Patrón
Argentina y Brasil	Pablo R. Cigluiti S. R. L.	
PACÍFICAS		
Chile	Sede Los Andes	
	Argentina	Transportes Andescargo Ltda.
	Sede Santiago	
	Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay	Transportes Interexpress Ltda.
		Transportes Internacional Vitores S. A.
		Transportes Simunovic Ltda.
	Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay	Carlos Ramirez Astudillo Soc. Transportes P. Pizarro Noguera
		Soc. Transportadora San Cristóbal Ltda.
		Sociedad de Transportes Galo Garcia y Cía. Ltda. (Argentina, Brasil)
		Transportes Astudillo e Hijos S. A.
	Argentina, Brasil, Paraguay	Sociedad de Transportes Oeste Ltda.
	Argentina y Brasil	Transportes Valdatta Ltda.
	Argentina	
	Sede Temuco	
Argentina (por el paso de Pino Hachado)	Transportes Ruiz S. A.	
Sede Valparaíso		
Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay	Transportes Dupré Ltda.	
Perú	Sede central en Lima	
	Argentina, Bolivia y Chile	COORDIFRONTERAS S. R. L.
		Cornejo S. R. L.
		Improquim S. R. L
		Cargo y Servicios S. R. L.
	J. B. Internacional S. A.	
	Argentina, Bolivia y Chile	Cargueros Suramericanos S. A. C.
Habit Transportes S. R. L.		

PAÍS DE ORIGEN	PAÍS DE DESTINO	EMPRESA AUTOVIARIA
		Transportes DAG S. A. C.
		CARGOTECH S. A. C.
		Transportes Socorro S. A.
	Ecuador	Transportes Interandinos S. A.

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Ruibal H., Lima, 2006.

2.3-Malla fluvioviaria, navieras fluviales, puertos y empresas portuarias fluviales de Suramérica

Se describe en esta sección el modo de transporte fluvial del subcontinente con la malla de las cuatro hidrovías principales para el acceso de los dos países mediterráneos, Paraguay y Bolivia, al océano Atlántico (ver Cuadro 2.4). Las dos últimas tienen vinculación con Paraguay como vías de acceso oceánico directo e indirecto para el comercio con ultramar. Seguidamente se mencionan las empresas navieras (ver Cuadro 2.5), características de los puertos (ver Cuadro 2.6) y las empresas portuarias (ver Cuadro 2.7).

2.3.1-Hidrovía Madera /Madeira-Amazonas: No tiene vinculación actualmente para el Paraguay.

2.3.2-Hidrovía Madre de Dios: No tiene vinculación con el Paraguay.

2.3.3-Hidrovía Paraguay-Paraná: Es la fluvio vía de acceso al océano Atlántico más importante para el de Paraguay y columna vertebral de su comercio exterior. Se puede acceder desde los principales puertos paraguayos como Villemí, Concepción Asunción y Villeta en el río Paraguay y Ciudad de Este (Presidente Franco), Encarnación y Ayolas, vía Argentina, a los puertos fluvio-marítimos de Santa Fe y Rosario y al puerto marítimo de Buenos Aires.

2.3.4-Hidrovía Tietê-Paraná: Es una vía de acceso indirecto importante a futuro al océano Atlántico para Paraguay, a través del río Alto Paraná y Tietê, hasta los puertos fluviales de Piracicaba y Conchas para proseguir por la malla autoviaria del estado de São Paulo hasta el puerto marítimo de Santos.

**CUADRO 2.4
MALLA FLUVIOVIARIA DE SURAMÉRICA**

CUENCA DEL AMAZONAS			
RÍO AMAZONAS /SOLIMÕES			
TRAMOS POR SECCIONES IMPORTANTES (km.)		TRAMOS NAVEGABLES Y NO NAVEGABLES INCLUYENDO AFLUENTES HASTA NACIENTE (km.)	
Belém do Pará-Santarem	655	Belém do Pará-Manaus (Amazonas).....	1.488
Santarem-Itacoatiara	593	Manús-Tabatinga (Solimões).....	1.620
Itacoatiara-Manaus	240	Tabatinga-Iquitos (Amazonas).....	254
Manaus-Tefé -(Desembocadura río Caquetá /Japurá)	601	Iquitos-Nauta (Amazonas).....	100
Tefé (Desembocadura río Caquetá /Japurá)-Desembocadura río Putumayo (Iça)	598	Nauta-Pucallpa (río Ucayali).....	814
Desembocadura río Putumayo /Iça (Brasil)-Tabatinga (Brasil) /Leticia Colombia) /Santa Rosa (Perú)	421	Pucallpa-Atalaya (por el afluente río Ucayali).....	590
Tabatinga (Brasil)/Leticia (Colombia) /Santa Rosa (Perú)-Desembocadura río Napo (Perú)	182	Atalaya-Bufeo Pozo (por el río Urubamba, afluente del cayali)..	140
Desembocadura río Napo-Iquitos (Perú)	72	Total Navegable (incluyendo afluentes).....	5.006
Iquitos-Nauta (Perú).....	100	Total No navegable (hasta su nacimiento en Cordillera de Chila-, Perú).....	1.994
Nauta-Naciente (afluentes ríos Ucayali-Urubamba hasta Cordillera de Chila-Perú).....	3.538	LONGITUD TOTAL	7.000
LONGITUD TOTAL	7.000	TRAMOS NAVEGABLES POR PAÍS (Km.)	
		Brasil	3.108
		Colombia-Perú	110
		Perú (incluyendo ríos Ucayali y Urubamba).....	1.788
		TOTAL NAVEGABLE	5.006
		Perú (incluyendo afluentes hasta la nacimiento).....	1.994
		LONGITUD TOTAL	7.000
PRINCIPALES AFLUENTES Y CARACTERÍSTICAS DE NAVEGABILIDAD			
RÍO (país)	TRAMOS NAVEGABLES (km.)		TIPO DE EMBARCACIÓN
	LUGARES DEL TRAYECTO	TOTAL	
MARGEN IZQUIERDO			
Marañón (Perú)	Nauta-Desembocadura del Huallaga (402)-Desembocadura Morona /Puerto América (180)-Saramiriza (90)	672	Fluvial mayor
Morona (Perú), afluente del Marañón	Desembocadura río Morona en el Marañón /Puerto América- Puerto Proaño /Puerto Morona (Ecuador) (250)	300	Fluvial mediana y menor
Huallaga (Perú), afluente del Marañón	Desembocadura río Huallaga en el Marañón(402)-Yurimaguas (168)	168	Fluvial mediana
Ucayali (Perú)	Nauta-Pucallpa (814)-Atalaya (590)	1404	Fluvial mediana
Urubamba (Perú), afluente del Ucayali	Atalaya (confluencia ríos Tambo-Urubamba)-Cabecera río Urubamba (Bufeo Pozo en Istmo de Fitzcarrald) (140)	140	Fluvial menor
Napo (Perú /Ecuador)	Desembocadura el río Amazonas (Perú)-Mazán (Perú) (120)-Cabo Pantoja (Perú) (599)-Francisco de Orellana /Coca (Ecuador) (230)	949	Fluvial mediana
Putumayo /Iça (Brasil-Colombia) /Perú-Colombia /Ecuador)	Desembocadura el Amazonas (San Antonio do Iça)-Frontera Brasil /Colombia (290)-Arica (383)-Pto. Leguizamo (785)-Frontera Colombia /Ecuador /Perú (Güeppi) (85)-Pto. Ospina (Colombia) /El Carmen del Putumayo (Ecuador) (90)-Puerto Asís (Colombia) (114)	1747	Fluvial mediana
Caquetá /Japurá (Brasil-Colombia)	Desembocadura al Amazonas (Brasil-Tefé)-Frontera Brasil /Colombia (777)-La Tagua(1050)-Solano(143)-Pto. Guzmán (200)	1970	Fluvial mediana

CUENCA DEL AMAZONAS			
Guianía (Colombia-Venezuela) afluente del Negro	Desembocadura al Negro-Maros (151)-Macanal (53)-Raudal Sapo (22)-Raudal Sancaré (17)	243	Fluvial mediana y menor
Negro (Brasil-Colombia-Venezuela)	Desembocadura al Amazonas (Manaus)-Tapurucuara (Santa Isabel do Rio Negro) (800)-Camanaus (São Gabriel da Cachoeira) (155)-Piedra Cocuy (185)-San Felipe (87)-Boca del Casiquiare (18)	1245	Oceánica, fluvial mediana y pequeña
Vaupés /Uaupés (Brasil-Colombia) , afluente del Negro	Desembocadura al río Negro-lauareté /Querari (Brasil /Colombia) (navegable)-Miraflores (Colombia)	600	Fluvial Mediana y pequeña
Branco (Brasil) , afluente del Negro	Desembocadura al río Negro-Caracarái (380)-Boa Vista (146)	526	Fluvial mediana y menor
Uatumã (Brasil)	Desembocadura al Amazonas-Balbina (320)	320	Fluvial menor
Trombetas (Brasil)	Desembocadura al Amazonas-Oriximiná (30)-Cachoeira Porteira /Porto Trombetas (230)	260	Oceánica
Jarí (Brasil)	Desembocadura al Amazonas-Porto Munguba (110)	110	Oceánica
MARGEN DERECHO			
Yavarí /Javari (Brasil /Perú)	Desembocadura al Amazonas (Brasil-Benjamin Constant)-Elvira (Brasil) /Colonia Angamos(Perú)(350)-Barra do Javari/Mirim(Brasil) (160)	510	Fluvial menor
Juruá (Brasil)	Desembocadura al Amazonas-Cruzeiro do Sul (3,120)-Taumaturgo (215)	3.120	Fluvial mediana
Parús (Brasil-Perú)	Desembocadura al Amazonas-Boca do Acre (2.187)-Sena Madureira (desembocadura río laco al Parús) (263)-Manuel Urbano (210)	2.660	Fluvial mediana y menor
Acre (Brasil /Bolivia) , afluente del Parús	Desembocadura al río Parús (Boca do Acre)-Rio Branco (200)-Brasileia (Brasil) /Cobija (Bolivia) (329)	529	Fluvial menor
Madera /Madeira (Bolivia-Brasil)	Desembocadura al Amazonas (Itacoatiara)-Porto Velho (1,090)-Pto. Manoa (98 km.)-Confluencia ríos Beni /Mamoré (Bolivia, Villa Bella).	1.090	Fluvial grande y mediana
Beni (Bolivia) , afluente del Madera	Confluencia ríos Beni / Mamoré (Villa Bella)-Desembocadura río Madre de Dios (Riberalta) (200)-Rurrenabaque /San Buenaventura (758)	958	Fluvial mediana y menor
Madre de Dios (Perú-Bolivia) , afluente del Beni	Desembocadura al Beni (Riberalta)-Pto. Heath (390)-Pto. Maldonado (Perú) (110)-Desembocadura río Manú al Madre de Dios (Perú) (195)-Confluencia ríos Manú /Caspajali (Perú, Istmo de Fitzcarrald) (155)	850	Fluvial mediana y menor
Mamoré (Bolivia-Brasil) , afluente del Madera	Confluencia Beni-Mamoré-Guayaramerín /Guajará Mirim (Bolivia /Brasil) (100)-Desembocadura Itenez /Guaporé al Mamoré (204)-Trinidad 750)	1.054	Fluvial mediana
Ichilo (Bolivia) afluente del Mamoré	Trinidad-Puerto Villarroel (400)	400	Fluvial mediana y menor
Itenez /Guaporé (Bolivia /Brasil) , afluente del Mamoré	Desembocadura al Mamoré (Bolivia)-Puerto Ustarez (Bolivia) /Príncipe da Beira (Brasil) (130)-Vila Bela da Santíssima Trindade (Brasil) (1050)	1.180	Fluvial mediana y menor
Tapajós (Brasil)	Desembocadura al Amazonas (Santarem)-Itaituba (359)-São Luiz do Tapajós (30)	389	Oceánica
Xingú (Brasil)	Desembocadura al Amazonas-Belo Monte (240)-Porto de Altamira (120)	360	Fluvial mediana

CUENCA DEL AMAZONAS			
Guamá (Brasil)	Desembocadura Bahía de Guajará (Belem do Pará, desembocadura del Amazonas)-São Miguel do Guamá(165)	165	Fluvial mediana y menores
CUENCA DEL PLATA			
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ			
TRAMOS NAVEGABLES POR PAÍS (km.)			
PAÍS	RÍO PARAGUAY	RÍO PARANÁ	HIDROVÍA
Brasil	890	619	1.509
Bolivia- Brasil	48	-----	48
Brasil-Paraguay	332	199	531
Paraguay	567	-----	567
Argentina-Paraguay	375	681	1.056
Argentina	-----	1.240	1.240
LONGITUD TOTAL	2.212	2.739	4.951
PRINCIPALES AFLUENTES			
RÍO PARAGUAY		RÍO PARANÁ	
TRAMOS NAVEGABLES Y CARACTERÍSTICAS DE NAVEGABILIDAD (km.)			
PAÍS	TIPO DE EM- BARCACIÓN	PAÍS	TIPO DE EM- BARCACION
Brasil: Cáceres-Corumbá/Bolivia (Suárez).672	Fluvial media	Brasil: Confluencia ríos Paranaíba /Grande-Salto 7	Fluvial menor
Brasil: Corumbá-Pto.Busch.....218	Fluvial mayor	Quedas.....619	Fluvial media
Brasil /Bolivia Puerto Busch.....48	Fluvial mayor	Brasil /Paraguay: Salto 7	Fluvial mayor
Brasil /Paraguay: Bahía Negra-Río Apa.....332	Oceánicas	Quedas- Confluencia río Iguazú.....199	Oceánicas
Paraguay: Río Apa-Asunción /Desembocadura río Pilcomayo.....567	Oceánicas	Argentina/Paraguay: Confluencia río Iguazú-Confluencia río Paraguay.....681	
Argentina /Paraguay: Desembocadura río Pilcomayo-desembocadura río Paraná....375		Argentina: Confluencia río Paraguay- Desembocadura río de la Plata.....1.240	
LONGITUD TOTAL.....2.212		LONGITUD TOTAL.....2.739	
HIDROVÍA TIÊTE-PARANÁ			
TRAMOS POR SECCIONES IMPORTANTES NAVEGABLES AFLUENTES EN BRASIL (río, km.)		TRAMOS NAVEGABLES POR PAÍS EN LA HIDROVÍA (río, Km.)	
	HIDROVÍA (río, Km.)		

CUENCA DEL AMAZONAS		
Piracicaba-confluencia río Tietê(Piracicaba).....20 Represa São Simão- Confluencia río Paraná (Paranaíba).....150 Represa Agua Vérmela- confluencia río Paraná (Grande).....100 Confluencia ríos Paranaíba- Grande-confluencia ríos Paraná- Tietê(Paraná).....75 TOTAL.....345	Afluentes hasta confluencia con ríos Tietê o Paraná.....347 Conchas-confluencia río Paraná (Tietê).....554 Represa Três Irmãos (Tietê)- Río São José dos Dourados (36 São José-17 Canal Pereira Barreto).....53 Confluencia ríos Paraná /Tietê- Guairá (Paraná).....635 Guaira-Represa de Itaipú (Paraná).....165 Represa de Itaipú-confluencia ríos Paraguay- Paraná.....695 Confluencia ríos Paraguay- Paraná-Desembocadura río de la Plata (Paraná).....1.240 TOTAL.....3.689	Brasil Afluentes (Piracicaba-Paranaíba- Grande).....347 Conchas-confluencia río Paraná (Tietê).....554 Represa Três Irmãos (Tietê)-río São José dos Dourados (36 São José-17 Canal Pereira Barreto).....53 Confluencia ríos Paraná-Tietê-Guairá- (Paraná).....35 Brasil-Paraguay Guaira-Represa de Itaipú (Paraná).....165 Paraguay-Argentina Represa de Itaipú-confluencia ríos Paraguay-Paraná.....695 Argentina Confluencia ríos Paraguay- Paraná-Desembocadura río de la Plata (Paraná).....1.240 TOTAL3.689
TRAMO POR PAÍS		
Brasil.....1.587 Brasil-Paraguay.....165 Paraguay- Argentina.....695 Argentina.....1.240 TOTAL.....3.689		
REPRESAS		
CON ESCLUSAS (río)	SIN ESCLUSAS (río)	
Barra Bonita-Bariri-Ibitinga-Promissão-Nova Avanhandaba- Três Irmãos(todas enTietê)- Jupia /Três Lagoas-Porto Primavera-Ilha Grande /Guaira (todas en Paraná)	São Simao (Paranaíba)-Agua Vérmela (Grande)- Rosana (Paranapanema)- Ilha Solteira-Itaipú (ambas en Paraná)	

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Ruibal H., Lima, 2006.

**CUADRO 2.5
EMPRESAS NAVIERAS FLUVIALES DEL CONO SUR**

PAÍS	RÍO	NAVIERA FLUVIAL
CUENCA DEL PLATA		
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ		
Argentina	Paraguay-Paraná	CMSA S. A.
		Compañía Naviera Horamar S. A.
		FLUVIOMAR
		Naviera Sur Petrolera S. A.
		Petrotank S. A., Trafluem S. A.
		Samuel Gutnisky, Servimar S. A.
		UBAL S. A.
Brasil	Paraguay-Paraná	Vessel S. A.
		CINCO BACIA Ltda.
		INTERNAVES
		Naveriver S. A.
		Sartico S. A.
HIDROVÍA TIETÊ-PARANÁ		
Brasil	Tietê-Paraná	CNA S. A.
Paraguay		Navegação Estrela Azul do Itaipu Ltda.
		Sartico S. A.
		Pequeñas empresas navieras fluviales

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Ruibal H., Lima, 2006.

**CUADRO 2.6
MALLA PORTUARIA FLUVIAL DEL CONO SUR**

PUERTO	RÍO	PAÍS	CORREDORES	CONEXIONES VIÁRIAS			INSTALACIONES PORTUARIAS			PROYECTOS INFRAESTRUCTURA	
				Ferroviaria	Auto-viaria	Fluvial	Muelles (calado en m)	Almacenaje (m2)	Grúas	En curso	Futuros
CUENCA DEL PLATA											
Puerto Quijarro (CAPSA y GRAVETAL)	Paraguay	Bolivia	Cruza ferrodovirio Santos /Rio de Janeiro-Antofagasta /Mejillones e Iquique e Ilo /Matarani	FOSA (Bolivia) /FENOSA (Brasil)	Red nacional	Cáceres /Atlántico (Buenos Aires)	30 m (3.30 m) Muelle para contenedores	CAPSA 220 ha (abiertos), 6.000 m2 (cubiertos). Silos de verticales de 50.000 tm y horizontales de 17.000 TM GRAVETAL Silos 60.000 tm (grano soya) 15.000 TM (harina soya), Tanque 10.000 tm(aceite soya)	1 de 35 TM 1 flotante de 40 TM 1 faja transportadora 300 TM /h	Dragado del Canal Tamengo	CAPSA ampliar instalaciones.
Corumbá (depósito franco para Bolivia) /Ladario	Paraguay	Brasil	Cruza ferrodovirio Santos /Rio de Janeiro-Antofagasta /Mejillones e Iquique e Ilo /Matarani	FRENOSA (Brasil) / FOSA (Bolivia)	Red nacional	Cáceres /Atlántico (Buenos Aires)	200 /250 m (2.70 m)	4.000 m2-1.400 m2 (abiertos-cubiertos) / 1.500 m2 (cubiertos) 20.000 m2 para mineral hierro	1 para barcasas 2 fajas 250 TM/h (minerales) 60 TM /h (soya)		
			Cruzan 3 ferro-auto y auto Rio de								

PUERTO	RÍO	PAÍS	CORREDORES	CONEXIONES VIÁRIAS			INSTALACIONES PORTUARIAS			PROYECTOS INFRAESTRUCTURA					
				Ferroviaria	Auto-viaria	Fluvial	Muelles (calado en m)	Almaceneaje (m2)	Grúas	En curso	Futuros				
Cáceres			Janeiro /Vitória-Arica e Ilo /Matarani, 2 rodos a S. Juan /S. Nicolás y 1 autoviario Salvador-Chimbote			Inicio de la navegación /Atlántico (Buenos Aires)		2.295 m2 (abiertos) 4.356 m2 (cubiertos) Silos de 4.000 TM			Ampliar instalaciones				
Concepción (depósito franco para Brasil)	Paraguay	Paraguay	Cruzan 2 auto-ferroviarios y auto-viario Paranaguá /Santos Antofagasta /Mejillones Arica e Ilo /Matarani		Red nacional	Cáceres /Atlántico (Buenos Aires)	190 m (2.13 m)	25.000 m2 (abiertos) 6.900 m2 (cubiertos)	1 de 8 TM		Ampliar instalaciones				
Asunción			Cruza 2 auto-ferroviarios y autoviario Paranaagua /Santos-Antofagasta /Mej. e Iquique				1.027 m (3.00 m)	77.500 m2 (abiertos) y patio contenedores 15.000 m2 (cubiertos)	6 de 20, 70, 120TM y 9 de 40TM porta-contenedores		Mejorar instalaciones y expansión prevista				
Villeta (depósito franco para Bolivia y Chile)															
Presidente Epitácio								En HTP				150 m (2.5 m)	15.000 m2 (abiertos)	1 grúa	
			Cruzan 3 ferro-auto-viarios y			inicio HTP (Piracicaba)									

PUERTO	RÍO	PAÍS	CORREDORES	CONEXIONES VIÁRIAS			INSTALACIONES PORTUARIAS			PROYECTOS INFRAESTRUCTURA	
				Ferroviaria	Auto-viaria	Fluvial	Muelles (calado en m)	Almacenaje (m2)	Grúas	En curso	Futuros
Três Lagoas	Paraná	Brasil	auto-viarios Santos /Rio de Janeiro-Antofagasta /Mejillones, Iquique e Ilo /Matarani	FENOSA (BRAFESA)	Red nacional	/Conchas) /Atlántico (Buenos Aires)					Equipamiento adicional
Barranqueras (Resistencia) (depósito franco para Bolivia)		Argentina	Cruzan 3 ferro-auto-viario y auto-viario Itajaí / São Fco.-Caldera /Chañaral y Antofagasta /Mejillones	FBSA (Resistencia) /FMSA (Corrientes)		Inicio HPP (Cáceres) e inicio HTP (Piracicaba /Conchas) /Atlántico (Buenos Aires)	800 m (3.00 m)	20.000 m2 (abiertos) 7.500 m2 (cubiertos) Silos de 100.000 TM	1 móvil de 45 TM 1 de 27TM 3 de 12.5 TM		Construcción puente ferro-autoviario y CECO-TRACA
Santa Fe /Paraná (solo Santa Fe, Unidades I-III)	Paraná	Argentina	Cruzan 2 ferro-autoviaros y autoviario Rio Grande /Porto Alegre-Valparaíso /San Antonio y Coquimbo	FBSA /NCA /FEPSA (Sta. Fe)-FMSA (Paraná)	Red nacional	Inicio HPP (Cáceres) e inicio HTP (Piracicaba /Conchas) /Atlántico (Buenos Aires)	3.200 m (6.60 m) Nuevo muelle de 616 (10.00 m)	Silos de 76.000 TM (900 y 1.200 TM /h) Refrigerados de 8.000 m3 para 2.500 europalets	Numero-sas de 40 a 200 TM	Dragado a 10 m	Relocalizar pto., nuevo túnel Subacuático o Pte. ferro-auto-viario
Rosario (Terminales 1-2, Unidades VI-VII) (depósitos francos para Bolivia y				FBSA /NCA /FEPSA			3.500 m (10.00 m), (navíos oceánicos) 2.800 m (5.0 m) (barcazas)	65 ha (abiertos) 30.000 m2 (cubiertos) Silos verticales de 229.000 TM 26 tanques de 77.500 m3	Equipos de manipuleo de cereales y soya 3.200-3.600 TM /h)		

PUERTO	RÍO	PAÍS	CORREDORES	CONEXIONES VIÁRIAS			INSTALACIONES PORTUARIAS			PROYECTOS INFRAESTRUCTURA	
				Ferroviaria	Auto-viaria	Fluvial	Muelles (calado en m)	Almacenaje (m2)	Grúas	En curso	Futuros
Paraguay)											
Nueva Palmira (ANP y CORNAV) (depósito franco para Bolivia y Paraguay)	Paraná (desembocadura río de la Plata)	Uruguay	En la hidrovía Paraguay-Paraná		Red nacional	Inicio HPP (Cáceres) e inicio HTP (Piracicaba /Conchas)	330 m (5-8 m)	10.000 m2 (abiertos) 5.270 m2 (cubiertos) Silos 42.000 y 150.000 TM (granos), 50.000 TM (minerales)	Equipos de manipuleo de cereales y soya como graneles		

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

**CUADRO 2.7
EMPRESAS PORTUARIAS FLUVIALES DEL CONO SUR**

PAÍS	RÍO	PUERTO	EMPRESA PORTUARIA	
			Pública	Privada
CUENCA DEL PLATA				
Argentina	Paraguay	Formosa	<i>Empresa del Gobierno Provincial</i>	
Brasil		Cáceres	<i>Porto Fluvial de Cáceres</i>	<i>Cerval Alimentos S. A.</i>
		Corumbá	<i>Porto Fluvial de Corumbá</i>	<i>Mineração Corumbaense Reunidas S. A.</i>
				<i>Sociedade Brasileira de Mineração</i>
				<i>Companhia Cimento Portland Itaú</i>
<i>Zona cedida a Bolivia</i>				
Ladario		<i>Granel Química Ltda.</i> (soya grano, torta y pelets)		
			<i>Servicio de Navegação da Bacia do Prata S. A.</i>	
Bolivia	Paraguay	Puerto Quijarro		<i>Central Portuaria Aguirre S.A. (CAPSA)</i> (soya grano, torta, pelets y aceite)
				<i>Gravetal Bolivia S. A.</i> (soya grano, torta, pelets y aceite)
Paraguay	Paraguay	Concepción /Asunción /Villeta	<i>Administradores Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)</i> (carga general, contenedores y graneles: cereales y soya)	
			<i>Zona cedida a Bolivia y Chile en Villeta y a Brasil en Concepción</i>	
Argentina	Paraná	Posadas	<i>Empresa del Gobierno Provincial</i>	
		Barranqueras (Resistencia)	<i>Intervención Provincial Puerto de Barranqueras</i> (carga general, contenedores y graneles mineral de hierro)	
		<i>Zona cedida a Bolivia</i>		
	Santa Fe		<i>Terminales Portuarios Santafesinas (TPS)</i> (carga general, contenedores y graneles: cereales y soya)	
	Rosario	<i>Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENARO)</i>	<i>Silos de Tarragona y Puerto de Tarragona Repara S. A.</i>	
			<i>Agrupación Cooperativa de Colaboración /Federación Argentina de Cooperativas Agrarias (Unidad I)</i>	
<i>Agroexport Servicios (Unidad II)</i>				
<i>Genaro García S. A.</i>				
		<i>Municipalidad de Rosario</i>	<i>Servicios Portuarios S. A. (Terminales II, VI, VII)</i>	
			<i>Serviport (Terminal V)</i>	

PAÍS	RÍO	PUERTO	EMPRESA PORTUARIA	
			Pública	Privada
			<i>(Terminal IV)</i>	<i>cedido y concesionado por Paraguay)</i>
			<i>Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENARO)</i>	<i>Guide Guipeba-Aceitera General Deheza</i>
			<i>Zona cedida a Bolivia y Paraguay</i>	
Uruguay	Hidrovia HPP (río de la Plata)	Nueva Palmira	<i>Administración Nacional de Puertos (ANP) (carga general)</i>	<i>Terminales Graneleras Uruguayas S. A. (soya grano, torta y palets)</i>
			<i>Zona cedida a Bolivia y Paraguay</i>	
Brasil	Hidrovia HTP (Piracicaba, Tietê, Alto Paraná)	Piracicaba /Conchas /Pederneiras /Araçatuba		<i>Terminales intermodales fluvio- ferro-rodoviaros</i>
		Panorama /Presidente Epitácio		<i>Ferrovias Bandeirantes S/A (FERROBAN)</i>
		Três Lagoas		<i>Cargill</i>
Paraguay	Hidrovia Tietê- Paraná (Alto Paraná)	Pto. Indio, Itaipú Porá, Ciudad del Este /Presidente Franco, Tres Fronteras, Pto. Triunfo, Encarnación Itá Corá, Itá Pirú	<i>Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)</i>	
		Saltos del Guairá, Tatí Tupí, Hernandarias, Mayor Ontaño, Ñacunday, Cap. Meza, Bella Vista, Pacú Cuá, Ayolas		<i>Paraná Navegación SRL, Ranchos del Yguazú, Toro Cuá, TransAgro S.A., Baelpa SAIC, Agroceriales S.A., Algesa</i>

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

2.4-Malla de rutas marítimas, navieras oceánicas, puertos y empresas portuarias marítimas de Suramérica

Numerosas rutas vinculan puertos suramericanos (ambas costas) con puertos del resto del mundo y pools de navieras y empresas individuales proveen servicios con conexiones mundiales a cualquier puerto. Igualmente, empresas portuarias estatales y /o privadas proveen servicios portuarios a cargo de empresas de estibadores.

2.4.1-Costa del Atlántico

Numerosas rutas (ver Cuadro 2.8) vinculan a los puertos de países del MERCOSUR y CAN (Colombia) con Australasia (lejano oriente, Asia suroriental), Norteamérica (costas este y oeste), Golfo de México, Europa (mediterránea y del norte) y África; y están atendidas por navieras (ver Cuadro 2.9) que ofrecen sus servicios (ver Cuadro 2.10). Los puertos tienen características diversas (conexiones viarias, tipos de muelle, y calado, almacenes y equipamiento para manipuleo de carga general, suelta y contenedorizada y al granel) y son operados por empresas navieras estatales y /o privadas (ver Cuadro

2.11). Tienen particular interés para el comercio de ultramar del Paraguay, los puertos de Buenos Aires, Montevideo, Río Grande do Sul, Paranaguá, Santos y Río de Janeiro. Transbordos de carga que se realizan en muchas rutas para llegar a destino final, no implican retardos de tiempo de tránsito pues el manipuleo se realiza en plataformas logísticas con alto nivel de eficiencia y efectividad.

2.4.2-Costa del Pacífico

De igual forma, numerosas rutas (ver Cuadro 2.8) para la otra costa suramericana (MERCOSUR y CAN), Australasia (lejano oriente, Asia suroriental), Norteamérica (costas este y oeste), Golfo de México, Europa (mediterránea y del norte) y África, son atendidas por navieras (ver Cuadro 2.9) que ofrecen servicio entre los puertos atlánticos suramericanos (ver Cuadro 2.10) que tienen características diversas (conexiones viarias, tipos de muelle, y calado, almacenes y equipamiento para manipuleo de carga general, suelta y contenedorizada y al granel). Los puertos son operados por empresas navieras estatales y /o privadas (ver Cuadro 2.11). Tienen interés particular actualmente para el comercio de ultramar del Paraguay el puerto de Antofagasta en Chile y a futuro Ilo en Perú.

CUADRO 2.8
MALLA DE RUTAS MARÍTIMAS DEL CONO SUR A LOS MERCADOS DE ULTRAMAR

PUERTO ATLÁNTICO PACÍFICO (países)	CABOTAJE		INTERNACIONALES								
	Nacional / Regional	Australasia		Norteamérica		Suramérica		Golfo de México	Europa		África
		Asia	Australia /Nueva Zelanda	Costa oeste	Costa este	Costa oeste	Costa este		Norte	Mediterráneo	
RUTAS DEL ATLÁNTICO											
Buenos Aires (Argentina)	<i>Nacional:</i> casi todos los puertos e hidrovía Paraguay-Paraná <i>Regional:</i> países del MERCOSUR	Vía Ciudad el Cabo /Durban a Singapur, Taiwán, Hong Kong y conexiones	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso (Estrecho de Magallanes) o Durban (C. de B. Esperanza)	México, EUA y Canadá	EUA, y Canadá	Chile y Perú	Brasil, Paraguay, Uruguay, Bolivia vía hidrovía Paraguay-Paraná.	EUA, México y Centroamérica	España, Francia, Bélgica, Países Bajos, Reino Unido, Alemania	España, Francia e Italia	<i>Trasbordo:</i> C. el Cabo /Durban (África central /oeste y del este, Océano Índico)
Montevideo (Uruguay)	<i>Nacional:</i> Nueva Palmira y río Uruguay <i>Regional:</i> países del MERCOSUR	<i>Trasbordo:</i> Buenos Aires				<i>Trasbordo:</i> Buenos Aires	Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Bolivia vía hidrovía Paraguay-Paraná.	<i>Trasbordo:</i> Buenos Aires o Santos			<i>Trasbordo:</i> C. el Cabo /Durban (África central /oeste atlántico sur) y este (Océano Índico)
Rio Grande (Brasil)	<i>Nacional:</i> Santos y Rio de Janeiro y otros puertos.	Vía Cdad. el Cabo /Durban a Singapur, Taiwán, Hong Kong.	<i>Trasbordo:</i> Santos, Montevideo o Buenos Aires	EUA y Canadá		Chile y Perú.	Argentina y Uruguay	EUA, México y Centroamérica			<i>Trasbordo:</i> Santos, Montevideo o Buenos Aires
Paranagua (Brasil)	<i>Nacional:</i> Santos, Rio de Janeiro y otros puertos <i>Regional:</i> países del MERCOSUR	Vía Ciudad el Cabo /Durban a Singapur, Taiwán, Hong Kong.	<i>Trasbordo:</i> Santos o Rio de Janeiro			Chile, y Perú	Argentina y Uruguay	<i>Trasbordo:</i> Santos o Rio de Janeiro			<i>Trasbordo:</i> Santos, Montevideo o Buenos Aires

PUERTO ATLÁNTICO PACÍFICO (países)	CABOTAJE	INTERNACIONALES									
		Australasia		Norteamérica		Suramérica		Golfo de México	Europa		África
		Nacional / Regional	Asia	Australia /Nueva Zelanda	Costa oeste	Costa este	Costa oeste		Costa este	Norte	
Santos (Brasil)	<i>Nacional:</i> casi todos los puertos <i>Regional:</i> países del MERCOSUR	Vía Ciudad el Cabo /Durban a Singapur, Taiwán, Hong Kong.	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso (Estrecho de Magallanes) o Durban (C. de B. Esperanza)	EUA y Canadá				EUA, México y Centroamérica	España, Francia, Bélgica, Países Bajos, Reino Unido, Alemania	España, Francia e Italia	<i>Trasbordo:</i> C. el Cabo /Durban (África central /oeste y del este (Océano Índico))
Rio de Janeiro /Sepetiba (Brasil)	<i>Nacional:</i> casi todos los puertos <i>Regional:</i> países del MERCOSUR	Vía Ciudad el Cabo /Durban a Singapur, Taiwán, Hong Kong.	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso (Estrecho de Magallanes) o Durban (C. de B. Esperanza)								<i>Trasbordo:</i> Santos,
RUTAS DEL PACÍFICO											
Antofagasta /Mejillones (Chile)	<i>Nacional:</i> Valparaíso y otros puertos. <i>Regional:</i> Suramérica costa oeste.	<i>Antofagasta:</i> Corea, Japón, China, Taiwán Singapur.	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso /San Antonio	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso /San Antonio		Perú, Ecuador y Colombia	Brasil	EUA, México y Centroamérica	Francia, Bélgica, Países Bajos, R. Unido, Alemania.	<i>Antofagasta:</i> España e Italia.	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso /San Antonio
Iquique (Chile)	<i>Nacional:</i> Valparaíso y otros puertos <i>Regional:</i> Suramérica costa oeste.	Transporte de vehículos de Corea, Japón, Corea, Japón, China, Taiwán Singapur.		Trasporte de vehículos desde México y Centroamérica	Transporte de vehículos de EUA		<i>Trasbordo:</i> Valparaíso /San Antonio	EUA, México y Centroamérica	Transporte de vehículos. España, Francia, Bélgica, Países Bajos, R. Unido, Alemania.	España e Italia.	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso /San Antonio
	<i>Nacional:</i>								España,		

PUERTO ATLÁNTICO PACÍFICO (países)	CABOTAJE	INTERNACIONALES									
		Australasia		Norteamérica		Suramérica		Golfo de México	Europa		África
		Nacional / Regional	Asia	Australia /Nueva Zelanda	Costa oeste	Costa este	Costa oeste		Costa este	Norte	
Arica (Chile)	Valparaíso y otros puertos <i>Regional:</i> Suramérica costa oeste.	Corea, Japón, China, Taiwán.	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso /San Antonio	transporte de vehículos desde México y Centroamérica	EUA	Perú, Ecuador y Colombia	Brasil	EUA, México y Centroamérica	Francia, Bélgica, Países Bajos, R. Unido, Alemania	España, Francia e Italia	<i>Trasbordo:</i> Valparaíso /San Antonio
Ilo (Perú)	<i>Nacional:</i> Callao. <i>Regional:</i> Suramérica costa oeste.	Corea, Japón, China, Taiwán	<i>Trasbordo:</i> Callao				Brasil	EUA, México y Centroamérica	<i>Trasbordo:</i> Callao	España e Italia.	<i>Trasbordo:</i> Callao
Matarani (Perú)	<i>Nacional:</i> Callao. <i>Regional:</i> Suramérica costa oeste.	Transporte de vehículos desde Corea y Japón (RO /RO)	<i>Trasbordo:</i> Callao				Brasil	EUA, México y Centroamérica	<i>Trasbordo:</i> Callao o Arica		

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

CUADRO 2.9
EMPRESAS NAVIERAS MARÍTIMAS CON SERVICIO DE SURAMÉRICA A LOS MERCADOS DE ULTRAMAR

COSTA OESTE DE SURAMÉRICA: PACÍFICO		COSTA ESTE DE SURAMÉRICA: ATLÁNTICO		NAVIERA OCEÁNICA	COSTA OESTE DEL RESTO DE AMÉRICA: PACÍFICO				NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		Centroamérica		Norteamérica		
					País	Puerto	País	Puerto	
Chile	Puerto Chacabuco Bahía Concepción (Talcahuano /San Vicente /Lirquén) San Antonio Valparaíso Coquimbo Chañaral Caldera Antofagasta Iquique	Argentina	Ushuaia Puerto Madryn Bahía Blanca Buenos Aires	CABOTAJE REGIONAL COSTAS SURAMERICA Empreñar S. A. Maruba-CLAN (Servicio SACS) Hapag Lloyd (Servicio Panamá-Colombia-costa Caribe-Venezuela) Seaboard Marine (Servicio Venezuela-República Dominicana) MOL (trasbordo en Manzanillo Panamá) MSC (trasbordo en Freeport, Bahamas) Hamburg-Süd-Aliança de Navegação e Logística (Servicio Andes y "Magalleán", este último prosigue a Europa) CSAV-Companhia Libra de Navegação S/A (Servicio MERCOSUR)-Pacific Anchor Line-Docas Navegação Maritima (DNM) CABOTAJE REGIONAL COSTA OESTE SURAMERICA CNNI-CSAV-K-Lines-P&O Nedlloyd-CAT-APL (Servicio	Costa Rica	Puerto Caldera	México	Salina Cruz Manzanillo Mazatlán	CSAV (Servicio Pacífico México-EUA), Hamburg Süd-Columbus Line (Servicio AMPAC) Lykes Lines ("West Coast Sprint Sevice") Maruba S. C. A.-Columbus Line-Americanana Ships (Servicio FEXAM NYK Line (Servicios ANDEX y MAREX), Kien Hung TMM Lines Lauritzen Cool AB
					Nicaragua	Corinto			
Perú	Ilo Matarani Callao Chimbote Salaverry Paita	Uruguay	Montevideo	CSAV-Companhia Libra de Navegação S/A (Servicio MERCOSUR)-Pacific Anchor Line-Docas Navegação Maritima (DNM) CABOTAJE REGIONAL COSTA OESTE SURAMERICA CNNI-CSAV-K-Lines-P&O Nedlloyd-CAT-APL (Servicio	El Salvador	Acajutla	Canadá	Vancouver	
			Brasil					Rio Grande Itajaí São Francisco do Sul Paranagua Santos Sepetiba Rio de Janiro	

COSTA OESTE DE SURAMÉRICA: PACÍFICO		COSTA ESTE DE SURAMÉRICA: ATLÁNTICO		NAVIERA OCEÁNICA	COSTA OESTE DEL RESTO DE AMÉRICA: PACÍFICO				NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		Centroamérica		Norteamérica		
					País	Puerto	País	Puerto	
			Vitoria Salvador ("fedeer" de Manaus) Recife/Suape Fortaleza	"Wayport" Transmares Naviera Chilena (Llegan al Atlántico hasta Manzanillo, Panamá y Cartagena, Colombia)	Guatemala	Puerto Quetzal			Maersk-Sealand Pacific Anchor Line MOL

COSTA OESTE DE SURAMÉRICA: PACÍFICO		COSTA ESTE DE NORTEAMÉRICA: ATLÁNTICO		NAVIERA OCEÁNICA	EUROPA		NAVIERA OCEÁNICA	EUROPA		NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		Norte			Mediterráneo		
					País	Puerto		País	Puerto	
					Francia	Le Havre Dunkerke				
					Bélgica	Zeebrugge Amberes				
					Países Bajos	Róterdam		Francia	Fos / Marsella	
Perú	Ilo Matarani Callao Chimbote Salaverry Paíta	Canadá	Halifax		Reino Unido	Felixstone Southampton Liverpool		Italia	Genova Livorno Nápoles Gaija Tauro Salerno	
					Alemania	Hamburgo				

COSTA OESTE DE SURAMÉRICA: PACÍFICO		GOLFO DE MÉXICO Y CARIBE		NAVIERA OCEÁNICA	AUSTRALASIA				NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		ASIA		OCEANÍA		
					País	Puerto	País	Puerto	
Chile	Puerto Chacabuco Bahía Concepción (Talcahuano /San Vicente /Lirquén) San Antonio Valparaíso Coquimbo Chañaral Caldera Antofagasta Iquique	EUA	Mobile Nuevo Orleás Houston	Italia de Navigazione SpA-D'Amico Società di Navegazione, CCNI-CSAV-Hamburg Süd-Columbus Line, CAT, CTE, APL, CMA /CGM, CTA, Dole Ocean Cargo Express, Maersk-Sealand, Seabord Marine, MSC, MOL, Euroatlantic Container Line, Hapag Lloyd, Lykes Lines, Maruba, NYK Line, P&O Nedlloyd, Seaboard Marine. TMM Lines, Coral Container Line.	Corea	Pusan / Busan Inchon Kunsan	Nueva Zelanda	Auckland	SERVICIO PARA ASIA MOL, APL, CLAN, K-Line, Maresk-Sealand, Pacific Anchor Line, TBS, Hual A /S, LPL, Columbus. Pacific Liner (Servicio Expreso) Kien Hung (Servicio Oriente) Hamburg Süd-Columbus Line (Servicio LAMA) P&O Nedlloyd (Servicios: Oriente y LACAS) NYK-Line (Servicios: "Asia Andes Express"-ANDEX y "New Margarita Express"-MAREX, de vehículos Shinnanseikai), CMA /CGM (Servicio Oriente-PEX), CCNI (Servicio Oriente Multipropósito, Servicio Oriente-Contenedores y Servicio "Car Carrier"), CSAV (Servicios CENPAC y transporte de vehículos: Shinnanseikai, Nasa, México y EUA-Atlántico), Lykes Lines ("Pacific Service II"), Maruba S. C. A.-Columbus Line-Americana Ships (Servicio FEXAM), TMM Lines (Servicio conjunto MAXPAC I y II) SERVICIO PARA OCEANÍA
		México	Altamira Tampico Veracruz						
		Guatemala	Santo Tomás de Castilla						
		Honduras	Puerto Cortes						
		Costa Rica	Puerto Limón						
		Panamá	Manzanillo						
Perú	Ilo Matarani Callao Chimbote Salaverry Paíta	Colombia	Barranquilla Cartagena	Japón	Yokohama /Chiba Kobe Nagoya Osaka Moji Kanda	Australia	Brisbane Sydney Melbourne		
		Venezuela	Maracaibo Puerto Cabello La Guaira						
		Trinidad	Porto of Spain						
		Taiwán	Keelung Kaohsiung Taichung						
		Antillas	Guadalupe						

COSTA OESTE DE SURAMÉRICA: PACÍFICO		GOLFO DE MÉXICO Y CARIBE		NAVIERA OCEÁNICA	AUSTRALASIA				NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		ASIA		OCEANÍA		
					País	Puerto	País	Puerto	
		Francesas	y Martinica		Singapur	Singapur			MOL, LauritzenCool AB, Maersk-Sealand (con trasbordo), MSC y P&O Nedlloyd (con trasbordo) NYK Line (trasbordo en Hong Kong o Singapur) CMA /CGM, TMM Lines (Servicio ANZDL con trasbordo en Manzanillo, México)

COSTA ESTE DE SURAMÉRICA: ATLÁNICO		COSTA OESTE DE SURAMÉRICA: PACÍFICO		NAVIERA OCEÁNICA	COSTA OESTE DEL RESTO DE AMÉRICA: PACÍFICO				NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		Centroamérica		Norteamérica		
					País	Puerto	País	Puerto	
Argentina	Ushuaia Puerto Madryn Bahía Blanca Buenos Aires	Chile	Puerto Chacabuco Bahía Concepción (Talcahuano /San Vicente /Lirquén) San Antonio Valparaíso Coquimbo Chañaral Caldera Antofagasta Iquique	CABOTAJE REGIONAL COSTAS SURAMERICA <i>Empreñar S. A.</i> <i>Maruba-CLAN (Serv. SACS)</i> <i>Hapag Lloyd (Servicio Pan.-Col.-costa Caribe-Venezuela)</i> <i>Seaboard Marine (Servicio Venezuela-Rep. Dominicana)</i> <i>MOL (trasbordo en Manzanillo Panamá)</i> <i>MSC (trasbordo en Freeport, Bahamas)</i> <i>Hamburg-Süd-Aliança de Navegação e Logística (Serv. Andes y "Magalleen", este último prosigue a Europa)</i> <i>CSAV-Companhia Libra de Navegação S /A (Servicio MERCOSUR)-Pacific Anchor Line-Docas Navegação Marítima (DNM)</i> CABOTAJE REGIONAL COSTA EST SURAMERICA Servicios conjuntos: <i>Companhia Libra de Navegação - Ivaran ECL-Braztrans Aliança Navegação e Logística-Hamburg Süd Maruba-ZIM. CostaContainer Line-GMC /Ybarra-Italia di Navegazione Spa-Grimaldi-Companhia Paulista de Comercio Marítimo CGM-Transroll Navegação. Cho Yang-Di Gregorio Navegação-DSR/Senator-Hanjin-Panamerican Independent-ZIM ECL-CMN. Dodero, Conar, P&O Nedlloyd</i>	Costa Rica	Puerto Caldera	México	Salina Cruz Manzanillo Mazatlán	Servicios conjuntos <i>Companhia Libra de Navegação S /A-Maruba, MOL, Italia di Navegazione SpA.</i>
					Nicaragua	Corinto			
Uruguay	Montevideo	Perú	Ilo Matarani Callao Chimbote Salaverry Paíta	Honduras	San Lorenzo	EUA	Long Beach /Los Angeles San Francisco Portland Seattle		
Brasil	Rio Grande Itajaí São Francisco do Sul Paranaguá Santos Sepetiba Rio de Janeiro Vitoria Salvador (feeder a Manaus) Recife Suape Cabedelo Fortaleza			Ecuador	Puerto Bolívar Guayaquil Manta Esmeraldas	El Salvador	Acajutla	Canadá	
		Guatemala	Puerto Quetzal						

COSTA ESTE DE SURAMÉRICA: ATLÁNTICO		COSTA ESTE DE NORTEAMÉRICA: ATLÁNTICO		NAVIERA OCEÁNICA	EUROPA		NAVIERA OCEÁNICA	EUROPA		NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		Norte			Mediterráneo		
					País	Puerto		País	Puerto	
Argentina	Ushuaia Puerto Madryn Bahía Blanca Buenos Aires	EUA	Miami Port Everglades Jacksonville Savannah Charleston Norfolk Baltimore Filadelfia Nueva York	Servicios conjuntos: Columbus Line- Aliança de Navegação e Logística. ECL-CMN. Cho Yang Shipping Co.-Di Gregorio Navegação-DSR /Senador-Hanjin- Panamerican Independent Line- ZIM. Companhia Libra de Navegação S /A-Transroll Navegação-CMA /CGM. Ivaran-CAT-APL. Maersk /Sealand. Evergreen MSC	España	Vigo Bilbao	Servicios conjuntos Aliança de Navegação e Logística- Hamburg-Sud. DSR /Senator-Blue Star Line- Container Ship- Montemar-P&O Nedlloyd- ECL-CSAV. CMBT-Maersk /Sealand. CMA /CGM- Transroll Navegação. MSC. Grimaldi & Cobelfret. Hapag Lloyd. Marfret. Montemar.	España	Algeciras Valencia Barcelona	Servicios conjuntos Maruba-ZIM. (Servicio SAMEX). Italia de Navigazione Spa- Grimaldi- Companhia Paulista de Comercio Maritimo- Costa Container Line-CMA /CGM- Ybarra CGM Sud AEIE (Servicio SEAGULL). Neptunia-Croatian Line. MSC. Niver. Maersk /Sealand. Marfret. Companhia Libra de Navegação, Hamburh Süd. Global Transporte Oceânico. Neptunia.
			Uruguay		Montevideo	Canadá				
Brasil	Rio Grande Itajaí São Francisco do Sul Paranaguá Santos Sepetiba Rio de Janeiro Vitoria Salvador (feeder a Manaus) Recife Suape Cabedelo Fortaleza	Canadá	Halifax	Países Bajos	Róterdam		Italia	Genova Livorno Nápoles Gioia Tauro Salerno		
				Reino Unido	Felixstone Southampton Liverpool					
				Alemania	Hamburgo					

COSTA ESTE DE SURAMÉRICA: PACÍFICO		GOLFO DE MÉXICO Y CARIBE		NAVIERA OCEÁNICA	AUSTRALASIA				NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		ASIA		OCEANÍA		
					País	Puerto	País	Puerto	
Argentina	Ushuaia Puerto Madryn Bahía Blanca Buenos Aires	EUA	Mobile Nuevo Orleáns Houston	Servicios conjuntos <i>Ivaran-TMM-Libra.</i> <i>Maersk-Sealand.</i> Companhia Libra de Navegação S /A- Transroll Navegação- CMA /CMG. <i>P&O Nedlloyd-</i> <i>Aliança de Navegação e Logística-Columbus Line.</i> <i>Agromar, ATL, CTA, MSC, TBS, ZIM, Frota Oceanica e Amazônica, APL, Lykes, TMM, Sea Freight Line, CAT, Línea Amazónica Peruana. (Servicio Iquitos-Leticia /Colombia)-Manaus-Itacoatiara-Santarem /Brasil-puertos del Golfo en EUA, México y Colombia)</i>	Corea	Pusan / Busan Inchon Kunsan	Nueva Zelanda	Auckland	SERVICIO PARA ASIA <i>Maersk /Sealand- NYK Line-Norsul-Quadrant-CSAV (Servicio conjunto GEX).</i> <i>MOL-P&O Nedlloy.</i> <i>COSCO-Natai.</i> <i>Kien Hung Shipping Co., Yang Ming Line-PRO Lin.</i> <i>Evergreen.</i> <i>CMA /CGM.</i> <i>CLAN, TMM Lines.</i> <i>Lykes Line.</i> <i>Asia Express Lines.</i> <i>Quadrant Container Line. Hamburg-Süd.</i> <i>Global Transporte Oceánico, Frota Oceánica y Amazônica.</i> SERVICIO PARA OCEANÍA
		México	Altamira Tampico Veracruz						
		Guatemala	Santo Tomás de Castilla		Japón	Yokohama /Chiba Kobe Nagoya Osaka, Moji Kanda			
		Honduras	Puerto Cortes				Australia	Brisbane Sydney Mélburne	
		Costa Rica	Puerto Limón		Uruguay	Montevideo			
		Panamá	Manzanillo				Colombia	Barranquilla Cartagena	
Brasil	Rio Grande Itajaí São Francisco do Sul Paranaguá Santos Sepetiba Rio de Janeiro Vitoria	Venezuela	Maracaib o Puerto Cabello La Guaira	Taiwán	Keelung Kaohsiung Taichung				
		Trinidad	Port of Spain						

COSTA ESTE DE SURAMÉRICA: PACÍFICO		GOLFO DE MÉXICO Y CARIBE		NAVIERA OCEÁNICA	AUSTRALASIA				NAVIERA OCEÁNICA
País	Puerto	País	Puerto		ASIA		OCEANÍA		
					País	Puerto	País	Puerto	
	Salvador (feeder a Manaus) Recife Suape Cabedelo Fortaleza								<i>PRO Line. MOL. P&O Nedlloyd.</i>

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

CUADRO 2.10
MAILLA PORTUARIA MARÍTIMA DEL CONO SUR

PUERTO	CONEXIÓN VIARIA		MUELLE DE ATRAQUE (n°, calado y longitud n m)	ALMACENAMIENTO			EQUIPO PARA MANIPULO DE CARGA				
	Ferroviaria	Autoviaria		Abierto (m2)	Bodegas (m2)	Silos (TM)y Tanques (m3)	Carga General	Contenedores			Graneles
							Grúas de muelle	Grúas pórtico	Cargador es Elevador es	Carretillas, Apiladoras	Fajas, Absorbedores
ATLÁNTICO											
Buenos Aires (Pto. Nuevo: Terminales: 12 (T. Río de la Plata, 2 3T. Portuarias Argentinas, 4 (Maersk),-5 (BACTSSA), ENCYM y TERBASA. Dock Sur: Secciones 1-2, con 16 terminales) (depósito franco para Paraguay)	FBSA-BAP- FSR-NCA- FMSA- FEPSA	Red nacional	15 de 6.603 (6.5-9.6)	Extensos patios	Dock Sud 190.000	Dock Sud, Tanque de 161.250 m3 (combustibles), 36.000 (químicos) 8.200 (aceites y sebos), 11.000 (alcoholes)	13 móviles (27 a 300 TM) y 3 fijas	11	95	20	Varias (2000 TM/h)
Montevideo (depósito franco para Paraguay)	AFE		12 de 4.253 (incluyendo el fluvial y rampa para RO /RO (5-10)	243.230 Patio de contenedor es de 10 ha	103.770 y 26.000 m3 frigorífico		2 de 40TM	1 de 40 TM (25 TEU /h)	8	Varios	Varias
			22 de	Puerto nuev 50,800 (carga general),		2 horizontales de 152.000 y 1 vertical de 130.000 (trigo y soya)					

PUERTO	CONEXIÓN VIARIA		MUELLE DE ATRAQUE (n°, calado y longitud n m)	ALMACENAMIENTO			EQUIPO PARA MANIPULO DE CARGA				
	Ferroviaria	Autoviaria		Abierto (m2)	Bodegas (m2)	Silos (TM)y Tanques (m3)	Carga General	Contenedores			Graneles
							Grúas de muelle	Grúas pórtico	Cargadores Elevadores	Carretillas, Apiladoras	Fajas, Absorbedores
Rio Grande (depósito franco para Paraguay)	ALL	Red nacional	1.952 y 8 terminales de 2.272 (5.0-14.5)	10.400 (graneles sólidos), 9.415 (frigoríficos) Super puerto 810 (frigoríficos), 29.000 (granos y tortas), 18.000 (fertilizantes)	50.800 (carga general), 10.400 (graneles sólidos), 9.415 (frigorífico)	Tanques, 9 de 69.420 (petróleo) 15.000 (amonio), 7.000 (ácido sulfúrico), 3 de 21.000 (ácido fosfórico), 2 de 32.113 (químicos)	4 (17-125)	2 de 50 /60 TM	8 de 15 y 37 TM y 8 de 40 TM	78 apiladoras de 1-36.7 TM	Varias
Paranagua (depósito franco para Paraguay)	FERROBAN ALL FERROPAR	Red nacional	12 de 5.416 (6-12)	2 de 56.600	2 de 3.570 y 28 de 75.660 (incluye zona de Paraguay)	6 verticales de 186.000 (granos) 22 horizontales de 803.500 (granos y tortas) y 48 tanques de 212.000 (aceites vegetales, petróleo) 47 tanques privados de 87.000	6 (136 TM)	2 (Terminal de contenedores de Paranaguá-TCP)	2 de 30 TM		36 (400-1.500 TM /h) 2 absorbedores (150 TM /h)
Santos (Terminales comercial y especializado. Terminales privados de uso mixto)	BRAFESA-FERROBAN-FENOSA-ALL-MSR	Red	11.042 (1.800 privados) y 3 rampas RO /RO	Comercial: 124.049, 4 patios de contenedores de 8.950 TEU. Especializa	Comercial: 45 internos y 39 externos con 516.000 (7.070 (frigorífico),	Comercial: 482 tanques de 775.180 m3. Privados: 5 para graneles, soya, pelets de soya y de cítricos jugos y pulpas de cítricos abonos, producto	Comercial: 96 de 40 TM, 4 de 15-30 TM.	Comercial: 3 de 20-30 TEU /h. Especializados: 7 de 20-	Comercial: 2 de 20 TEU /h. Especializados: 5 de 20	Comercial: 6 de 30-42 tm. Especializados:	Comercial: 10 fajas (300-900 tm /h) 5 absorbedores (600-1.500 tm

PUERTO	CONEXIÓN VIARIA		MUELLE DE ATRAQUE (n°, calado y longitud n m)	ALMACENAMIENTO			EQUIPO PARA MANIPULO DE CARGA				
	Ferroviaria	Autoviaria		Abierto (m2)	Bodegas (m2)	Silos (TM)y Tanques (m3)	Carga General	Contenedores			Graneles
							Grúas de muelle	Grúas pórtico	Cargadores Elevadores	Carretillas, Apiladoras	Fajas, Absorbedores
(depósito franco para Bolivia y Paraguay)		nacional	(6-14)	dos (contenedores y fertilizantes) 209.205 Patio de contenedores de 350.000	Especializados: 4 de 181.530	químicos, carbón hierro, productos siderúrgicos. Silos de 242.000	Especializados: 11 de 6-10 TM	30 TEU /h	TEU /h y 5 de 40 TM	35 de 10-37 TM	/h). Especializados: 78 fajas (300-1.200 tm /h)
Sepetiba	ALL-FCA-MSR		4 de 540 (12-15)	5 de 177.000 (carbón y coke)		Silos verticales de 30.630 (alúmina)	2	2		11	Varias
Rio de Janeiro	ALL-FCA-MSR	Red nacional	Continuo de 6.740 y 41 de 883 (7.5-12.5)	Patios de 190.400 (81.500 para trigo)	23 de 93.100 18 externos de 76.394	Silos de 71.000	26 (21-150 TM)	1	7	164 apiladoras (2-30.5 TM)	28 fajas (50-4.000 TM /h) 10 absorbedores (300 TM /h)
PACÍFICO											
Antofagasta (depósito franco para Bolivia y Paraguay)	FERRONOR FCAB	Red nacional	7 de 1291 (9.14-11.28)	52.550	3 de 14.000, 1 de 3.100 (para Bolivia)		6 de 12 TM y 8 móviles de 6 TM		10 de 2.5-7 TM		
Mejillones			(20)	Patios							
Iquique (ITI y EPI)	FERRONOR		4 de 1043 (9.1-16)	64.315 Patio de 22.000 para 3.500 TEU	2 de 9.680, 1 de 1.500 tm (frigorífico)		2 Gottwald (38 TEU /h) 2 de 50 y 12 TM		Varios		
Arica (depósito franco)	FCALP		7 de 1.250 (13.1.13.7)	7 de 130.656 y 3 ha (mineral de Bolivia) 14 ha zona ex	7 de 17.776	Silo	2 de 30 y 35 TM			2 Apiladoras	

PUERTO	CONEXIÓN VIARIA		MUELLE DE ATRAQUE (n°, calado y longitud n m)	ALMACENAMIENTO			EQUIPO PARA MANIPULO DE CARGA				
	Ferroviaria	Autoviaria		Abierto (m2)	Bodegas (m2)	Silos (TM)y Tanques (m3)	Carga General	Contenedores			Graneles
							Grúas de muelle	Grúas pórtico	Cargadores Elevadores	Carretillas, Apiladoras	Fajas, Absorbedores
para Bolivia)		Red nacional		tra portuaria contenedores							
Ilo (depósito franco para Bolivia)	FF. CC a los yacimientos cupríferos de Toquepala y Cuajone		1 de 302 y rampa para RO /RO 1 de 180 privado (9-18)	38.000 para carga general y vehículos 26.540 para contenedores	.500 carga general		1 de 18 TM		Portacontenedores de 40 y 45 TM, 6 elevadores de 22 y 15 TM		
Matarani (franquicias para Bolivia)	PERÚRail		3 con 583 y rampa de 40 para RO /RO (9.6-13.0)	36.625 carga general, contenedores y patio minerales de 17.718	6 con 20.590 carga general	55 de 7 5.000	8 grúas de 12 a 25 TM		1 elevador de 20 TM		Faja de 1.000 TM /h

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

**CUADRO 2.11
EMPRESAS PORTUARIAS MARÍTIMAS DEL CONO SUR**

PAÍS	PUERTO	EMPRESA PORTUARIA		
		Pública	Privada	
ATLÁNTICO				
Argentina	Puerto Nuevo		<i>Terminales Río de la Plata (Term. 1 y 2)</i>	
			<i>Terminales Portuarias Argentinas (Terminal 3)</i>	
			<i>Terminales 4 S. A. (Terminal 4)</i>	
			<i>BACTSSA (Terminal 59)</i>	
	Buenos Aires		Dock Sud	<i>Emcym</i>
				<i>Terbasa</i>
				<i>Eslogan S. A.</i>
				<i>TAGSA</i>
				<i>Antivari S.A.C.I.C</i>
				<i>Orval S. A.</i>
				<i>Sol Petroleo S.A.</i>
				<i>Indupa</i>
				<i>Tenanco</i>
				<i>Tanker S. A.</i>
				<i>De Bernardi S. A.</i>
				<i>Seatank S. A.</i>
				<i>PAMPSA</i>
				<i>Union Carbide S. A.</i>
<i>EG3 S. A.</i>				
<i>YPF S. A.</i>				
<i>Shell</i>				
<i>DAPSA</i>				
<i>Zona cedida para Paraguay</i>				
Uruguay	Montevideo	<i>Administración Nacional de Puertos (ANP)</i>		
		<i>Zona cedida para Bolivia</i>		
Brasil	Rio Grande do Sul	<i>Superintendencia do Porto Rio Grande do Sul</i>	<i>Bianchini S. A. Comércio e Agricultura</i>	
			<i>Adobo Trevo S.A.</i>	
			<i>Terminal Marítimo Luiz Fogliato S. A. (TERMASA)</i>	
			<i>Cerval Alimentos S. A.</i>	
	<i>Zona cedida para Paraguay</i>			
	Paranaguá		<i>Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA)</i>	<i>Catalina Terminais Marítimos Ltda.</i>
				<i>Terminais e Transportes Ltda.</i>
				<i>Terminal de Contêineres deParanaguá(TCP)</i>
	<i>Zona cedida para Bolivia y Paraguay</i>			
	Santos		<i>Companhia Docas do Estado de São Paulo (COSIPA es la operadora del puerto)</i>	<i>Industria Comércio Fertilizantes (ULTRAFERTIL)</i>
				<i>USIMINAS</i>
	<i>Zona cedida para Bolivia y Paraguay</i>			
Sepetiba			<i>Minera4ões Brasileiras Reunidas (MBR)</i>	
Rio de Janeiro		<i>Companhia Docas doRio de Janeiro (CDRJ)</i>	<i>Petróleo Brasileiro S. A (PETROBRAS)</i>	
			<i>Multiportos Operadora Portuaria</i>	
			<i>Esso Brasileira de Petróleo</i>	
			<i>Intercon-Terminais e Containers e Logística</i>	
<i>Shell do Brasil S. A.</i>				

EMPRESA PORTUARIA			
PAÍS	PUERTO	Pública	Privada
PACÍFICO			
Chile	Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta (EPA)	Antofagasta Terminal Internacional (ATI)
		Zona cedida para Bolivia y Paraguay	
	Mejillones		Compañía Portuaria de Mejillones S. A.
	Iquique	Empresa Portuaria Iquique (EPI)	Iquique Terminal Internacional (ITI)
	Arica		
Zona cedida para Bolivia			
Perú	Ilo	Empresa Nacional de Puertos (ENAPU)	Empresa Minera Toquepala
		Zona cedida para Bolivia	
	Matarani		Terminal Internacional del Sur (TISUR)
		Franquicias para Bolivia	

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

3 - MESO GEO-ENTORNO DEL PARAGUAY

3.1-Perfil de competitividad logística

3.1.1-Ventajas comparativas

Son características inherentes a la histografía y configuración geo-natural del país que incluyen aspectos demográficos, topográficos, ordenamiento territorial regional, vinculación oceánica, potencial viario, vinculación con el entorno fronterizo de los países vecinos, etc. Comercialmente, son ventajas positivas para el comercio nacional, con Suramérica y con los mercados de ultramar y ellas contribuyen a paliar y mitigar los efectos de la localización geográfica del país sin litoral marítimo. Sin ser exhaustiva, se menciona seguidamente una lista de nueve aspectos que se han priorizado como las ventajas comparativas más sobresalientes (ver Cuadro 3.1).

- **Perfil geográfico**
 - **Localización:** Centro-Sur de Suramérica (19°-27° Latitud Sur).
 - **Superficie** Territorial: 406.752 Km² (7° en Suramérica).
 - **Perímetro Hidrográfico:** Fronterizo con Argentina (ríos Pilcomayo, Paraguay, Paraná)-Bolivia (río Negro)-Brasil (ríos Paraguay, Apa-Arroyo Estrella, Paraná).
 - **Población:** 6.125.000 (2.5% de Suramérica, 9° lugar).
- **Topografía territorial plana:** El país es una enorme llanura totalmente plana en el occidente o Chaco Boreal y mayoritariamente plana en el oriente, donde se encuentran algunas serranías que son estribaciones montañosas muy bajas de pequeñas colinas llamadas Cordillera de Amambay y Mbaracayú (ambas fronteras con Brasil), Caaguazú, Altos e Ibytyruzú /Villarica. La máxima altura nacional es de 200 m.
- **Oceanidad atlántica fluvioviaria**
 - **Hidrovia Paraguay-Paraná (HPP):** Los puertos fluviales del país en los ríos Paraguay y Paraná acceden por esta hidrovía a los puertos fluvio-marítimos de Santa Fe, Rosario y Nueva Palmira y a los marítimos de Buenos Aires y Montevideo.
 - **Hidrovia Tietê-Paraná (HTP):** Los puertos fluviales del país en el río Paraná acceden por esta hidrovía al puerto fluvial de Piracicaba en Brasil situada a 164 km de São Paulo y 236 Km de Santos por autoruta de 4 carriles. Hay programas en curso para solucionar la interfase por la Represa de Itaipú y dar continuidad a la navegación.
- **Potencial fluvioviario**
 - **Hidrovia Paraguay-Paraná:** Por el río Paraguay entre Bahía Negra-Paso de la Patria (confluencia ríos Paraguay-Paraná), 332 km fronterizo con Brasil (Bahía Negra-confluencia ríos Apa-Paraguay) y 373 km fronterizo con Argentina (Asunción-Paso de la Patria).
 - **Hidrovia Tietê-Paraná:** Por el río Paraná entre Salto del Guairá-Cdad. del Este (Represa de Itaipú), 199 km fronterizo con Brasil, y entre Cdad. del Este (confluencia ríos Paraná-Iguazú)-Paso de la Patria (río Paraná), 68 Km fronterizo con Argentina (río Iguazú-Paso de la Patria).
- **Potencial ferro-hidroeléctrico:** Paraguay, futuro primer exportador suramericano de energía hidroeléctrica (río Paraná), podría electrificar su red ferroviaria con la capacidad de las centrales hidroeléctricas binacionales de Itaipú (paraguayo-brasileña), Yacyretá-Apipé (paraguayo-argentina) y la proyectada de Corpus (paraguayo-argentina). Esto requiere rehabilitar el FCPCAL Asunción-Encarnación y construir la ferrovía Asunción-Ciudad del Este, para conectarla a la extensión en

curso Cascavel-Foz do Iguçu. Así mismo, una ferrovía transchaco, entre Asunción y la frontera con Bolivia y Argentina.

- **Potencial intermodal como plataforma logística fluvio-ferro-autoviaria suramericana**
 - **Ejes fluvioviarios:** Tres cuartas partes del este del país están contorneadas por los ríos Paraguay (oeste) y Paraná (este y sur).
 - ❖ **Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP):** Río Paraguay cruza al país de norte a sur, desde Bahía Negra (frontera con Bolivia) hasta confluencia río Apa (332 km), tramo fronterizo compartido con Brasil-Asunción (567 km); hasta la confluencia río Paraná (375 km), tramo fronterizo compartido con Argentina. Total navegable por Paraguay, 1.274 km.
 - ❖ **Hidrovía Tietê-Paraná (HTP):** Río Paraná contornea el este y sur del país, desde el Salto de 7 Quedas hasta la desembocadura del río Iguazú (199 km), tramo fronterizo compartido con Brasil; hasta la confluencia con el río Paraguay (681 km), tramo fronterizo compartido con Argentina. Total navegable por Paraguay, 880 km.
 - **Ejes autoviaros:** Dos ejes constituyen la columna vertebral de comunicaciones terrestres en el país y ambos suman entre la frontera con Brasil y con Bolivia 1.144 km.
 - ❖ **Ciudad del Este-Asunción:** Es el principal eje viario del país (este-oeste) por la importancia del flujo de tráfico de exportación e importación hacia los puertos del Brasil, particularmente Paranaguá. Totaliza entre ambas ciudades 330 km.
 - ❖ **Transchaco:** Es el gran eje sureste-noroeste a la que convergen otros ejes complementarios norte-sur y este-oeste. Se inicia en Asunción y termina en la frontera con Bolivia, totalizando 814 km.
 - **Ejes intermodales fluvio-autoviaros:** Cuatro ejes autoviaros y fluvioviarios pueden convertirse en alimentadores recíprocos de la red nacional y de las redes autoviaras de los otros cuatro países miembros de la Cuenca del Plata. Con los corredores interoceánicos que atraviesen el país, pueden potenciar la localización geo-estratégica del país como una de las plataformas logísticas suramericanas.
 - ❖ **Fuerte Olimpo (frontera fluvial con Brasil)-Fortín Sargento Rodríguez (frontera con Bolivia):** Futuro puente a construirse sobre el río Paraguay para conectar con Porto Braga y la red autoviaria del Brasil. Aproximadamente 450 km.
 - ❖ **Carmelo Peralta (frontera fluvial con Brasil)-Pozo Hondo (frontera con Argentina, puente internacional sobre el río Pilcomayo):** Está incluido en la IIRSA, la pavimentación del tramo hasta Loma Plata en la Transchaco y la construcción del puente sobre el río Paraguay a Porto Murtinho para conectarse con Brasil a la red autoviaria y a la red ferroviaria con la futura extensión de FENOSA desde Campo Grande. Aproximadamente 580 km.
 - ❖ **Puerto Esperanza (frontera fluvial con Brasil)-Pozo Hondo (frontera con Argentina, puente internacional sobre el río Pilcomayo):** Futuro puente a construir sobre el río Paraguay para conectarse con la red autoviaria del Brasil. Aproximadamente 500 km.
 - ❖ **Pedro Juan Caballero (Ponta Porã, frontera con Brasil)-Misión San José del Estero (frontera con Argentina sobre el**

río Pilcomayo): En Brasil la red ferroviaria con FENOSA, llega hasta Ponta Porã. Aproximadamente 640 km.

- **Preferencias en puertos marítimos y fluviales suramericanos:** Depósitos francos en puertos del Atlántico y del Pacífico
 - **Atlántico**
 - ❖ **Argentina:** Buenos Aires
 - ❖ **Brasil:** Santos Paranaguá Río Grande
 - ❖ **Uruguay:** Montevideo
 - **Pacífico**
 - ❖ **Chile:** Antofagasta
 - **Hidrografía Paraguay-Paraná**
 - ❖ **Argentina:** Rosario
 - ❖ **Uruguay:** Nueva Palmira
- **Complementariedad logística con países fronterizos:** Ferroviaria, autoviaria, fluvioviaria y aeroviaria y corredores interoceánicos.
 - **Argentina**
 - ❖ **Potencial de conexiones viarias:** Ferroviaria, autoviaria, fluvioviaria y aeroviaria.
 - ❖ **Facilidades de acceso a Puertos del Atlántico:** Rosario (fluvio-marítimo y Buenos Aires).
 - ❖ **Corredores interoceánicos:** Brasil-Paraguay-Argentina-Chile.
 - **Bolivia**
 - ❖ **Potencial de conexiones viarias:** Autoviaria, fluvioviaria y aeroviaria.
 - ❖ **Corredores interoceánicos:** Brasil-Paraguay-Argentina-Perú y Brasil-Paraguay-Argentina-Chile (3).
 - **Brasil**
 - ❖ **Potencial de conexiones viarias:** Ferroviaria (futura), autoviaria, fluvioviaria y aeroviaria.
 - ❖ **Facilidades de acceso a Puertos del Atlántico:** Río Grande-Paranaguá-Santos.
 - ❖ **Corredores interoceánicos:** Brasil,-Paraguay-Argentina-Perú y Brasil-Paraguay-Argentina-Chile (3) y Brasil-Paraguay-Argentina-Chile.
- **Vinculación geo-étnica con países vecinos:** Guaraní
 - **Argentina:** Misiones-Corrientes-Formosa-Chaco.
 - **Bolivia:** Tarija-Chuquisaca (este), Santa Cruz (sur).
 - **Brasil:** Paraná-Santa Catarina-Rio Grande do Sul.

3.1.2-Desventajas competitivas

Son así mismo, características inherentes a la topografía y configuración geo-natural del país que incluyen aspectos de lejanía a los litorales de ambos océanos, insuficiente conectividad física con el Chaco y carencia de infraestructura ferroviaria. Estos tres aspectos constituyen factores limitativos que afectan seriamente la competitividad de los productos que comercia el país dentro de su territorio y al exterior. Se agudiza el efecto negativo al aumentar el tiempo de tránsito de exportaciones e importaciones, influyendo en el valor de cada expedición al incrementarse el costo del capital inmovilizado. Como consecuencia de esto, se eleva el precio del producto paraguayo en el mercado exterior, particularmente en los de ultramar, por tener que transitar por uno o dos países antes de llegar o venir a /de dichos mercados ultramarinos (ver Cuadro 3.1).

- **Acceso terrestre y fluvial a los litorales atlántico y pacífico: terrestre y fluvial a litorales atlántico y pacífico:** Distancia promedio frontera-puerto entre 950 km y 2.881 km.
 - **Atlántico**
 - ❖ **Argentina:** Desde Asunción a Rosario 1.400 km fluvioviarios (HPP) y 1.200 km autoviaros (R-11-14), a Buenos Aires fluvioviarios 1.650 km (HPP) y 1.353 km autoviaros (R-11-9).
 - ❖ **Brasil:** Desde Asunción a Santos 1.590 km fluvio-autoviario (HTP) y 1076 km autoviaros (BR-396-369 /SP-280), a Paranaguá 757 km autoviaros (BR-277), Río Grande 1050 km autoviaros (BR-158-392).
 - ❖ **Uruguay:** Desde Asunción a Nueva Palmira 1.613 km fluvioviarios (HPP) y a Montevideo 1.970 km autoviaros (HPP).
 - **Pacífico**
 - ❖ **Chile:** Desde Asunción para Antofagasta (depósito franco) 1.976 km autoviaros, vía Argentina (AR-11-15-51, CH-27-23-5).
 - ❖ **Perú:** Desde Asunción a Ilo /Matarani 2.803 /2.881 km autoviaros, vía Bolivia (BO 6-1).
- **Insuficiente conectividad física con el Chaco:** El Chaco (60 % del territorio) solamente está conectado con el resto del país por un eje autoviario, la TRANSCHACO (R-9) que va desde Asunción hasta la frontera con Bolivia (Fortín Infante Teniente Rivarola y Fortín Sargento Rodríguez). En julio 2007 se inauguró la ruta pavimentada hasta Fortín Teniente Rivarola. Existen numerosos ramales (sin pavimento y huellas que se denominan picadas) que llegan también a la frontera con Bolivia (Fortín Palmar de Las Islas), a la frontera con Argentina (Pozo Hondo) y a la frontera fluvial en el río Paraguay con Brasil (Fuerte Olimpo y Carmelo Peralta).
- **Carencia de infraestructura ferroviaria:** La no existencia de servicio en los 441 km del FCPCAL impone al país una seria limitación para el comercio de exportación y a la competitividad de los productos. La antigua conexión Encarnación-Posadas (puente internacional ferro-autoviario) con el ferrocarril FMSA de Argentina y su interconexión con el ferrocarril AFE del Uruguay, vía Concordia-Salto, permitían el uso de este modo de transporte para acceder a los puertos de Buenos Aires y Montevideo.

**CUADRO 3.1
PERFIL DE COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA**

VENTAJAS COMPARATIVAS	DESVENTAJAS COMPETITIVAS
Perfil geográfico: Localización Centro-sur de Suramérica, Superficie 406752 km ² , Perímetro fluvioigráfico fronterizo con Argentina (ríos Pilcomayo, Paraguay, Paraná)-Bolivia (río Negro)-Brasil (ríos Paraguay, Apa-Arroyo Estrella, Paraná) y Población 6.5 millones.	Acceso terrestre y fluvial a litorales atlántico y pacífico: Distancia promedio frontera-puerto entre 950 km y 2.881 km.
Topográfica territorial plana: Enorme llanura plana en el occidente (Chaco Boreal) y gran parte en el oriente (algunas serranías como estribaciones montañosas de pequeñas colinas), la Cordillera de Amambay y Mbaracayú (ambas fronteras con Brasil), Caaguazú, Altos e Ibytyruzú /Villarica. La máxima altura nacional es de 200 m.	Insuficiente conectividad viaria con el Chaco: Chaco Boreal (60 % territorio) solo conectado al resto del país por la TRANSCHACO (R-9) entre Asunción y frontera con Bolivia (Fortín Sargento Rodríguez). Existen numerosos ramales (sin pavimento y huellas) que llegan también a la frontera con Bolivia (Fortín Infante Teniente Rivarola y Fortín Palmar de Las Islas), a la frontera con Argentina (Pozo Hondo) y a la frontera fluvial en el río Paraguay con Brasil (Fuerte Olimpo y Carmelo Peralta).
Oceanidad atlántica fluvioviaria: Acceso fluvioviario por la Cuenca del Plata (HPP y http)	
Potencial fluvioviario: Malla de ríos navegables (2.142 km) en la Cuenca del Plata, hidrovías HPP y HTP.	
Potencial ferro-hidroeléctrico: Paraguay, futuro primer exportador de energía hidroeléctrica (río Paraná), podría electrificar su red ferroviaria con la capacidad de las centrales hidroeléctricas binacionales de Itaipú (PAR-BRA), Yacyretá-Apipé (PAR-ARG) y la proyectada de Corpus (PAR-ARG). Se requiere rehabilitar el FCPCAL (Asunción-Encarnación) y construir la ferrovía a Asunción-Cdad. del Este, para conectarla a la extensión en curso Cascavel-Foz do Iguacu. Así mismo, una ferrovía transchaco Asunción-frontera con BOL-ARG.	
Potencial intermodal como plataforma logística fluvio-ferro-autoviaria suramericana: Ejes fluvioviarios, Ejes autoviaros, Ejes intermodales fluvio-autoviaros.	Carencia de infraestructura ferroviaria: Impone al país una seria limitación para el comercio de exportación y a la competitividad de los productos. La antigua conexión Encarnación-Posadas con el ferrocarril FMSA de Argentina y su interconexión con el ferrocarril AFE del Uruguay permitían el acceso a los puertos de Buenos Aires y Montevideo.
Preferencias en puertos marítimos y fluviales suramericanos: En Atlántico, Pacífico e hidrovía HPP.	
Complementariedad logística con países fronterizos: Conexiones viarias, fluviovías compartidas, corredores interoceánicos.	
Vinculación geo-étnica con países vecinos: Guaraní.	

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

3.2-Estructura del comercio exterior

Se analizan las cifras de exportación e importación, en volumen y valor, para el período entre los años 2000-2005.

3.2.1-Características y evolución

Las exportaciones e importaciones se incrementaron 135,4 % y 27,0 % en volumen y 108,0 %, 70,6 % en valor, respectivamente entre dichos años, alcanzando en el 2005 los 8 y 3.4 millones de tm (exportaciones e importaciones) y US\$ 1.811 y US\$ 3.742 millones. La balanza comercial fue positiva en volumen multiplicándose por más de seis,

pero en valor ha sido persistentemente negativa desde el 2000, alcanzando casi -2 mil millones el 2005 (ver Cuadro 3.2).

CUADRO 3.2
COMERCIO EXTERIOR TOTAL
(tm 000, US\$ 000.000)

TOTAL	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Expo (FOB)	3.416	871	4.584	990	4.113	951	5.510	1.241	5.709	1.626	8.040	1.811
Impo (CIF)	2.712	2.193	2.647	2.182	2.600	1.672	3.037	2.227	4.024	3.129	3.445	3.742
Balanza	704	-1.322	1.937	-1.192	1.513	-721	2.473	-986	1.685	-1.503	4.595	-1.931

Fuente: Elaborado por el consultor con información de ALADI.

3.2.2-Exportaciones e importaciones con mercados fronterizos y de ultramar

Los siguientes cinco mercados exteriores por bloques económicos, continentes y países son más importantes (volumen y valor 2005) y representan en conjunto sobre el 80 % de lo exportado y el 57 % y 78 % de lo importado (ver Cuadro 3.3 y 3.4).

- **MERCOSUR:** *Tres cuartas partes del volumen exportado e importado y casi la mitad del y valor exportado e importado* se comercia con este mercado. El 2005 Brasil compró al Paraguay 25 % y 18 % en volumen y valor y vendió al Paraguay el 40 % y 25 % en volumen y valor. Argentina compró al Paraguay 8 % y 6 % (volumen y valor) y vendió al Paraguay 32 % y 18 %. El comercio con estos dos países al ser fronterizos, no afecta a la mediterraneidad. Al Uruguay, se exportó el 2005, 41.5 % y 26.5 % (volumen y valor), habiéndose mantenido esta importancia en el sexenio 2000-2005; en cambio las importaciones desde el Uruguay han sido proporcionalmente marginales. Dentro del MERCOSUR (2005), en orden de importancia para las exportaciones de Paraguay están, en volumen y valor, Uruguay (más de la mitad), Brasil y Argentina y para las importaciones están, en volumen y valor, Brasil (más de la mitad) y Argentina (sobre el 40 %). Uruguay es marginal.
- **Chile:** Representó 2 % y 0,6 % en volumen y 3.6 % y 1.1 % en valor, de las exportaciones e importaciones. Es un mercado adyacente y no afecta a la mediterraneidad.
- **EUA:** En volumen participó con 1 % y en valor con 3 % y 5.6 % en valor de lo exportado e importado. Es un mercado de ultramar.
- **UE:** Representó 4.1 % y 2 % en volumen y 10 % y 6 % en valor, de lo exportado e importado, figurando Alemania, España e Italia como los socios comerciales más importantes. Todos los países miembros son mercados de ultramar.
- **ASIA:** Este mercado participa en las exportaciones e importaciones (2005) con 2 % y 8.5 % en volumen y con 7.1 % y 33.5 % en valor. Los países mayoritarios son China con 228 y 716 mil tm, y US\$ 82 y 70 millones (exportación e importación), que es el mercado más importante en este continente con más de la mitad del volumen y valor de exportaciones e importaciones y Japón con 24 y 21 mil tm, y US\$ 18 y 278 millones (exportación e importación). Todos son mercados de ultramar.

El aspecto más relevante de este espectro de mercados objetivo, para los efectos del costo que representa la mediterraneidad, es la proporción que representa el intercambio comercial con el mercado de países fronterizos (MERCOSUR: Argentina, Brasil, y Paraguay, CAN: Perú y Chile) y Uruguay como mercado aledaño, y la proporción que representa el intercambio comercial con el mercado de países de ultramar (resto del mundo).

Se puede deducir que durante el período 2000-2005 (ver Cuadro 3.5) el mercado de países fronterizos y Uruguay ha sido el comprador y vendedor proporcionalmente más importante para las exportaciones e importaciones del Paraguay, lo atestiguan los porcentajes. Estos, aunque decrecientes para las exportaciones, han fluctuado entre el 70 % el 2000 hasta el 55 % el 2005 y para las importaciones la situación ha sido similar, aunque con una diferencia menor entre el 2000 (53 %) y el 2004 (52 %) y solo el 2005 el mercado de ultramar con 54 % se muestra como abastecedor de importaciones más importante.

Dentro de esta dicotomía de proporcionalidad, surge el aspecto del tonelaje movilizado (ver Cuadro 3.4), pudiéndose apreciar en las cifras del 2005 que el comercio con el mercado de los países fronterizos y Uruguay muestra un porcentaje similar para el tonelaje de lo exportado e importado (75.36 % y 75.16 %), pero la proporción en el valor exportado es mayor que aquella del valor importado (51.79 % y 45.38 %). En el caso del comercio con los países de ultramar, la proporcionalidad del volumen de exportaciones e importaciones es casi igual (24.65 % y 24.84%), siendo superior en valor las importaciones (54.62 % contra 46.21 %).

La tasa del tonelaje importado /exportado permite apreciar porcentualmente este desbalance (ver Cuadro 3.6), que en el año 2000 el tonelaje importado equivalía al 79.38 % del tonelaje exportado, mostrándose una tasa muy variable durante el quinquenio 2000-2005 con numerosos altibajos. El año 2005 el tonelaje exportado más que duplicó aquel importado (8.041 millones de tm contra 3.446 millones de tm). La balanza comercial en valor ha sido persistentemente negativa durante el quinquenio 2000-2005, habiendo alcanzado el déficit a US\$ 1.931 millones en el 2005.

Por mercados objetivos individuales se aprecia la siguiente situación, con los países fronterizos y Uruguay el tonelaje exportado equivale cada vez menos al tonelaje importado, solo la mitad entre 2000 y 2005 (79.38 % contra 42.85 %), con el MERCOSUR es dramático (85.31 % contra 42.41 %). Con la CAN-Bolivia todo lo contrario, pues de casi un comercio incipiente con tasas de 0.24 % y 1.64 % los años 2000-2001, se equilibra la tasa del tonelaje exportado e importado el 2004 y 2005 con cifras de 122.61 % y 108.85 %, revirtiéndose la tendencia hacia un mayor tonelaje importado.

En otras palabras, en términos del comercio exterior total, Paraguay moviliza mucho más tonelaje exportación y se puede inferir que este desbalance tiene un efecto sobre el valor del flete. Esta diferencia en el tonelaje transportado hacia o desde los puertos de los países de tránsito, se refleja en la mayor demanda por camiones en los períodos de gran volumen de exportación que acontece en la época de cosecha de soya. Por lo tanto, la cotización de los fletes de exportación es más elevada que los fletes que se cobran para la carga de importación, lo cual afecta la competitividad de los productos de exportación. Un correctivo a esta situación es el establecimiento de una bolsa de fletes a nivel nacional del Paraguay y coordinadamente con los países fronterizos.

CUADRO 3.3
COMERCIO EXTERIOR POR MERCADO SELECCIONADO DE DESTINO Y ORIGEN
 (tm 000 000, US\$ 000, export. FOB e import. CIF)

BLOQUE	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
MERCOSUR												
Argentina												
Export.	409,166	93,582	332,098	60,827	115,725	34,720	233,164	66,355	411,252	101,843	667,493	107,303
Import.	1,086,749	511,996	1,137,990	526,477	921,729	344,558	1,034,501	439,370	1,388,747	668,672	1,105,980	681,149
Balanza	-677,583	-418,414	-805,892	-465,650	-806,004	-309,838	-801,337	-373,015	-977,495	-566,829	-438,487	-573,847
Brasil												
Export.	1,528,445	336,562	1,653,824	277,889	1,952,169	352,973	2,408,368	424,874	1,443,079	312,497	2,023,357	325,527
Import.	963,246	537,753	912,531	602,764	1,027,507	511,486	1,209,524	654,737	1,802,067	868,715	1,395,186	947,493
Balanza	565,199	-201,191	741,293	-324,875	924,662	-158,513	1,198,844	-229,864	-358,988	-556,218	628,172	-621,966
Uruguay												
Export.	543,329	122,984	979,855	180,018	770,597	165,052	1,101,929	243,115	1,724,686	451,210	3,338,752	479,290
Import.	66,538	81,972	48,784	72,510	55,141	61,462	73,522	61,682	95,388	64,445	56,277	55,789
Balanza	476,791	41,012	931,071	107,508	715,457	103,589	1,028,407	181,432	1,629,297	386,765	3,282,475	423,500
TOTAL MERCOSUR												
Export.	2,480,940	553,128	2,965,778	518,734	2,838,491	552,744	3,743,460	734,344	3,579,017	865,550	6,029,602	912,120
Import.	2,116,534	1,131,721	2,099,306	1,201,751	2,004,376	917,506	2,317,547	1,155,790	3,286,202	1,601,831	2,557,442	1,684,431
Balanza	364,406	-578,593	866,472	-683,017	834,115	-364,762	1,425,914	-421,446	292,814	-736,281	3,472,160	-772,312
CAN												
Bolivia												
Export.	61,018	19,213	113,997	27,191	57,606	16,194	62,980	21,391	24,009	22,432	29,411	25,763
Import.	144	533	1,870	3,472	8,113	3,590	9,788	3,073	29,436	10,288	32,014	13,804
Balanza	60,873	18,680	112,127	23,719	49,493	12,604	53,192	18,318	-5,427	12,145	-2,603	11,959
Colombia												
Export.	2,070	2,106	57,112	10,499	2,889	3,021	11,209	1,364	12,287	1,527	2,982	2,360
Import.	581	2,881	630	2,679	441	1,521	607	1,905	810	2,866	599	1,802
Balanza	1,489	-775	56,481	7,820	2,448	1,500	10,601	-541	11,477	-1,339	2,383	559
Ecuador												
Export.	12	537	221	1,485	10,223	2,591	2,136	2,284	26,416	7,087	8,183	5,200
Import.	448	1,172	485	754	120	480	78	293	246	555	197	437
Balanza	-435	-635	-264	731	10,103	2,110	2,057	1,991	26,170	6,532	7,985	4,764
Perú												
Export.	66,996	12,200	89,351	15,617	107,763	17,927	119,496	17,906	106,222	19,807	96,200	22,587
Import.	310	713	355	1,092	242	374	1,450	1,137	1,288	1,219	1,474	1,404
Balanza	66,687	11,487	88,996	14,525	107,521	17,553	118,046	16,769	104,933	18,588	94,726	21,184
Venezuela												
Export.	19,825	9,722	14,799	7,353	20,768	9,690	11,185	6,484	11,001	9,208	22,120	6,990

BLOQUE	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Import.	1,750	2,873	1,222	2,814	1,551	5,176	1,314	2,654	2,839	8,565	2,179	13,363
Balanza	18,075	6,849	13,577	4,538	19,217	4,514	9,871	3,830	8,162	643	19,941	-6,372
TOTAL CAN												
Export.	149,921	43,778	275,479	62,145	199,249	49,422	207,006	49,430	179,935	60,061	158,896	62,901
Import.	3,233	8,172	4,562	10,812	10,467	11,140	13,238	9,063	34,621	23,493	36,464	30,808
Balanza	146,688	35,606	270,917	51,333	188,782	38,282	193,768	40,367	145,315	36,568	122,432	32,093
CHILE												
Export.	58,358	49,901	62,018	61,464	67,172	49,129	59,651	12,618	35,834	29,566	163,195	64,787
Import.	95,777	35,740	27,047	46,515	16,756	21,283	17,839	34,701	24,447	38,613	22,663	41,118
Balanza	-37,419	14,162	34,971	14,949	50,415	27,846	41,812	-22,083	11,388	-9,047	140,531	23,669
ESTADOS UNIDOS Y PUERTO RICO												
Estados Unidos												
Export.	41,865	33,623	38,778	29,327	44,490	37,375	62,489	44,095	82,282	52,211	77,152	51,561
Import.	44,051	160,051	24,650	128,878	13,887	83,572	17,864	98,818	34,879	114,547	32,957	205,458
Balanza	-2,185	-126,429	14,128	-99,551	30,602	-46,197	44,625	-54,723	47,403	-62,336	44,196	-153,897
Puerto Rico												
Export.	14	31	0	0	803	661	1,232	866	3,587	2,423	4,023	2,871
Import.	14	21							133	520	232	3,576
Balanza	-0	10	0	0	803	661	1,232	866	3,454	1,903	3,791	-705
TOTAL ESTADOS UNIDOS Y PUERTO RICO												
Export.	41,879	33,654	38,778	29,328	45,293	38,036	63,721	44,962	85,869	54,634	81,175	54,432
Import.	44,065	160,072	24,650	128,878	13,887	83,572	17,864	98,818	35,012	115,067	33,188	209,034
Balanza	-2,185	-126,419	14,128	-99,551	31,406	-45,536	45,858	-53,857	50,857	-60,433	47,987	-154,602
UNIÓN EUROPEA												
Alemania												
Export.	12,737	6,724	23,048	13,056	9,835	8,780	9,901	7,230	19,065	14,201	27,845	13,864
Import.	39,166	63,710	8,848	54,209	7,116	49,114	9,116	36,412	12,151	51,994	13,252	53,780
Balanza	-26,429	-56,986	14,201	-41,153	2,719	-40,334	786	-29,183	6,914	-37,793	14,593	-39,916
España												
Export.	9,554	7,139	50,892	10,848	15,831	7,661	20,219	8,728	31,913	9,268	31,619	10,033
Import.	9,041	32,983	8,008	22,932	8,004	17,542	31,155	42,137	9,613	19,500	26,606	30,395
Balanza	512	-25,844	42,884	-12,084	7,826	-9,882	-10,937	-33,409	22,300	-10,231	5,013	-20,362
Francia												
Export.	1,067	5,434	2,508	4,844	5,335	8,039	7,390	10,447	5,191	10,523	2,232	8,281
Import.	3,985	23,492	2,997	23,043	3,067	19,024	2,819	20,031	3,765	39,532	4,784	42,254
Balanza	-2,918	-18,058	-489	-18,199	2,268	-10,986	4,570	-9,584	1,426	-29,009	-2,553	-33,974
Italia												
Export.	24,879	30,290	106,200	42,088	31,660	34,908	81,819	40,421	31,450	24,565	24,436	93,562
Import.	7,568	49,527	23,388	27,666	3,700	14,851	4,469	31,199	6,431	20,999	7,541	26,440
Balanza	17,311	-19,236	82,812	14,422	27,960	20,057	77,350	9,221	25,019	3,566	16,895	67,122
Reino Unido												

BLOQUE	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Export.	18,611	3,556	2,040	2,557	2,309	1,105	2,514	1,456	1,754	979	3,052	2,076
Import.	6,027	33,315	6,377	36,628	3,911	23,023	5,501	34,882	6,202	29,753	6,342	26,260
Balanza	12,584	-29,760	-4,337	-34,072	-1,602	-21,919	-2,987	-33,426	-4,448	-28,774	-3,290	-24,184
Otros UNIÓN EUROPEA												
Export.	388,468	65,094	180,540	36,261	74,059	22,261	23,065	17,022	130,281	41,331	238,283	52,509
Import.	13,586	57,575	11,313	31,767	9,967	27,366	8,295	24,082	12,365	45,770	11,583	41,692
Balanza	374,882	7,519	169,227	4,494	64,092	-5,106	14,770	-7,060	117,916	-4,439	226,700	10,817
TOTAL UNIÓN EUROPEA												
Export.	455,316	118,236	365,227	109,653	139,028	82,753	144,907	85,303	219,654	100,868	327,467	180,324
Import.	79,373	260,602	60,930	196,244	35,765	150,921	61,355	188,744	50,527	207,548	70,109	220,821
Balanza	375,943	-142,366	304,297	-86,592	103,263	-68,169	83,552	-103,441	169,127	-106,680	257,357	-40,497
ASIA												
China												
Export.	7,034	5,896	9,424	10,710	11,967	7,684	20,589	16,674	44,957	44,458	82,253	69,635
Import.	109,134	250,881	108,148	253,463	103,427	211,385	164,628	275,635	255,102	488,462	227,867	716,165
Balanza	-102,100	-244,985	-98,724	-242,754	-91,460	-203,701	-144,039	-258,961	-210,145	-444,004	-145,614	-646,529
Corea (Sur)												
Export.	331	242	346	260	183	133	180	122	6,391	4,352	3,617	3,399
Import.	10,989	27,483	10,740	27,270	10,447	16,209	11,801	21,315	12,423	29,296	10,507	38,566
Balanza	-10,658	-27,241	-10,394	-27,011	-10,264	-16,076	-11,622	-21,193	-6,032	-24,945	-6,890	-35,167
Japón												
Export.	3,631	2,781	50,418	11,770	13,876	8,134	6,347	5,396	16,983	18,144	23,969	18,478
Import.	26,194	102,999	15,397	96,341	9,615	66,072	9,896	221,263	20,976	334,836	21,067	278,228
Balanza	-22,563	-100,218	35,022	-84,571	4,261	-57,939	-3,550	-215,867	-3,994	-316,692	2,902	-259,750
Taiwán												
Export.	39,016	15,423	31,632	11,648	35,154	10,995	31,220	11,539	26,117	7,548	20,167	5,662
Import.	13,522	45,479	6,404	20,464	7,171	17,960	9,662	17,699	13,540	36,811	14,998	56,599
Balanza	25,494	-30,056	25,228	-8,816	27,984	-6,964	21,558	-6,160	12,578	-29,263	5,169	-50,937
Otros ASIA												
Export.	15,069	13,842	67,356	54,964	34,703	22,053	36,802	20,481	92,453	45,896	29,817	31,281
Import.	17,950	58,858	18,171	63,444	16,267	47,503	19,140	47,588	24,139	100,578	19,612	163,436
Balanza	-2,882	-45,016	49,185	-8,479	18,436	-25,450	17,662	-27,107	68,315	-54,682	10,205	-132,155
TOTAL ASIA												
Export.	65,081	38,184	159,177	89,352	95,883	48,999	95,137	54,212	186,901	120,398	159,823	128,456

BLOQUE	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Import.	177,789	485,699	158,859	460,982	146,927	359,129	215,128	583,501	326,180	989,984	294,052	1,252,994
Balanza	-112,708	-447,515	318	-371,630	-51,043	-310,130	-119,991	-529,288	-139,278	-869,585	-134,228	-1,124,539
OCEANIA												
Australia												
Export.	26	47	40	23	3	23	70	95	3	78	89	69
Import.	35	81	221	367	503	711	115	313	103	784	136	1,987
Balanza	-9	-35	-181	-344	-501	-688	-45	-218	-100	-706	-47	-1,918
OTROS PAÍSES												
Resto del mundo												
Export.	164,585	34,013	717,816	119,507	728,084	129,494	1,196,669	260,539	1,422,490	395,423	1,120,903	407,697
Import.	194,825	110,914	271,292	136,414	370,899	127,856	393,616	156,611	266,987	152,350	431,411	301,370
Balanza	-30,240	-76,901	446,524	-16,907	357,185	1,638	803,053	103,929	1,155,503	243,072	689,493	106,327
TOTAL MUNDO												
Export.	3,416,106	870,941	4,584,313	990,205	4,113,203	950,600	5,510,622	1,241,504	5,709,704	1,626,579	8,041,151	1,810,784
Import.	2,711,630	2,193,002	2,646,867	2,181,964	2,599,581	1,672,118	3,036,702	2,227,540	4,024,079	3,129,670	3,445,466	3,742,563
Balanza	704,477	-1,322,061	1,937,446	-1,191,759	1,513,622	-721,518	2,473,920	-986,036	1,685,625	-1,503,092	4,595,685	-1,931,778

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor con información de ALADI

CUADRO 3.4
PROPORCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR A MERCADOS DE PAÍSES FRONTERIZOS Y A PAÍSES DE ULTRAMAR (%)

OPERACIÓN	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Volumen	Valor										
MERCADO DE PAISES FRONTERIZOS Y URUGUAY												
MERCOSUR												
Argentina												
Exportaciones	11.98	10.74	7.24	6.14	2.81	3.65	4.23	5.34	7.20	6.26	8.30	5.93
Importaciones	40.08	23.35	42.99	24.13	35.46	20.61	34.07	19.72	34.51	21.37	32.10	18.20
Brasil												
Exportaciones	44.74	38.64	36.08	28.06	47.46	37.13	43.70	34.22	25.27	19.21	25.16	17.98
Importaciones	35.52	24.52	34.48	27.62	39.53	30.59	39.83	29.39	44.78	27.76	40.49	25.32
Uruguay												
Exportaciones	15.90	14.12	21.37	18.18	18.73	17.36	20.00	19.58	30.21	27.74	41.52	26.47
Importaciones	2.45	3.74	1.84	3.32	2.12	3.68	2.42	2.77	2.37	2.06	1.63	1.49
TOTAL MERCOSUR												
Exportaciones	72.62	63.51	64.69	52.39	69.01	58.15	67.93	59.15	62.68	53.21	74.98	50.37
Importaciones	78.05	51.61	79.31	55.08	77.10	54.87	76.32	51.89	81.66	51.18	74.23	45.01
CAN												
Bolivia												
Exportaciones	1.79	2.21	2.49	2.75	1.40	1.70	1.14	1.72	0.42	1.38	0.37	1.42
Importaciones	0.01	0.02	0.07	0.16	0.31	0.21	0.32	0.14	0.73	0.33	0.93	0.37
TOTALMERCADO DE PAISES FRONTERIZOS Y URUGUAY												
Exportaciones	74.41	65.72	67.18	55.13	70.41	59.85	69.07	60.87	63.10	54.59	75.35	51.79
Importaciones	78.06	51.63	79.38	55.24	77.42	55.09	76.64	52.02	82.39	51.51	75.16	45.38
MERCADO DE PAISES DE ULTRAMAR												
OTROS CAN												
Colombia												
Exportaciones	0.06	0.24	1.25	1.06	0.07	0.32	0.20	0.11	0.22	0.09	0.04	0.13
Importaciones	0.02	0.13	0.02	0.12	0.02	0.09	0.02	0.09	0.02	0.09	0.02	0.05
Ecuador												
Exportaciones	0.00	0.06	0.00	0.15	0.25	0.27	0.04	0.18	0.46	0.44	0.10	0.29
Importaciones	0.02	0.05	0.02	0.03	0.00	0.03	0.00	0.01	0.01	0.02	0.01	0.01
Perú												
Exportaciones	1.96	1.40	1.95	1.58	2.62	1.89	2.17	1.44	1.86	1.22	1.20	1.25
Importaciones	0.01	0.03	0.01	0.05	0.01	0.02	0.05	0.05	0.03	0.04	0.04	0.04
Venezuela												
Exportaciones	0.58	1.12	0.32	0.74	0.50	1.02	0.20	0.52	0.19	0.57	0.28	0.39
Importaciones	0.06	0.13	0.05	0.13	0.06	0.31	0.04	0.12	0.07	0.27	0.06	0.36
TOTAL OTROS CAN												
Exportaciones	2.60	2.82	3.52	3.53	3.44	3.50	2.61	2.26	2.73	2.31	1.61	2.05
Importaciones	0.11	0.35	0.10	0.34	0.09	0.45	0.11	0.27	0.13	0.42	0.13	0.45

OPERACIÓN	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Volumen	Valor										
CHILE												
Exportaciones	1.71	5.73	1.35	6.21	1.63	5.17	1.08	1.02	0.63	1.82	2.03	3.58
Importaciones	3.53	1.63	1.02	2.13	0.64	1.27	0.59	1.56	0.61	1.23	0.66	1.10
ESTADOS UNIDOS (incluye Puerto Rico)												
Exportaciones	1.23	3.86	0.85	2.96	1.10	4.00	1.16	3.62	1.50	3.36	1.01	3.01
Importaciones	1.63	7.30	0.93	5.91	0.53	5.00	0.59	4.44	0.87	3.68	0.96	5.59
UNIÓN EUROPEA												
Exportaciones	13.33	13.58	7.97	11.07	3.38	8.71	2.63	6.87	3.85	6.20	4.07	9.96
Importaciones	2.93	11.88	2.30	8.99	1.38	9.03	2.02	8.47	1.26	6.63	2.03	5.90
ASIA												
Exportaciones	1.91	4.38	3.47	9.02	2.33	5.15	1.73	4.37	3.27	7.40	1.99	7.09
Importaciones	6.56	22.15	6.00	21.13	5.65	21.48	7.08	26.19	8.11	31.63	8.53	33.48
AUSTRALIA												
Exportaciones	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00
Importaciones	0.00	0.00	0.01	0.02	0.02	0.04	0.00	0.01	0.00	0.03	0.00	0.05
RESTO DEL MUNDO												
Exportaciones	4.82	3.91	15.66	12.07	17.70	13.62	21.72	20.99	24.91	24.31	13.94	22.51
Importaciones	7.18	5.06	10.25	6.25	14.27	7.65	12.96	7.03	6.63	4.87	12.52	8.05
TOTAL MERCADO DE PAISES DE ULTRAMAR												
Exportaciones	25.59	34.28	32.82	44.87	29.59	40.15	30.93	39.13	36.90	45.41	24.65	48.21
Importaciones	21.94	48.37	20.62	44.76	22.58	44.91	23.36	47.98	17.61	48.49	24.84	54.62
TOTAL COMERCIO EXTERIOR												
Exportaciones	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Importaciones	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor con información de ALADI.

CUADRO 3.5
TOTAL DE LA PROPORCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR A PAÍSES FRONTERIZOS, URUGUAY Y DE
ULTRAMAR (US\$ 000 000)

MERCADO OBJETIVO	2000				2001				2002				2003				2004				2005			
	Exportación		Importación		Exportación		Importación		Exportación		Importación		Exportación		Importación		Exportación		Importación		Exportación		Importación	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Países fronterizos y Uruguay	615	70	1.168	53	595	60	1.259	57	620	65	939	56	765	61	1.192	53	915	56	1.642	52	999	55	1.727	46
Países de ultramar	256	30	1.025	47	395	40	923	43	330	35	733	44	476	39	1.035	47	711	44	1.487	48	812	45	2.015	54
TOTAL	871	100	2.193	100	990	100	2.182	100	950	100	1.672	100	1.241	100	2.227	100	1.626	100	3.129	100	1.811	100	3.742	100

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en los Cuadro 3.3 y 3.4.

CUADRO 3.6
DESBALANCE EN EL TONELAJE DEL COMERCIO EXTERIOR DEL PARAGUAY (tm 000 y %)

MERCADO OBJETIVO	2000			2001			2002			2003			2004			2005		
	Expo	Impo	Tasa I/E (%)	Expo	Impo	Tasa I/E (%)	Expo	Impo	Tasa I/E (%)	Expo	Impo	Tasa I/E (%)	Expo	Impo	Tasa I/E %	Expo	Impo	Tasa I/E %
MERCOSUR	2,481	2,117	85.31	2,966	2,099	70.78	2,838	2,004	70.61	3,743	2,318	61.91	3,579	3,286	91.82	6,030	2,557	42.41
CAN (Bolivia)	61	0	0.24	114	2	1.64	58	8	14.08	63	10	15.54	24	29	122.61	29	32	108.85
TOTAL Países Fronterizos	2,542	2,117	83.27	3,080	2,101	68.22	2,896	2,012	69.49	3,806	2,327	61.14	3,603	3,316	92.02	6,059	2,589	42.74
TOTAL Países Ultramar	874	595	68.06	1,505	546	36.27	1,217	587	48.24	1,704	709	41.63	2,107	708	33.63	1,982	856	43.19
GRAN TOTAL	3,416	2,712	79.38	4,584	2,647	57.74	4,113	2,600	63.20	5,511	3,037	55.11	5,710	4,024	70.48	8,041	3,445	42.85

Fuente: Concebido por el consultor y elaborado por la ALADI.

3.2.3-Exportaciones e importaciones por grandes categorías económicas a países fronterizos, Uruguay y de ultramar

Las estadísticas anteriormente analizadas nos muestran que en el valor del comercio exterior del Paraguay durante el quinquenio 2000-2005, hay una tendencia porcentual de un paulatino descenso del mercado de países fronterizos y Uruguay en las exportaciones (70 % el 2000 contra 55 % el 2005) con relación al mercado de países de ultramar y un descenso menor en las importaciones (53 % el 2000 contra 46 %). En cambio el mercado de los países de ultramar, la tendencia porcentual es de ascenso en exportaciones (30 % el 2000 contra 45 % el 2005) e importaciones (47 % el 2000 contra 54 % el 2005).

Sin embargo, en todos los años entre 2000-2005, para las exportaciones del Paraguay el mercado de países fronterizos y Uruguay ha sido siempre más importante que el mercado de los países de ultramar, habiendo algunos años en que la superioridad llegó hasta 40 % (2000), manteniéndose en 10 % superior el 2005. Para las importaciones la situación es similar, siendo igualmente más importante el mercado de los países fronterizos y Uruguay como proveedor, en 4 % a 12 %, salvo el 2006 en que es menos importante en 8 %. Esto coloca al mercado que circunda al Paraguay (países adyacentes y aledaños) como el más importante para las exportaciones e importaciones del país.

Dentro de este contexto, cabe preguntarse cuál es la composición de exportaciones e importaciones de ese comercio con los países del mercado de ultramar para saber la importancia del valor agregado de los bienes que se intercambian con dicho mercado. Para ello los Cuadros 3.7 y 3.8 nos presentan dicha composición según la clasificación de la CEPAL de Grandes Categorías Económicas, en ella se agrupan a los bienes exportados e importados en 20 categorías.

Para una apreciación más precisa de cuán importante es la proporción menor del comercio exterior del Paraguay con el mercado de ultramar con relación al mercado fronterizo y Uruguay, se ha reagrupado a las GCE de exportación e importación de forma tal que se ponga más en relieve el componente del valor agregado de los bienes, dejando por separado a los combustibles y lubricantes. Esta reagrupación es como sigue.

- **Mayor valor agregado**
 - **121 y 122:** Alimentos y bebidas elaborados destinado principalmente a la industria y al consumo de los hogares
 - **22:** Suministros industriales elaborados
 - **41 y 42:** Bienes de capital y sus piezas y accesorios
 - **51, 521 522 y 53:** Equipo de transporte y sus piezas y accesorios
 - **61 y 62:** Artículos de consumo duraderos y semiduraderos

- **Menor valor agregado**
 - **111 y 112:** Alimentos y bebidas básicos destinado principalmente a la industria y al consumo de los hogares.
 - **63:** Artículos de consumo no duraderos
 - **7:** Bienes no especificados en otras partidas

- **Combustibles y lubricantes**
 - **31, 32, 321 y 322:** Básicos, elaborados, gasolina y otros

Sobre la base de los Cuadros 3.9, 3.10, 3.11 y 3.12, se pueden hacer algunas deducciones importantes sobre la composición de los bienes que comercia Paraguay con los países del

mercado de ultramar en términos del valor agregado. El análisis de las cifras 2000-2005 permite apreciar que la comparación deriva de la participación porcentual que tienen los bienes de mayor y menor valor agregado y combustibles y lubricantes, en la composición de la exportación e importación a los países fronterizos y Uruguay y aquella a los países de ultramar.

En las exportaciones, los bienes de mayor valor agregado fue más elevada los años 2000, 2002 y 2005 en las del mercado de ultramar (62 %, 59 % y 59 %) que en las del mercado fronterizo (40 %, 42 % y 44 %), en cambio para las de menor valor agregado (35 %-60%) siempre fueron más elevadas en las del mercado fronterizo (56 %-70 %) que en las del mercado de ultramar (37 %-59 %). Las exportaciones de combustibles y lubricantes tuvieron una participación marginal.

En las importaciones, los bienes de mayor valor agregado fue siempre más elevada (83 %-89 %) en las del mercado de ultramar que en las del mercado fronterizo, pero en este mercado también fue importante la participación porcentual de dichos bienes (67 %-83 %). Para los bienes de menor valor agregado fue siempre más elevada (9 %-20 %) que en las del mercado de ultramar (4 %-8 %) En las importaciones de combustibles y lubricantes en las del mercado fronterizo fluctuaron entre 15 % y 19 % y en las del mercado de ultramar, fluctuaron entre 5 % y 8 %, siendo siempre más elevadas en las del mercado fronterizo.

Se podría afirmar a guisa de conclusión que en la composición del comercio exterior, varios años en exportaciones y en todo el quinquenio en importaciones, al mercado de ultramar corresponden a los bienes de mayor valor agregado los porcentajes más elevados. A su competitividad afecta los costos logísticos de la mediterraneidad por el acceso a los puertos de los países de tránsito. En cambio los bienes de menor valor agregado y combustibles y lubricantes son los de participación porcentual más elevada en la composición del comercio exterior al mercado de países fronterizos y Uruguay, cuyo intercambio comercial es solo afectado de manera relativa por la mediterraneidad.

CUADRO 3.7
EXPORTACIONES POR GRANDES CATEGORÍAS ECONÓMICAS A PAÍSES FRONTERIZOS, URUGUAY Y DE ULTRAMAR

CATEGORÍA-MERCADO OBJETIVO (US\$ 000)	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%										
111-Alimentos y bebidas-Básicos-Destinados principalmente a la industria												
Países fronterizos y Uruguay	227.959	73.73	242.692	65.12	252.849	67.77	336.864	60.64	320.336	49.56	428.049	63.49
Países de ultramar	81.219	26.27	130.008	34.88	120.243	32.23	218.677	39.36	326.067	50.44	246.174	36.51
TOTAL	309.178	100.00	372.700	100.00	373.092	100.00	555.542	100.00	646.403	100.00	674.223	100.00
112-Alimentos y bebidas-Básicos-Destinadas principalmente al consumo de los hogares												
Países fronterizos y Uruguay	469	58.18	422	37.27	1.158	60.48	1.587	54.34	1.458	45.51	1.906	63.09
Países de ultramar	437	41.82	711	62.73	757	39.52	1.333	45.66	1.745	54.49	1.115	36.91
TOTAL	806	100.00	1.133	100.00	1.915	100.00	2.920	100.00	3.203	100.00	3.020	100.00
121-Alimentos y bebidas-Elaborados-Destinados principalmente a la industria												
Países fronterizos y Uruguay	30.468	65.47	42.704	76.09	66.781	76.58	81.702	79.85	113.463	81.33	81.004	73.54
Países de ultramar	16.016	34.53	13.418	23.91	20.423	23.42	20.671	20.15	26.055	18.67	29.153	26.46
TOTAL	46.535	100.00	56.122	100.00	87.203	100.00	102.319	100.00	139.518	100.00	110.157	100.00
122-Alimentos y bebidas-Elaborados-Destinados principalmente al consumo de los hogares												
Países fronterizos y Uruguay	24.753	32.81	14.706	17.36	26.042	33.86	31.523	47.16	49.261	29.24	40.183	12.96
Países de ultramar	50.688	67.19	70.004	82.64	50.866	66.14	35.290	52.82	119.228	70.76	269.826	87.04
TOTAL	75.441	100.00	84.710	100.00	76.908	100.00	66.813	100.00	168.489	100.00	310.009	100.00
21-Suministros industriales no especificados en otra partida-Básicos54.03657.820												
Países fronterizos y Uruguay	92.197	80.93	123.397	55.36	60.231	75.50	100.688	71.80	102.402	53.29	78.591	46.85
Países de ultramar	21.723	19.07	99.501	44.64	19.543	24.50	39.556	28.20	89.762	46.71	89.168	53.15
TOTAL	113.919	100.00	222.898	100.00	79.774	100.00	140.244	100.00	192.174	100.00	167.760	100.00
22- Suministros industriales no especificados en otra partida-Elaborados												
Países fronterizos y Uruguay	153.280	58.24	79.544	41.97	137.797	49.55	182.456	58.73	237.480	66.71	266.974	57.68
Países de ultramar	109.910	41.76	109.991	58.03	140.307	50.45	128.190	41.27	124.512	31.29	195.859	42.32
TOTAL	263.190	100.00	189.535	100.00	278.104	100.00	310.646	100.00	397.992	100.00	462.833	100.00
31-Combustibles y lubricantes-Básicos												
Países fronterizos y Uruguay	0	0	0	0	247	95.25	0	0	0	0	653	100.00
Países de ultramar	0	0	0	0	12	4.75	0	0	0	0	0	0.00
TOTAL	0	0	0	0	259	100.00	0	0	0	0	653	100.00

CATEGORÍA- MERCADO OBJETIVO (US\$ 000)	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%										
32-Combustibles y lubricantes-Elaborados												
Países fronterizos y Uruguay	1.057	100.00	220	76.30	2.122	76.57	273	100.00	0	0	0	0
Países de ultramar	0	00.00	68	23.70	649	23.43	0	00.00	0	0	0	0
TOTAL	1.057	100.00	268	100.00	2.772	100.00	273	100.00	0	0	0	0
321-Combustibles y lubricantes-Elaborados-Gasolina												
Países fronterizos y Uruguay	0	0	0	0	0	0	0	0	162	100.00	0	0
Países de ultramar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	162	100.00	0	0
322-Combustibles y lubricantes-Otros												
Países fronterizos y Uruguay	244	12.96	366	17.59	273	11.19	340	9.72	863	12.25	1.547	18.96
Países de ultramar	1.639	87.04	1.710	82.41	2.166	88.81	3.163	90.28	6.184	87.75	6.611	81.04
TOTAL	1.883	100.00	2.075	100.00	2.439	100.00	3.504	100.00	7.047	100.00	8.158	100.00
41-Bienes de capital (excepto equipo de transporte) y sus piezas y accesorios-Bienes de capital												
Países fronterizos y Uruguay	1.288	53.79	1.310	43.62	1.067	44.40	2.198	60.35	1.922	42.12	4.772	62.93
Países de ultramar	1.107	46.22	1.694	56.38	1.336	55.60	1.444	39.65	2.641	57.88	2.811	37.07
TOTAL	2.395	100.00	3.004	100.00	2.403	100.00	3.642	100.00	4.563	100.00	7.583	100.00
42- Bienes de capital (excepto equipo de transporte) y sus piezas y accesorios-Piezas y accesorios												
Países fronterizos y Uruguay	923	56.99	480	58.06	191	18.28	421	38.39	196	7.33	655	11.02
Países de ultramar	696	43.01	347	41.94	856	81.72	675	61.61	2.481	92.67	5.287	88.98
TOTAL	1.619	100.00	827	100.00	1.048	100.00	1.096	100.00	2.678	100.00	5.942	100.00
51-Equipo de transporte y sus piezas y accesorios-Vehículos automotores de pasajeros												
Países fronterizos y Uruguay	30	100.00	0	0	24	100.00	0	0	32	100.00	22	40.45
Países de ultramar	0	00.00	0	0	0	00.00	0	0	0	00.00	33	59.52
TOTAL	30	100.00	0	0	24	100.00	0	0	32	100.00	55	100.00
521-Equipo de transporte y sus piezas y accesorios-Otros-Industrial												
Países fronterizos y Uruguay	0	0	0	0	41	45.96	35	4.34	147	93.75	1.459	79.20
Países de ultramar	0	0	0	0	48	54.04	770	95.66	10	6.25	481	24.80
TOTAL	0	0	0	0	89	100.00	805	100.00	157	100.00	1.941	100.00
522-Equipo de transporte y sus piezas y accesorios-Otros-No Industrial												
Países fronterizos y Uruguay	29	100.00	0	0	2	5.89	0	00.00	1	11.76	30	37.87

CATEGORÍA- MERCADO OBJETIVO (US\$ 000)	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Uruguay												
Países de ultramar	0	00.00	0	0	18	94.11	28	100.00	6	88.24	50	62.13
TOTAL	29	100.00	0	0	20	100.00	28	100.00	7	100.00	80	100.00
53-Equipo de transporte y sus piezas y accesorios- Piezas y accesorios												
Países fronterizos y Uruguay	573	73.50	233	93.48	135	68.47	315	97.65	1.131	95.10	915	92.62
Países de ultramar	200	26.50	16	6.52	62	31.53	8	2.35	58	4.90	73	7.38
TOTAL	779	100.00	249	100.00	197	100.00	323	100.00	1.189	100.00	988	100.00
61-Artículos de consumo no especificados en otra partida-Duraderos												
Países fronterizos y Uruguay	1.076	57.96	2.205	83.59	1.602	53.86	304	33.21	323	30.60	526	36.52
Países de ultramar	780	42.04	433	16.41	1.372	46.14	611	66.79	734	69.40	915	63.48
TOTAL	1.856	100.00	2.638	100.00	2.974	100.00	914	100.00	1.057	100.00	1.441	100.00
Países fronterizos y Uruguay	18.372	75.15	19.346	74.28	5.568	34.19	5.420	25.05	12.737	41.57	19.288	58.70
Países de ultramar	6.065	24.82	6.699	25.72	10.717	65.81	16.213	74.95	17.905	58.43	13.573	41.30
TOTAL	24.438	100.00	26.045	100.00	16.285	100.00	21.633	100.00	30.641	100.00	32.860	100.00
63-Artículos de consumo no especificados en otra partida- NoDuraderos												
Países fronterizos y Uruguay	19.613	70.61	18.214	65.31	12.937	51.34	11.269	36.99	9.787	31.61	11.961	50.40
Países de ultramar	8.162	29.39	9.676	34.69	12.263	48.66	19.194	63.01	21.175	68.39	11.772	49.60
TOTAL	27.775	100.00	27.890	100.00	25.200	100.00	30.463	100.00	30.963	100.00	23.734	100.00
7-Bienes no especificados en otra partida												
Países fronterizos y Uruguay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Países de ultramar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GRAN TOTAL												
PAÍSES FRONTERIZOS	572.329	65.71	545.839	55.13	569.041	59.85	755.395	60.86	887.670	54.58	938.536	51.81
PAÍSES DE ULTRAMAR	298.600	34.29	444.280	44.87	381.663	40.15	485.769	39.14	738.596	45.42	872.902	48.19
TOTAL GENERAL	870.929	100.00	990.119	100.00	950.704	100.00	1.247.163	100.00	1.626.266	100.00	1.811.438	100.00

Fuente: Concebido por el consultor y elaborado por la ALADI.

CUADRO 3.8
IMPORTACIONES POR GRANDES CATEGORÍAS ECONÓMICAS A PAÍSES
FRONTERIZOS, URUGUAY Y DE ULTRAMAR (US\$ 000 CIF)

CATEGORÍA- MERCADO OBJETIVO	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
111-Alimentos y bebidas-Básicos-Destinados principalmente a la industria						
Países fronterizos y Uruguay	21.323	14.877	6.503	7.827	10.012	22.940
Países de ultramar	618	404	504	1.400	1.815	2.640
TOTAL	21.941	15.281	7.00	9.227	11.827	25.580
112-Alimentos y bebidas-Básicos-Destinadas principalmente al consumo en los hogares						
Países fronterizos y Uruguay	16.354	11.627	8.826	6.070	9.511	23.718
Países de ultramar	2.063	2.203	648	776	1.149	1.014
TOTAL	18.417	13.830	9.478	60846	10.660	24.733
121-Alimentos y bebidas-Elaborados-Destinados principalmente a la industria						
Países fronterizos y Uruguay	15.111	13.017	9.229	8.914	11.882	12.182
Países de ultramar	1.028	1.241	582	980	1.609	593
TOTAL	16.140	14.258	90811	9.894	13.492	12.775
122-Alimentos y bebidas-Elaborados-Destinados principalmente al consumo en los hogares						
Países fronterizos y Uruguay	99.036	96.380	64.785	72.669	95.896	116.774
Países de ultramar	63.697	53.879	29.166	44.440	38.445	37.072
TOTAL	162.733	150.279	93.951	117.110	134.340	153.846
21-Suministros industriales no especificados en otra partida-Básicos						
Países fronterizos y Uruguay	48.316	40.795	31.994	31.068	55.467	55.932
Países de ultramar	4.248	14.660	14.870	24.986	32.719	26.709
TOTAL	52.564	55.455	46.864	56.054	88.186	82.641
22-Suministros industriales no especificados en otra partida-Elaborados						
Países fronterizos y Uruguay	299.491	358.526	291.579	390.322	544.575	606.562
Países de ultramar	157.675	169.691	143.422	220.777	254.713	295.933
TOTAL	457.166	528.217	435.001	611.099	799.288	902.495
31-Combustibles y lubricantes-Básicos						
Países fronterizos y Uruguay	9.934	19.313	19.019	13.459	16.832	14.515
Países de ultramar	442	2	528	6.318	747	0
TOTAL	10.376	19.315	19.547	19.777	17.578	14.515
32-Combustibles y lubricantes-Elaborados						
Países fronterizos y Uruguay	188.427	213.943	143.986	-----	-----	-----
Países de ultramar	71.884	90.867	94.454	-----	-----	-----
TOTAL	260.312	304.810	238.440	-----	-----	-----
321-Combustibles y lubricantes-Elaborados-Gasolina						
Países fronterizos y Uruguay	-----	-----	0	50.744	58.248	66.391
Países de ultramar	-----	-----	0	1.402	413	9.390
TOTAL	-----	-----	0	52.146	59.661	75.781
322-Combustibles y lubricantes-Otros						
Países fronterizos y Uruguay	22.806	23.611	17.910	1.74.269	523.466	249.251
Países de ultramar	202	1.028	266	118.911	79.078	197.229
TOTAL	23.008	24.639	18.175	293.180	402.514	446.479
41-Bienes de capital (excepto el equipo de transporte) y sus piezas y accesorios-Bienes de capital						
Países fronterizos y Uruguay	72.257	89.591	87.171	150.906	153.668	136.535
Países de ultramar	208.925	160.836	142.132	137.301	230.694	420.602
TOTAL	281.183	250.426	229.302	288.207	386.362	557.137
42-Bienes de capital (excepto el equipo de transporte) y sus piezas y accesorios-Piezas y accesorios						
Países fronterizos y Uruguay	20.516	23.380	22.088	25.053	31.875	40.170
Países de ultramar	104.440	80.662	66.446	69.070	84.155	190.648

CATEGORÍA- MERCADO OBJETIVO	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor
TOTAL	124.956	104.043	88.534	94.124	116.031	230.818
51-Equipo de transporte y sus piezas y accesorios-Vehículos automotores de pasajeros						
Países fronterizos y Uruguay	16.060	14.513	6.578	8.075	13.571	17.082
Países de ultramar	68.836	68.007	35.802	111.651	166.984	174.350
TOTAL	84.897	82.520	42.380	119.726	180.155	191.432
521-Equipo de transporte y sus piezas y accesorios-Otros-Industrial						
Países fronterizos y Uruguay	18.554	18.380	13.810	12.938	20.882	34.816
Países de ultramar	33.974	32.617	25.736	77.130	172.340	165.314
TOTAL	52.528	50.997	39.547	90.068	193.222	200.130
522-Equipo de transporte y sus piezas y accesorios-Otros-No Industrial						
Países fronterizos y Uruguay	523	729	563	237	827	995
Países de ultramar	10.966	11.461	2.883	3.817	21.589	28.206
TOTAL	11.488	12.190	3.419	4.054	22.416	29.201
53-Equipo de transporte y sus piezas y accesorios- Piezas y accesorios						
Países fronterizos y Uruguay	40.363	46.719	38.350	53.937	71.492	80.732
Países de ultramar	27.444	28.948	21.727	45.164	62.022	73.883
TOTAL	67.607	75.666	60.077	99.101	133.513	154.615
61-Artículos de consumo no especificados en otra partida-Duraderos						
Países fronterizos y Uruguay	32.793	31.569	19.151	22.417	42.621	48.349
Países de ultramar	60.075	46.923	34.186	40.396	87.522	106.401
TOTAL	92.868	78.492	53.337	62.813	130.143	154.751
62-Artículos de consumo no especificados en otra partida-Semiduraderos						
Países fronterizos y Uruguay	30.762	35.958	23.635	30.150	40.567	51.800
Países de ultramar	148.506	126.627	89.466	107.870	204.169	228.928
TOTAL	179.268	162.584	113.301	138.020	244.736	280.728
63-Artículos de consumo no especificados en otra partida- NoDuraderos						
Países fronterizos y Uruguay	179.283	152.165	115.667	99.807	110.703	119.383
Países de ultramar	94.700	85.159	46.935	55.691	76.033	83.766
TOTAL	273.983	237.324	162.603	155.498	186.736	203.149
7-Bienes no especificados en otra partida						
Países fronterizos y Uruguay	342	130	77	0	26	109
Países de ultramar	1.024	1.528	1.271	598	1.385	1.649
TOTAL	1.367	1.657	1.348	598	1.411	1.757
GRAN TOTAL						
PAÍSES FRONTERIZOS	1.132.254	1.205.223	921.096	1.158.863	1.612.119	1.698.235
PAÍSES DE ULTRAMAR	1.060.747	976.741	751.022	1.068.677	1.517.551	2.044.328
TOTAL GENERAL	2.193.002	2.181.964	1.672.118	2.227.540	3.129.670	3.742.563

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en información de la ALADI.

CUADRO 3.9
EXPORTACIÓN DEL PARAGUAY AGRUPADA POR VALOR AGREGADO DE LOS BIENES SEGÚN MERCADO (US 000 y %)

MERCADO OBJETIVO	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%	Valor	Valor								
BIENES CON MAYOR VALOR AGREGADO												
121 y 122 - Alimentos y bebidas elaborados destinados principalmente a la industria y al consumo de los hogares												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	54,991	45.08	57,318	40.70	92,606	56.43	112,611	66.58	161,655	52.48	119,777	28.51
CAN (Bolivia)	229	0.19	92	0.07	216	0.13	614	0.36	1,070	0.35	1,410	0.34
SUBTOTAL	55,220	45.27	57,410	40.76	92,822	56.56	113,225	66.94	162,725	52.83	121,187	28.84
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	66,755	54.73	83,422	59.24	71,289	43.44	55,907	33.06	145,283	47.17	298,979	71.16
TOTAL	121,975	100.00	140,832	100.00	164,111	100.00	169,132	100.00	308,007	100.00	420,166	100.00
22 - Suministros industriales elaborados												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	151,936	57.73	77,399	40.84	134,812	48.48	176,484	56.81	261,285	65.65	253,784	54.83
CAN (Bolivia)	1,345	0.51	2,145	1.13	2,985	1.07	5,972	1.92	12,195	3.06	13,190	2.85
SUBTOTAL	153,280	58.24	79,544	41.97	137,797	49.55	182,456	58.73	273,480	68.71	266,974	57.68
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	109,910	41.76	109,991	58.03	140,307	50.45	128,190	41.27	124,512	31.29	195,859	42.32
TOTAL	263,190	100.00	189,535	100.00	278,104	100.00	310,646	100.00	397,992	100.00	462,833	100.00
41 y 42 - Bienes de capital y sus piezas y accesorios												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	2,131	53.10	1,576	41.13	1,082	31.37	2,276	48.03	2,030	28.04	5,152	38.09
CAN (Bolivia)	80	1.98	215	5.60	176	5.10	343	7.24	88	1.22	275	2.03
SUBTOTAL	2,211	55.08	1,790	46.74	1,258	36.47	2,619	55.27	2,118	29.25	5,427	40.12
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	1,803	44.92	2,040	53.26	2,192	63.53	2,119	44.73	5,123	70.75	8,099	59.88
TOTAL	4,014	100.00	3,831	100.00	3,450	100.00	4,738	100.00	7,241	100.00	13,526	100.00
51, 521, 522 y 53 - Equipo de transporte y sus piezas y accesorios												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	624	74.49	228	90.46	176	53.51	350	30.26	1,221	88.24	2,427	79.22
CAN (Bolivia)	7	0.84	5	1.81	1	0.26	0	0.00	57	4.13	0	0.00
SUBTOTAL	631	75.33	233	92.27	177	53.78	350	30.26	1,279	92.37	2,427	79.22
Países de Ultramar												

MERCADO OBJETIVO	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%	Valor	Valor								
SUBTOTAL	207	24.67	20	7.73	152	46.22	805	69.74	106	7.63	637	20.78
TOTAL	838	100.00	253	100.00	329	100.00	1,155	100.00	1,384	100.00	3,064	100.00
61y 62 - Artículos de consumo duraderos y semiduraderos												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	19,416	73.84	20,777	72.44	7,119	36.97	5,638	25.00	12,892	40.67	19,691	57.40
CAN (Bolivia)	32	0.12	774	2.70	50	0.26	86	0.38	168	0.53	123	0.36
SUBTOTAL	19,448	73.97	21,552	75.14	7,170	37.23	5,723	25.38	13,060	41.20	19,814	57.76
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	6,845	26.03	7,132	24.86	12,089	62.77	16,824	74.62	18,638	58.80	14,487	42.24
TOTAL	26,293	100.00	28,683	100.00	19,259	100.00	22,547	100.00	31,698	100.00	34,301	100.00
TOTAL DE BIENES CON MAYOR VALOR AGREGADO												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	229,099	55.03	157,299	43.32	235,796	50.68	297,358	58.51	439,082	58.83	400,831	42.92
CAN (Bolivia)	1,692	0.41	3,230	0.89	3,429	0.74	7,015	1.38	13,579	1.82	14,998	1.61
SUBTOTAL	230,791	55.44	160,529	44.21	239,225	51.42	304,373	59.89	452,661	60.65	415,829	44.53
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	185,521	44.56	202,605	55.79	226,029	48.58	203,845	40.11	293,662	39.35	518,061	55.47
TOTAL	416,311	100.00	363,133	100.00	465,254	100.00	508,218	100.00	746,323	100.00	933,890	100.00
BIENES CON MENOR VALOR AGREGADO												
111 y 112 - Alimentos y bebidas básicos destinados principalmente a la industria y al consumo de los hogares												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	218,875	70.61	226,949	60.71	245,577	65.49	328,055	58.74	320,884	49.40	427,906	63.18
CAN (Bolivia)	9,552	3.08	16,166	4.32	8,430	2.25	10,396	1.86	910	0.14	2,048	0.30
SUBTOTAL	228,428	73.69	243,115	65.03	254,007	67.73	338,451	60.60	321,794	49.54	429,954	63.49
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	81,556	26.31	130,719	34.97	121,000	32.27	220,011	39.40	327,812	50.46	247,289	36.51
TOTAL	309,984	100.00	373,833	100.00	375,007	100.00	558,462	100.00	649,606	100.00	677,243	100.00
21 - Suministros industriales básicos												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	91,094	79.96	123,397	55.36	60,228	75.50	100,634	71.76	97,506	50.74	73,636	43.89
CAN (Bolivia)	1,103	0.97	0	0.00	2	0.00	54	0.04	4,896	2.55	4,955	2.95
SUBTOTAL	92,197	80.93	123,397	55.36	60,231	75.50	100,688	71.80	102,402	53.29	78,591	46.85
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	21,723	19.07	99,501	44.64	19,543	24.50	39,556	28.20	89,762	46.71	89,168	53.15

MERCADO OBJETIVO	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	Valor
TOTAL	113,919	100.00	222,898	100.00	79,774	100.00	140,244	100.00	192,164	100.00	167,760	100.00
63 - Artículos de consumo no duraderos												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	12,747	45.90	10,478	37.57	8,630	34.25	7,344	24.11	6,740	21.77	8,200	34.55
CAN (Bolivia)	6,865	24.72	7,736	27.74	4,307	17.09	3,926	12.89	3,048	9.84	3,761	15.85
SUBTOTAL	19,613	70.61	18,214	65.31	12,937	51.34	11,269	36.99	9,787	31.61	11,961	50.40
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	8,162	29.39	9,676	34.69	12,263	48.66	19,194	63.01	21,175	68.39	11,772	49.60
TOTAL	27,775	100.00	27,890	100.00	25,200	100.00	30,463	100.00	30,963	100.00	23,734	100.00
7 - Bienes no especificados en otras partidas												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAN (Bolivia)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUBTOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES												
31, 32, 321 y 322 - Básicos, elaborados, gasolina y otros												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	1,301	44.25	525	22.21	2,616	47.83	613	16.24	1,026	14.23	2,200	24.97
CAN (Bolivia)	0	0.00	60	2.54	26	0.48	0	0.00	0	0.00	0	0.00
SUBTOTAL	1,301	44.25	585	24.75	2,642	48.31	613	16.24	1,026	14.23	2,200	24.97
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	1,639	55.75	1,779	75.25	2,828	51.69	3,163	83.76	6,184	85.77	6,611	75.03
TOTAL	2,940	100.00	2,364	100.00	5,470	100.00	3,776	100.00	7,209	100.00	8,811	100.00
TOTAL DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	1,301	44.25	525	22.21	2,616	47.83	613	16.24	1,026	14.23	2,200	24.97
CAN (Bolivia)	0	0.00	60	2.54	26	0.48	0	0.00	0	0.00	0	0.00
SUBTOTAL	1,301	44.25	585	24.75	2,642	48.31	613	16.24	1,026	14.23	2,200	24.97
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	1,639	55.75	1,779	75.25	2,828	51.69	3,163	83.76	6,184	85.77	6,611	75.03
TOTAL	2,940	100.00	2,364	100.00	5,470	100.00	3,776	100.00	7,209	100.00	8,811	100.00
TOTAL GENERAL DE EXPORTACIÓN BIENES SEGÚN VALOR AGREGADO												

MERCADO OBJETIVO	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	Valor
PAISES FRONTERIZOS Y URUGUAY												
MAYOR	230,791	40.32	160,529	29.41	239,225	42.04	304,373	40.29	452,661	50.99	415,829	44.31
MENOR	340,237	59.45	384,726	70.48	327,174	57.50	450,408	59.63	433,983	48.89	520,507	55.46
COMB-LUBR	1,301	0.23	585	0.11	2,642	0.46	613	0.08	1,026	0.12	2,200	0.23
TOTAL	572,329	100.00	545,839	100.00	569,041	100.00	755,395	100.00	887,670	100.00	938,536	100.00
PAISES DE ULTRAMAR												
MAYOR	185,521	62.13	202,605	45.60	226,029	59.22	203,845	41.96	293,662	39.76	518,061	59.35
MENOR	111,440	37.32	239,896	54.00	152,806	40.04	278,760	57.39	438,750	59.40	348,229	39.89
COMB-LUBR	1,639	0.55	1,779	0.40	2,828	0.74	3,163	0.65	6,184	0.84	6,611	0.76
TOTAL	298,600	100.00	444,280	100.00	381,663	100.00	485,769	100.00	738,596	100.00	872,902	100.00
TOTAL DE BIENES CON MENOR VALOR AGREGADO												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	322,716	71.45	360,824	57.77	314,435	65.51%	436,032	59.80	425,130	48.71	509,742	58.68
CAN (Bolivia)	17,521	3.88	23,901	3.83	12,739	2.65%	14,376	1.97	8,854	1.01	10,765	1.24
SUBTOTAL	340,237	75.33	384,726	61.59	327,174	68.16%	450,408	61.77	433,983	49.73	520,507	59.92
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	111,440	24.67	239,896	38.41	152,806	31.84%	278,760	38.23	438,750	50.27	348,229	40.08
TOTAL	451,677	100.00	624,622	100.00	479,980	100.00%	729,169	100.00	872,734	100.00	868,737	100.00

Fuente: Concebido por el consultor y elaborado por la ALADI.

Cuadro 3.10

GRAN TOTAL DE LA EXPORTACIÓN DE BIENES SEGÚN VALOR AGREGADO DE PAÍSES FRONTERIZOS, URUGUAY Y PAÍSES DE ULTRAMAR

AÑO	2000				2001				2002				2003				2004				2005									
	P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR							
VALOR AGREG.	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%																						
MAYOR	231	40	186	62	160	29	202	45	363	239	42	226	59	465	304	40	204	42	508	452	51	294	40	746	416	44	518	59	934	
MENOR	340	59	111	37	452	385	70	240	54	625	327	57	153	40	480	450	60	279	57	729	434	49	439	59	873	520	56	348	40	869
CO-LU	1	1	2	4	3	1	1	2	11	2	3	1	3	1	6	1	00	3	1	4	1	00	6	1	7	2	00	7	1	9
TOTAL	572	100	299	100	871	546	100	444	100	990	569	100	382	100	951	755	100	486	100	1.241	887	100	739	100	1.626	938	100	873	100	1.812

Fuente: Concebido por el consultor y elaborado por la ALADI.

CUADRO 3.11
IMPORTACIÓN DEL PARAGUAY AGRUPADA POR VALOR AGREGADO DE LOS BIENES SEGÚN MERCADO (US\$ 000 y %)

MERCADO OBJETIVO	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%	Valor	Valor								
BIENES CON MAYOR VALOR AGREGADO												
121 y 122 - Alimentos y bebidas elaborados destinados principalmente a la industria y al consumo de los hogares												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	114,148	18.63	109,396	18.23	73,989	14.79	81,584	13.67	107,778	12.54	128,930	10.59
CAN (Bolivia)	0	0.00	2,701	0.45	1,045	0.21	40	0.01	132	0.02	0	0.00
SUBTOTAL	299,491	48.87	358,526	59.75	291,579	58.30	390,322	65.41	544,575	63.37	606,562	49.81
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	313,365	51.13	241,498	40.25	208,577	41.70	206,372	34.59	314,850	36.63	611,251	50.19
TOTAL	612,856	100.00	600,024	100.00	500,157	100.00	596,694	100.00	859,425	100.00	1,217,813	100.00
22 - Suministros industriales elaborados												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	299,430	65.50	358,409	67.85	291,097	66.92	389,945	63.81	543,543	68.00	605,583	67.10
CAN (Bolivia)	60	0.01	118	0.02	483	0.11	377	0.06	1,032	0.13	979	0.11
SUBTOTAL	299,491	65.51	358,526	67.87	291,579	67.03	390,322	63.87	544,575	68.13	606,562	67.21
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	157,675	34.49	169,691	32.13	143,422	32.97	220,777	36.13	254,713	31.87	295,933	32.79
TOTAL	457,166	100.00	528,217	100.00	435,001	100.00	611,099	100.00	799,288	100.00	902,495	100.00
41 y 42 - Bienes de capital y sus piezas y accesorios												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	92,750	22.84	112,969	31.87	109,257	34.38	175,896	46.01	185,540	37.08	176,630	22.42
CAN (Bolivia)	23	0.01	2	0.00	1	0.00	63	0.02	3	0.00	75	0.01
SUBTOTAL	92,773	22.84	112,971	31.87	109,259	34.38	175,959	46.02	185,543	37.08	176,705	22.43
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	313,365	77.16	241,498	68.13	208,577	65.62	206,372	53.98	314,850	62.92	611,251	77.57
TOTAL	406,138	100.00	354,469	100.00	317,836	100.00	382,331	100.00	500,393	100.00	787,955	100.00
51, 521, 522 y 53 - Equipo de transporte y sus piezas y accesorios												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	75,495	34.84	80,341	36.29	59,206	40.71	75,170	24.02	106,772	20.16	133,610	23.22
CAN (Bolivia)	5	0.00		0.00	68	0.05	16	0.01		0.00	14	0.00
SUBTOTAL	75,501	34.84	80,341	36.29	59,274	40.76	75,187	24.03	106,772	20.16	133,624	23.22
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	141,220	65.16	141,032	63.71	86,148	59.24	237,761	75.97	422,934	79.84	441,753	76.78
TOTAL	216,720	100.00	221,374	100.00	145,423	100.00	312,948	100.00	529,706	100.00	575,377	100.00
61 y 62 - Artículos de consumo duraderos y semiduraderos												
Países Fronterizos y Uruguay												

MERCADO OBJETIVO	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%	Valor	Valor								
MERCOSUR	63,532	23.35	67,310	27.92	42,790	25.68	52,554	26.17	83,179	22.19	100,043	22.97
CAN (Bolivia)	23	0.01	217	0.09	196	0.12	13	0.01	8	0.00	107	0.02
SUBTOTAL	63,555	23.35	67,527	28.01	42,986	25.80	52,567	26.17	83,187	22.19	100,150	23.00
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	208,581	76.65	173,550	71.99	123,652	74.20	148,266	73.83	291,691	77.81	335,329	77.00
TOTAL	272,137	100.00	241,077	100.00	166,638	100.00	200,833	100.00	374,879	100.00	435,479	100.00
TOTAL DE BIENES CON MAYOR VALOR AGREGADO												
MERCOSUR	645,355	32.84	728,424	37.45	576,339	36.83	775,149	36.84	1,026,812	33.52	1,144,796	29.21
CAN (Bolivia)	112	0.01	3,037	0.16	1,794	0.11	509	0.02	1,176	0.04	1,176	0.03
SUBTOTAL	830,810	42.28	977,891	50.27	794,678	50.78	1,084,357	51.54	1,464,653	47.81	1,623,603	41.43
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	1,134,207	57.72	967,269	49.73	770,376	49.22	1,019,548	48.46	1,599,038	52.19	2,295,516	58.57
TOTAL	1,965,017	100.00	1,945,160	100.00	1,565,054	100.00	2,103,905	100.00	3,063,691	100.00	3,919,120	100.00
BIENES CON MENOR VALOR AGREGADO												
111 y 112 - Alimentos y bebidas básicos destinados principalmente a la industria y al consumo de los hogares												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	37,672	93.35	26,432	90.80	15,176	92.07	13,897	86.46	19,522	86.82	46,641	92.70
CAN (Bolivia)	5	0.01	72	0.25	154	0.94	0	0.00	0	0.00	17	0.03
SUBTOTAL	37,677	93.36	26,504	91.05	15,330	93.01	13,897	86.46	19,523	86.82	46,658	92.74
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	2,681	6.64	2,606	8.95	1,152	6.99	2,176	13.54	2,964	13.18	3,655	7.26
TOTAL	40,358	100.00	29,111	100.00	16,482	100.00	16,073	100.00	22,487	100.00	50,313	100.00
21 - Suministros industriales básicos												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	48,316	91.92	38,094	68.69	30,949	66.04	31,028	55.35	55,335	62.75	55,932	67.68
CAN (Bolivia)	0	0.00	2,701	4.87	1,045	2.23	40	0.07	132	0.15	0	0.00
SUBTOTAL	48,316	91.92	40,795	73.56	31,994	68.27	31,068	55.42	55,467	62.90	55,932	67.68
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	4,248	8.08	14,660	26.44	14,870	31.73	24,986	44.58	32,719	37.10	26,709	32.32
TOTAL	52,564	100.00	55,455	100.00	46,864	100.00	56,054	100.00	88,186	100.00	82,641	100.00
63 - Artículos de consumo no duraderos												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	178,867	65.28	151,804	63.96	115,441	71.00	99,716	64.13	110,595	59.23	119,299	58.73
CAN (Bolivia)	416	0.15	362	0.15	227	0.14	91	0.06	108	0.06	84	0.04
SUBTOTAL	179,283	65.44	152,165	64.12	115,667	71.13	99,807	64.19	110,703	59.28	119,383	58.77
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	94,700	34.56	85,159	35.88	46,935	28.87	55,691	35.81	76,033	40.72	83,766	41.23
TOTAL	273,983	100.00	237,324	100.00	162,603	100.00	155,498	100.00	186,736	100.00	203,149	100.00
7 - Bienes no especificados en otras partidas												

MERCADO OBJETIVO	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Valor	%	Valor	Valor								
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	342	25.05	130	7.83%	77	5.70	0	0.07	26	1.82	109	6.18
CAN (Bolivia)		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00		0.00
SUBTOTAL	342	25.05	130	7.83	77	5.70	0	0.07	26	1.82	109	6.18
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	1,024	74.95	1,528	92.17	1,271	94.30	598	99.93	1,385	98.18	1,649	93.82
TOTAL	1,367	100.00	1,657	100.00	1,348	100.00	598	100.00	1,411	100.00	1,757	100.00
TOTAL DE BIENES CON MENOR VALOR AGREGADO												
Países Fronterizos y Uruguay												
MERCOSUR	265,198	72.01	216,459	66.90	161,642	71.12	144,641	63.38	185,478	62.07	221,981	65.70
CAN (Bolivia)	421	0.11	3,135	0.97	1,426	0.63	131	0.06	241	0.08	101	0.03
SUBTOTAL	265,619	72.13	219,594	67.87	163,068	71.74	144,773	63.43	185,718	62.15	222,082	65.73
Países de Ultramar												
SUBTOTAL	102,653	27.87	103,953	32.13	64,229	28.26	83,451	36.57	113,101	37.85	115,778	34.27
TOTAL	368,272	100.00	323,547	100.00	227,296	100.00	228,223	100.00	298,819	100.00	337,860	100.00

Fuente: Concebido por el consultor y elaborado por la ALADI.

Cuadro 3.12
GRAN TOTAL DE LA IMPORTACIÓN DE BIENES SEGÚN VALOR AGREGADO DE PAÍSES FRONTERIZOS, URUGUAY Y PAÍSES DE ULTRAMAR

Fuente: Concebido por el consultor y elaborado por la ALADI.

AÑO	2000				2001				2002				2003				2004				2005									
	P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		T O T A L	P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		T O T A L	P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		T O T A L	P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		T O T A L	P. FRONT. Y URUGUAY		PAISES DE ULTRAMAR		T O T A L					
VALOR AGREG.	Valor	%	Valor	%		Valor	%	Valor	%		Valor	%	Valor	%		Valor	%	Valor	%		Valor	%	Valor	%		Valor	%	Valor	%	
MAYOR	831	63	1.134	87	1.965	978	67	967	83	1.945	795	70	771	83	1.565	1.084	74	1.020	83	2.104	1.465	72	1.599	89	3.063	1.624	75	2.295	88	3.919
MENOR	265	20	103	8	368	219	15	104	8	323	163	14	64	7	227	145	10	83	7	228	186	9	113	6	299	222	10	116	4	338
CO-LU	221	17	72	5	294	257	18	92	7	349	181	16	95	10	276	238	16	127	10	365	398	19	80	5	479	330	15	207	8	537
TOTAL	1.317	100	1.309	100	2.627	1.454	100	1.163	100	2.617	1.139	100	930	100	2.068	1.467	100	230	100	2.697	2.049	100	1.792	100	3.841	2.176	100	2.618	100	4.794

3.2.4-Modos de transporte de exportaciones e importaciones

Paraguay por su posición geográfica usa mayoritariamente para su comercio exterior los modos de transporte unimodales de superficie. Esta tendencia se ha mantenido en quinquenio 2000-2005 con las variaciones siguientes, del 2000 al 2003 el volumen transportado por autoviario siempre ha sido mayor que el fluvioviario, fluctuando entre 3.3 y 4.7 millones de tm, pero el 2004 y 2005 el fluvioviario lo sobrepasó con 5.4 y 6.6 millones de tm contra 3.8 y 4.3 millones de tm. En valor el autoviario siempre ha sido mayor (salvo el 2004 con una diferencia de US\$ 400 mil). En todo caso entre autoviario y fluvioviario ha representado en el quinquenio 2000-2005 sobre el 95 % en volumen y sobre el 65 % en valor de los modos de transporte usados para el comercio exterior total del país (ver Cuadro 3.13).

A guisa de conclusión se puede decir que para el comercio con los mercados de ultramar, EUA, UE, Asia, Australia y resto del mundo, las combinaciones intermodales, auto-oceanoviaria en primera instancia y seguida por la fluvio-oceanoviaria ha prevalecido para la movilización de carga con el exterior y fueron las más usadas por los exportadores e importadores, por la red de autovías e hidrovía HPP, que atraviesan Argentina y Brasil como un país de tránsito o el binomio Argentina-Uruguay hasta puertos del Atlántico y Argentina-Chile hasta puertos del Pacífico.

Se puede afirmar que en dicho quinquenio el camión ha sido el vehículo más empleado por el Paraguay en su comercio exterior, unimodalmente como transporte autoviario e intermodalmente en la combinación auto-oceanoviaria, participando la suma de ambas, con 83% volumen y 37 % valor en el total exportado de 2005. Referente a las importaciones, el transporte autoviario y el uso masivo del camión ratifican su primacía, similar al caso de las exportaciones. En las cifras representan 80 % volumen y 78 % valor y el transporte autoviario es 87.2 % y 92.2 % más importante que el transporte ferroviario.

Desde el punto de vista ambiental, habría que considerar los efectos del uso intensivo del transporte por carretera en relación al impacto del modo ferroviario. Primeramente rehabilitar el ex-Ferrocarril Presidente Carlos A. López (FCPCAL), la creación de la empresa Ferrocarriles del Paraguay S. A. es un paso en esta dirección en el entendido que se le dote de los recursos necesarios. La reactivación del transporte ferroviario deviene en tarea de estado de primera prioridad.

Se requieren varias acciones, adquirir nuevo material rodante de tracción (locomotoras) y de carga (vagones, preferentemente graneleros) y particularmente reponer los rieles de los 441 km de ferrovía con ancho de 1.433, para su re-interconexión via Encarnación-Posadas (frontera Paraguay-Argentina) con la red ferroviaria del FMSA de Argentina y con la red ferroviaria del AFE del Uruguay vía Concordia-Salto (frontera Argentina-Uruguay). Así fue antes de la desactivación del FCPCAL. Poner un tercer riel para tener una ferrovía métrica que permita el uso de la nueva estructura de ferrovía del FMSA de Argentina (actualmente de propiedad de ALL-Brasil) para su interconexión sin interfase, con el resto de la red ferroviaria métrica de ese país. Así se podrá interconectar con ALL-Brasil en São Borja, cuando se interconecten el FMSA y ALL en el puente fronterizo a ser convertido en bimodal (ferro-autorivio) Santo Tomé-São Borja (frontera Argentina- Brasil). Es la ruta óptima de acceso al puerto marítimo de Rio Grande do Sul como una buena opción para el Paraguay.

**CUADRO 3.13
COMERCIO EXTERIOR POR MODO DE TRANSPORTE
(tm, US\$ 000)**

MODO	2000				2001				2002				2003				2004				2005			
	Vol	%	Val	%	Vol	%	Val	%	Vol	%	Val	%	Vol	%	Val	%	Vol	%	Val	%	Vol	%	Val	%
FERROVIARIO																								
Exportación	106	3.1	17	1.9	37	0.8	4	0.5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	97	1.7	18	1.5	204	3.6	37	2.3	173	2.1	23	1.3
Importación	19	0.7	7	0.3	17	0.6	9	0.4	13	0.5	3	0.2	129	4.3	30	1.3	171	4.2	39	1.3	165	4.8	43	1.1
Balanza	87		10		20		-5		n.d.		n.d.		-32		-12		33		2		8		-20	
Total	125		24		54		13		n.d.		n.d.		226		48		375		76		338		66	
AUTOVIARIO																								
Exportación	1.971	57.7	509	58.5	2.540	55.4	514	52.0	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	3.281	59.5	649	52.2	1.759	30.8	431	26.5	2.681	33.3	547	30.2
Importación	1.401	51.6	1.106	50.4	1.161	43.8	1.189	54.5	1.313	n.d.	915	n.d.	1.465	48,2	1.066	47.8	2.059	51.1	1.357	43.4	1.701	49.4	1.598	42.7
Balanza	570		-597		1.379		-675		n.d.		n.d.		1.816		..-417		-300		-926		980		-1.051	
Total	3.372		1.615		3.701		1.703		n.d.		n.d.		4.746		1.715		3.818		1.788		4.3.82		2.045	
FLUVIOVIARIO																								
Exportación	1.335	39.01	324	37.2	2.006	43.8	451	45.5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2.130	38.6	545	44.0	3.743	65.5	1.127	69.3	5.185	64.5	1.210	66.8
Importación	1.277	47.1	795	36.3	1.462	55.2	772	35.4	1.265	48.6	579	34.6	1.413	46.5	887	40.0	1.665	41.3	1.124	39.1	1.467	42.3	1.383	40.0
Balanza	58		-471		545		-321		n.d.		n.d.		717		-342		2.078		-97		3.718		-173	
Total	2.622		1.119		3.468		1.223		n.d.		n.d.		3.543		1.432		5.4.08		2.2.51		6.652		1.593	
AEROVIARIO																								
Exportación	4	0.1	20	2.3	1	0.1	20	2.1	n.d.		n.d.		2	0.1	29	2.3	3	0.1	30	1.9	2	0.0	28	1.5
Importación	14	0.5	284	13.0	7	0.2	211	9.6	7		174		5	0.1	179	8.1	8	0.2	289	9.2	9	0.2	381	10.2
Balanza	-10		-264		-6		-191		n.d.		n.d.		3		-150		-5		259		7		353	
Total	28		304		8		231		n.d.		n.d.		7		208		11		319		11		409	
OTROS																								
Exportación	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	4.113	n.d.	950	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Importación	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	24	n.d.	64	n.d.	121	n.d.	219	n.d.	103	n.d.	336	n.d.
Balanza	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.	
TOTAL (000 000)																								
Exportación	3.416	100.0	871	100.0	4.584	100.0	990	100.0	4.113	100.0	951	100.0	5.511	100.0	1.241	100.0	5.710	100.0	1.626	100.0	8.041	100.0	1.811	100.0
Importación	2.712	100.0	2.193	100.0	2.647	100.0	2.182	100.0	2.599	100.0	1.672	100.0	3.037	100.0	2.227	100.0	4.024	100.0	3.129	100.0	3.445	100.0	3.743	100.0
Balanza	704		-1.322		1.937		-1.192		1.514		-721		2.474		-986		1.686		-1.503		4.596		-1.932	

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor con información de ALADI.

4- MICRO ENTORNO OPERATIVO DE RUTAS PARA EL COMERCIO DEL PARAGUAY CON MERCADOS DE ULTRAMAR

4.1-Integración física nacional

4.1.1-Conectividad inter e intra-regional y con países fronterizos de tránsito

La movilidad de personas y bienes entre las diversas regiones para que se establezcan los necesarios lazos de conectividad, conocimiento mutuo e intercambio comercial, es un aspecto fundamental y determinante en el desarrollo socio-económico del país. Una relación intra e inter-regional entre zonas geográficas meramente yuxtapuestas limitará sustancialmente el comercio nacional e internacional y afectará al desarrollo integral. En cambio, una sólida y avanzada integración física, en que se comuniquen ciudades y regiones y con el exterior, vinculadas por el hilo conductor de la malla viaria, potenciará la producción y dinamizará el comercio. Un perímetro territorial de 4.148 km vincula al Paraguay con tres países fronterizos a los que está interconectado para varias de sus redes viarias con todos ellos y por rutas aéreas.

**CUADRO 4.1
VINCULACIÓN VIARIA FRONTERIZA**

PAÍS	PERÍMETRO (km)	RED VIARIA (interconexión)		
		FLUVIAL (río)	FERROVIARIA	AUTOVIARIA
ARGENTINA	Sur (1.990)	Río Paraguay por Pto. Falcón-Clorinda, Alberdi-Formosa, Pilar-Pto. Bermejo. Río Paraná por Encarnación-Posadas, Ayolas-Ituzaingo, Itá Corá-Itatí Río Pilcomayo, fronterizo	Posadas-Encarnación (inactiva)	Pozo Hondo-Misión La Paz F. Gral. Bruguez-Gral. M. Belgrano Asunción-Clorinda Ayolas-Ituzaingo Encarnación-Posadas
BOLIVIA	Noroeste (739)	Río Negro, fronterizo Río Paraguay por Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP)	-----	Fortín Ravelo-F.Palmar de las Islas F. Srgto. Rodríguez-Hito Villazón F. Tnte. Infante Rivarola-Cañada Strongest
BRASIL	Este (1.419)	Río Apa, fronterizo. Río Paraná por Hidrovía Tietê-Paraná (HTP)	-----	Pedro Juan Caballero-Ponta Porã Ciudad del Este-Foz do Iguazu

Fuente: Logística de los Corredores Interoceánicos Suramericanos por Paraguay. Alberto Ruibal H. (a publicarse).

4.1.2-Pasos fronterizos

Los principales con los países limítrofes suman dieciseis (ver Cuadro 4.2), de los cuales nueve son con Argentina (cinco autovía, tres fluvioyvia y uno ferro-autovía) tres con Bolivia (dos autovía y uno trocha) y cuatro con Brasil (tres autovía y uno fluvioyvia).

**CUADRO 4.2
PRINCIPALES PASOS FRONTERIZOS**

ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL
§-Pozo Hondo-Misión La Paz: autovía (pte. internacional)	§-Fortín Sargento Rodríguez-Hito Villazón: autovía .	§-Bella Vista-Bela Vista: fluvioyvia .
§-Puerto Falcón-Clorinda: autovía (pte internacional).	§-Fortín Teniente Infante Rivarola-Cañada Oruro (Strongest-Hito BRH)): autovía .	§-Pedro Juan Caballero-Ponta Porã: autovía .
§-Fortín General Bruguez-General Manuel Belgrano: autovía .	§-Fortín Ravelo-Fortín Palmar de las Islas: trocha .	§-Saltos del Guairá-Guairá: autovía .
§-Francisco López-Ita Ibaté: autovía (fluvial).		§-Ciudad del Este-Foz do Iguazu: autovía (pte. internacional Presidente Tancredo Neves)
§-Ayolas-Ituzaingó: autovía (pte. internacional por represa Yacyretá).		
§-Encarnación-Posadas: ferro-autovía (pte. internacional).		
§-Alberdi-Formosa: fluvioyvia		
§-Itá Corá-Itatí: fluvioyvia		
§-Pilar-Puerto Bermejo: fluvioyvia		

Fuente Cuadros 4.1 y 4.2: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006

- **Macro Región Occidental o Chaco:** Abarca el 60 % del territorio (244.051 Km²) con una baja densidad demográfica (0.23 h /Km²), alberga centros importantes como Filadelfia, Mariscal Estigarribia y Pozo Colorado. Está enmarcada al noroeste por la frontera con Bolivia, al sur por el río Pilcomayo (frontera con Argentina), al oeste por el río Paraguay (frontera con Brasil) y la región oriental. Tiene a los lagos de Ypacarai e Hipa. Zona muy apta para la ganadería vacuna por las llanuras y productora de la industria láctea. Es atravesada sureste-noroeste por la Transchaco (Ruta 9), eje autoviarario del país que conecta con las redes viarias de Argentina y Bolivia.
- **Macro Región Oriental:** Abarca el 40 % del territorio (162.701 Km²) y alberga la mayoría de la población (Asunción, Ciudad del Este, Concepción, Coronel Oviedo, Encarnación, Pedro Juan Caballero, Villarrica). Está enmarcada fluvialmente al norte por los ríos Apa-Arroyo Estrella (ambos frontera con Brasil), al sur por el río Paraná (frontera con Argentina), al este por el río Paraná (frontera con Brasil) y las Cordilleras de Amambay y Mbaracayú (ambas fronteras con Brasil), al oeste por el río Paraguay (375 Km, frontera con Argentina) y el Chaco Boreal. Es una zona muy apta para la agricultura por su fertilidad y gran productora de soya.

4.1.3-Configuración geográfica y demográfica

La configuración hidrográfica con el río Paraguay que atraviesa el país de norte a sur, determina dos grandes macro regiones naturales al este y al oeste y cada una con sus respectivos ecosistemas. Esto constituye una base sustentatoria para una regionalización logística del país con un ordenamiento del territorio en dos macro-regiones con las cuales se pueda optimizar el uso de la red viaria y portuaria fluvial dentro del ámbito de las dos regiones naturales (ver Cuadro 4.3).

**CUADRO 4.3
MACRO REGIONES NATURALES Y MESO REGIONES TOPOGRÁFICAS**

MACRO REGIÓN	MESO REGIÓN	OROGRAFÍA	HIDROGRAFÍA	TERRITORIO	CIUDADES
ZONA DEL NOROESTE					
OCCIDENTAL O CHACO	Norchaco	Llanura	Ríos Negro y Paraguay (HPP)	Dptos. Alto Paraguay y Boquerón (norte)	Fuerte Olimpo, Estancia La Patria
	Surchaco		Ríos Paraguay (HPP) y Pilcomayo	Dptos. Presidente Hayes y Boquerón (sur)	Mariscal Estigarribia, Filadelfia, Neuland, Pozo Colorado, Villa Hayes
ZONA DEL SURESTE					
ORIENTAL	Nororiental	Mayoritaria-mente llanura y estribaciones de colinas en las Cordilleras de Amanbay, Mbaracayú y Caaguazú (centro-oeste) y la Sierra de las Quince Puntas y Cordilleras de Altos e Ibytyruzú o Villarrica (centro)	Apa y Paraná (HTP)	Dptos. Concepción, Amanbay, San Pedro, Canindeyú, Cordillera (norte), Centro (norte), Caaguazú (norte), y Alto Paraná (norte)	Vallemí, Bella Vista, Pedro Juan Caballero, Salto del Guairá, Mbutuy, Concepción
	Suroriental		Paraná (HTP) y Paraguay (HPP)	Dptos. Central (sur), Cordillera (sur), Caaguazú (sur), Guairá, Alto Paraná (sur), Paraguari, Caazapá, Itapua, Misiones y Ñeembucú	Asunción, Caacupé, Paraguari, Coronel Oviedo, Villarrica, Caazapa, Ciudad del Este, Encarnación, Ayolas, Pilar

Fuente: Logística de los Corredores Interoceánicos Suramericanos por Paraguay. Alberto Ruibal H. (a publicarse).

4.2- Caracterización logística operativa

4.2.1- Malla viaria ferro-auto-fluvial, portuaria fluvial y empresas de transporte modal y portuario fluvial

Los siete cuadros siguientes muestran la infraestructura y servicios que ofrecen en Paraguay los diversos modos de transporte y los operadores portuarios fluviales (ver Cuadros 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 y 4.9).

**CUADRO 4.4
MALLA Y EMPRESA FERROVIARIA**

Fueron 441 km. que no operan actualmente, vías instaladas 150 Km.	
Ferrocarriles del Paraguay S. A. (ex-Ferrocarril Presidente Carlos A. López (FCPCAL))	Longitud total: 441. Ancho de ferrovía: 1.435 Asunción-Villarrica-Encarnación (conexión con FMSA-Argentina que no opera), (ambos ptos. fluviales). A través del FMSA se interconectaba en Argentina vía Concordia /Salto (frontera Argentina-Uruguay) con la red AFE-Uruguay

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

**CUADRO 4.5
MALLA AUTOVIARIA**

Longitud total: 25,901 (pavimentada 3.108 km., no pavimentada 22.793 km.)		
CLASIFICACIÓN	RUTAS NACIONALES	RAMALES
TRANSHACO sureste-noroeste	C I U D A D E S D E P A S O	
754 km.	Asunción-Pozo Hondo: Asunción (pto. fluvial, conexión con red Argentina)-Pozo Colorado (270)-Filadelfia (196)-Mariscal Estigarribia (76)-Pozo Hondo (conexión con red) (215).	
795/782 km.	Asunción-Fortín Sargento Rodríguez /Fortín Teniente Infante Rivarola: Asunción -Pozo Colorado (270)-Filadelfia (196)-Mariscal Estigarribia (76), al noroeste-Fortín Sargento Rodríguez (conexión con red de Bolivia) (250), al suroeste Fortín Teniente Infante Rivarola (conexión con red de Bolivia) (240).	
892 km.	Asunción-Fuerte Olimpo: Asunción - Pozo Colorado (270)-Filadelfia (196)-Mariscal Estigarribia (76)-Fuerte Olimpo (puerto fluvial, conexión hidroviaria con Brasil) (350).	
EJES LONGITUDINALES NORTE-SUR	C I U D A D E S D E P A S O	
621 km.	Bella Vista-Encarnación: Bella Vista (conexión con red de Brasil)-Cruce Bella Vista /Ramal Km. 64 (ramal de Pedro Juan Caballero)-Ybi Yáú-Cororó-Lima-Tacuara-Mbutuy-Coronel Oviedo-Caazapá-Yuti-General Artigas-Coronel Bogado-Encarnación (pto. fluvial, conexión con red Argentina)	
505 km.	Salto del Guairá-Encarnación: Salto del Guairá (puerto fluvial)-Cruce Guaraní-Hernandarias-Empalme Ruta 7-Santa Rita-Pirapoa-Bella Vista-Encarnación (pto. fluvial, conexión con red Argentina)	
EJES TRANSVERSALES ESTE-OESTE	C I U D A D E S D E P A S O	
355 km.	Pedro Juan Caballero-Pozo Colorado: Pedro Juan Caballero (conexión con red de Brasil)-Cruce Bella Vista-Ybi Yáú-Horqueta-Concepción /Puerto Militar (ptos. fluviales)-Pozo Colorado (Transchaco)	
420 km.	Salto del Guairá-Asunción: Salto del Guairá (pto. fluvial)-Cruce Guaraní-Cruce Curuguay-Mbutuy-Coronel Oviedo-Caacupé-Asunción (conexión con red Argentina)	
330 km.	Ciudad del Este Asunción: Ciudad del Este (en HTP, conexión con red de Brasil)-Desvío a Hernandarias-Caaguazú-Coronel Oviedo-Caacupé-Asunción.	
373 km.	Encarnación-Asunción: Encarnación-Coronel Bogado-San Ignacio-Villa Florida-Carapeguá-Paraguarí-Asunción.	
300 km.	Encarnación-Pilar: Encarnación (pto. fluvial, conexión con red Argentina)-Coronel Bogado-General Delgado-San Patricio (ramal para Ayolas, pto. fluvial, conexión con red Argentina por represa de Yacyretá)-Santa Rosa-San Ignacio-San Juan de Ñembucú-Pilar (pto. fluvial)	

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

**CUADRO 4.6
EMPRESAS AUTOVIARIAS**

PAÍS DE ORIGEN	PAÍS DE DESTINO	EMPRESA RODOVIARIA
Paraguay	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay	San José SRL
	Argentina, Brasil, Chile y Uruguay	America Sur Transporte S.A.
		Ara Vera S.A.
		Cono Sur SRL
		Distribución y Transporte
		Expreso Transpar SRL
		Nuestra Señora de la Asunción
		Transporte Internacional
	Argentina, Brasil y Chile	Transur SRL
		Juan Carlos Galassi
	Argentina, Brasil y Uruguay	Tras Gus SRL
		Golondrina S.A.
		Nildmori SRL
	Argentina, Chile y Uruguay	Golondrina S.A.
	Argentina y Uruguay	Latinoamericana SRL
Bolivia y Perú	América Transporte SRL	
Argentina	Distribuidora Nuevo Horizonte	
Bolivia	San Francisco SRL	
	La Paloma SRL	
	Stel Turismo	
Brasil	Urundey	
	Transparaguai SRL	

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

**CUADRO 4.7
MALLA FLUVIOVIARIA**

HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ			
TRAMOS NAVEGABLES POR PAÍS (km.)			
PAÍS	RÍO PARAGUAY	RÍO PARANÁ	HIDROVÍA
Brasil	890	619	1.509
Bolivia- Brasil	48	-----	48
Brasil-Paraguay	332	199	531
Paraguay	567	-----	567
Argentina-Paraguay	375	681	1.056
Argentina	-----	1.240	1.240
LONGITUD TOTAL	2.212	2.739	4.951
PRINCIPALES AFLUENTES			
RÍO PARAGUAY		RÍO PARANÁ	
TRAMOS NAVEGABLES Y CARACTERÍSTICAS DE NAVEGABILIDAD (km.)			
PAÍS	TIPO DE EM- BARCACIÓN	PAÍS	TIPO DE EM- BARCACION
Brasil: Cáceres-Corumbá/ Bolivia (Suárez).672 Brasil: Corumbá- Pto. Busch.....218 Brasil /Bolivia Puerto Busch.....48 Brasil /Paraguay: Bahía Negra-Río Apa.....332 Paraguay: Río Apa-Asunción /Desembocadura río Pilcomayo.....567 Argentina /Paraguay: Desembocadura río Pilcomayo-desembocadura río Paraná.....375 LONGITUD TOTAL 2.212	Fluvial media Fluvial mayor Fluvial mayor Fluvial mayor Oceánicas Oceánicas	Brasil: Confluencia ríos Paranaíba /Grande-Salto 7 Quedas.....619 Brasil /Paraguay: Salto 7 Quedas-Confluencia río Iguazú.....199 Argentina/Paraguay: Confluencia río Iguazú-Confluencia río Paraguay.....681 Argentina: Confluencia río Paraguay-Desembocadura río de la Plata.....1.240 LONGITUD TOTAL 2.739	Fluvial menor Fluvial media Fluvial mayor Oceánicas
HIDROVÍA TIÊTE-PARANÁ			
TRAMOS POR SECCIONES IMPORTANTES NAVEGABLES		TRAMOS NAVEGABLES POR PAÍS EN LA HIDROVÍA (río, Km.)	
AFLUENTES EN BRASIL (río, km.)	HIDROVÍA (río, Km.)		
Piracicaba-confluencia río Tietê(Piracicaba).....20 Represa São Simão-Confluencia río Paraná (Paranaíba).....150 Represa Agua Vérmela-confluencia río Paraná (Grande).....100 Confluencia ríos Paranaíba-Grande-confluencia ríos Paraná-Tietê(Paraná).....75 TOTAL 345	Afluentes hasta confluencia con ríos Tietê o Paraná.....347 Conchas-confluencia río Paraná (Tietê).....554 Represa Três Irmãos (Tietê)-Río São José dos Dourados (36 São José-17 Canal Pereira Barreto).....53 Confluencia ríos Paraná /Tietê-Guairá (Paraná).....635 Guaira-Represa de Itaipú (Paraná).....165 Represa de Itaipú-confluencia ríos Paraguay-Paraná.....695 Confluencia ríos Paraguay-Paraná-Desembocadura río de la Plata Paraná).....1.240 TOTAL 3.689	Brasil Afluentes (Piracicaba-Paranaíba-Grande).....347 Conchas-confluencia río Paraná (Tietê).....554 Represa Três Irmãos (Tietê)-río São José dos Dourados (36 São José-17 Canal Pereira Barreto).....53 Confluencia ríos Paraná-Tietê-Guairá-(Paraná).....635 Brasil-Paraguay Guaira-Represa de Itaipú (Paraná).....165 Paraguay-Argentina Represa de Itaipú-confluencia ríos Paraguay-Paraná.....695 Argentina Confluencia ríos Paraguay-Paraná-Desembocadura río de la Plata (Paraná).....1.240 TOTAL 3.689	
TRAMO POR PAÍS			
Brasil 1.587 Brasil-Paraguay 165 Paraguay-Argentina 695 Argentina 1.240 TOTAL 3.689			
REPRESAS			
CON ESCLUSAS (río)		SIN ESCLUSAS (río)	
Barra Bonita-Bariri-Ibitinga-Promissão-Nova Avanhandaba-Três Irmãos(todas enTietê)- Jupiá /Três Lagoas-Porto Primavera-Ilha Grande /Guaira (todas en Paraná)		São Simao (Paranaíba)-Agua Vérmela (Grande)-Rosana (Parapanema)- Ilha Solteira-Itaipú (ambas en Paraná)	

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H. Lima, 2006.

**CUADRO 4.8
EMPRESAS NAVIERAS FLUVIALES DE PARAGUAY**

PAÍS	RÍO	NAVIERA FLUVIAL
HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ		
Paraguay	Paraguay-Paraná	<i>ADM Paraguay SAECA</i>
		<i>American Fluvial S. A.</i>
		<i>Compañía Marítima Paraguaya S. A.</i>
		<i>Cia. Naviera Horamar Paraguay S. A.</i>
		<i>Empujadores Paraguayos S. A.</i>
		<i>Flor Jara yCia. SRL, CMSP Ltda.</i>
		<i>FLUVIOMAR Paraguay S. A.</i>
		<i>Holding Marítima Corporación MERCOSUR Paraguay S. A.</i>
		<i>Líneas Panchitas G. S. A.</i>
		<i>Litoral SRL, URABAL, Merco-Fluvial S. A.</i>
		<i>Mercopar S. A., UNITRANS</i>
		<i>Mercotrans S. A., Naviera Chaco S. A.</i>
		<i>Navegación Guaraní</i>
		<i>Navermar S. A., NAVIOPAR</i>
		<i>Naviera Cono Sur S. A.</i>
<i>Naviera Yeruti SRL</i>		
<i>Paranave S. A., SOPARNA SAIC</i>		
<i>Transportadora Fluvial del Norte.</i>		
HIDROVÍA TIETÊ-PARANÁ		
Paraguay	Hidrovia Tietê-Paraná (HTP)	<i>Pequeñas empresas navieras fluviales</i>

CUADRO 4.9
MALLA PORTUARIA Y SERVICIOS PORTUARIOS FLUVIALES

PUERTO	RÍO	CORREDORES	CONEXIONES VIÁRIAS			INSTALACIONES PORTUARIAS			PROYECTOS
			Ferro-viaria	Auto-viaria	Fluvial	Muelles calado en m	Almacenaje (m2) (servicio portuario)	Grúas	Infraestructura
Concepción	Paraguay	Cruzan 2 auto-ferroviarios y autoviario Paranaguá /Santos-Antofagasta /Mejillones Arica e Ilo /Matarani		Red Nacional		190 m (2.13 m)	25.000 m2 (abiertos) 6.900 m2 (cubiertos)	1 de 8 TM	
Asunción		Cruza 2 auto-ferroviarios y autoviario Paranagua /Santos-Antofagasta /Mejillones e Iquique				1.027 m (3.00 m)	77.500 m2 (abiertos) y patio contenedores 15.000 m2 (cubiertos)	6 de 20, 70, 120tm 9 de 40tm porta-contenedores	Mejorar instalaciones y expansión prevista
Villeta									
Encarnación	Paraná		FPSA (inoperante)		Hidrovía HTP (Pto. Franco-Buenos Aires)				
Ayolas									

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Ruibal H., Lima, 2006.

4.2.2-Posibles plataformas logísticas nacionales y binacionales

Mariscal Estigarribia (noroeste) y Concepción (centro) tiene atributos para devenir en plataformas logísticas por su localización equidistante, su hinterland geo-económico del circundante (región chaqueña y central) y vinculación fronteriza con Argentina, Bolivia y Brasil. Hay también otras ciudades fronterizas con Argentina, Bolivia y Brasil en que se pueden establecer CECOTRACA con sus respectivos CEBAF o CETAF, cinco binacionales una trinacional (ver Cuadro 4.10).

**CUADRO 4.10
POSIBLES PLATAFORMAS LOGÍSTICAS**

CIUDAD	RED VIARIA			HINTERLAND		CORREDOR INTEROCEÁNICO	
	Ferroviaria	Carretera	Fluvial	Aérea	Área		Producción
NACIONALE							
Mariscal Estigarribia	-----	Conecta a redes BOL (3)-ARG	-----	Aeropuerto nacional	Departamento Boquerón	Ganadería de carne y lácteos	Brasil-Paraguay-Argentina-Chile (3)
Concepción	-----	Red nacional	Hidrovia Paraguay-Paraná	Aeropuerto nacional	Departamento Concepción	Ganadería y agricultura	Brasil-Paraguay-Bolivia-Chile (2) Brasil-Paraguay-Bolivia-Perú
BINACIONALES							
Pto. Falcón /Asunción-Clorinda (PAR-ARG)	FBSA (desde Formosa)	Redes de ARG-PAR, ptos. Buenos Aires-Nva. Palmira	Hidrovia Paraguay-Paraná	Aeropuerto nacional	Provincias Formosa-Chaco. Dptos. P. Hayes-Cordillera-Central-Paraguari	Comercio binacional, industria, servicios intermodales de transporte	Brasil-Paraguay-Argentina-Chile
Encarnación-Posadas (PAR-ARG)	FMSA (desde Posadas)	Conectan a redes de ARG-PAR y ptos. Buenos Aires-Nva. Palmira	Hidrovia Tietê-Paraná	Aeropuertos nacionales	Provincias Misiones-Corrientes. Dptos. Itapua-Misiones-Caazapá	Ganadera de carne, soya, maíz, trigo, algodón, azúcar /etanol	Brasil-Argentina-Chile (2)
Pozo Hondo-Misión La Paz (PAR-ARG)	FBSA (desde Tartagal)	Conectados a red de ARG-PAR	Pilcomayo	-----	Dpto. Boquerón Prov. Formosa	Agroindustria Láctea	Brasil-Paraguay-Argentina-Chile (3)
F. I. Nte. Rivarola-Cañada Strongest (PAR-BOL)	-----	Conectados a red de ARG-BOL-PAR	-----	-----	Dpto. Boquerón Dpto. de Tarija	Agroindustria Láctea	Brasil-Paraguay-Bolivia-Chile
Pedro Juan Caballero-Ponta Porã (PAR-BRA)	Conectado por Ponta Porã a FENOSA y Bolivia (FOSA) y ptos. Rio de Janerio-Sepetiba-Santos-Paranaguá-São Fco.	Conectan a redes BRA-PAR y ptos. Santos-Paranaguá-São Fco.-Itajaí	-----	Aeropuertos nacionales	Edos. Mato Grosso Sul, Paraná São Paulo. Dptos. Concepción y San Pedro	Comercio binacional, servicios intermodales de transporte	Brasil-Paraguay-Chile(2) Brasil-Paraguay-Bolivia-Perú
TRINACIONAL							
Ciudad del Este-	FERROPAR de BRA construye	Conectados a redes de ARG-BRA-	Hidrovia	Aeropuerto interna-	Provincias Misiones-Corrientes-	Comercio trinacional, ensamblaje	Brasil-Paraguay-

CIUDAD	RED VIARIA				HINTERLAND		CORREDOR INTEROCEÁNICO
	Ferroviaria	Carretera	Fluvial	Aérea	Área	Producción	
Puerto Iguazú-Foz do Iguazú	tramo Cascavel-Foz do Iguazú. PAR proyecta construir tramo C. del Este-Asunción	PAR y ptos. Itajaí-São Francisco-Paranaguá	Tietê-Paraná	cional en las 3 ciudades	Chaco. Edos. Paraná Santa Catarina-São Paulo. Dptos. Caninduyú-Alt Paraná-Caaguazú-Caazapá-Guairá-Itapuá	electrónico, servicios intermodales de transporte	Paraguay-Chile (2)

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006.

4.3-Corredores interoceánicos suramericanos

4.3.1-Iniciativa para la integración de la infraestructura regional de América del Sur (IIRSA)

El impulso político más significativo a la integración física del subcontinente fue la Reunión de Presidentes habida en Brasilia (agosto-septiembre 2000), en la que se puso de manifiesto la importancia que otorgan y el compromiso que mancomunadamente asumen los diez países iberoamericanos, Guyana y Surinam. Del “Comunicado de Brasilia”, emana el mandato que originó la denominada **“Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur” (IIRSA)** que se delegó su implementación a la triada institucional integrada por BID-CAF-FONPLATA. Seguidamente en Montevideo (diciembre 2000), la reunión especial de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur aprobó la propuesta para constituir la IIRSA.

IIRSA seleccionó 12 ejes de integración y desarrollo, y 6 procesos sectoriales de integración, consolidados ahora en 10 ejes de integración y desarrollo y aumentados a 7 procesos sectoriales, a los que ha sido agregado el importante tema de la visión estratégica de América del Sur. Transporte, comunicaciones y energía, son los tres macro sectores incluidos y se estimaron en US\$ 50.000 millones los fondos necesarios para financiar a los proyectos que seleccionará la IIRSA. (ver Cuadro 4.11).

Previo a la reunión periódica de IIRSA en diciembre del 2004, el Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) decidió impulsar los avances de implementación sobre la base de una metodología de Planificación Territorial Indicativa Aplicada en Materia de Ejes de Integración y Desarrollo. Con ello se ha podido contar por primera vez en la historia de Suramérica, con una Cartera de Proyectos de Infraestructura Regional basada en trabajos técnicos y consenso entre los doce países suramericanos. El CDE elaboró la Agenda de Implementación Concensuada 2005-2010 que fue aprobada en la III Cumbre de Presidentes de América del Sur (Cuzco, 08.12.04).

**CUADRO 4.11
PORTAFOLIO DE LA IIRSA**

EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO	PROCESOS SECTORIALES
Eje Andino	Sistemas operativos de transporte multimodal
Eje Andino del Sur	Sistemas operativos de transporte aéreo
Eje del Escudo Guyanés	Sistemas operativos de transporte marítimo
Eje del Amazonas	Facilitación de pasos de frontera
Eje Interoceánico Central *	Armonización de políticas regulatorias, interconexión, estándares técnicos y de universalización de INTERNET
Eje Perú-Brasil-Bolivia	
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná *	Instrumentos para financiamiento de proyectos de integración física regional
Eje del Capricornio*	Marcos normativos de mercados energéticos regionales
Eje MERCOSUR-Chile*	Visión estratégica de América del Sur
Eje del Sur*	

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006

Paraguay participa en 3 ejes de la IIRSA que involucran a los siguientes estados, departamentos, provincias, regiones y puertos fluviales.

- **Eje del Capricornio (Brasil-Paraguay-Argentina /Bolivia-Chile):** Río Grande do Sul y Paraná (Brasil), Ñeembucú, Misiones, Caazapá, Itapua, Alto Paraná, Guairá, Paraguari, Central (Paraguay), Tarija (Bolivia), Misiones, Corrientes, Formosa (NEA), Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy (NOA) (Argentina), Región II-Antofagasta y Región III-Atacama (Chile).
- **Eje MERCOSUR-Chile: (Brasil-Argentina-Paraguay-Uruguay-Chile):** Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul (Brasil), todo el Uruguay, Alto Paraguay, Boquerón, Presidente Hayes, Concepción, Amambay, San Pedro, Canindeyú, Cordillera y Caaguazú (Paraguay), Misiones, Corrientes, Entre Ríos (Mesopotamia), Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, La Pampa, San Luís, Mendoza y San Juan (Argentina), Región V-Coquimbo, Región VI Valparaíso, Región VII-Libertador Bernardo O'Higgins y Región Metropolitana de Santiago.
- **Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Brasil-Bolivia-Paraguay-Uruguay):** Cáceres (Brasil)-Puerto Quijarro (Bolivia) /Corumbá (Brasil)-Asunción (Paraguay)-Resistencia-Santa Fe-Rosario-Buenos Aires (Argentina)-Nueva Palmira (Uruguay).

4.3.2-Opciones del Paraguay

Hay cinco opciones de corredores interoceánicos que son todos tetranacional con la participación de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Perú. Los puertos del Atlántico son Paranaguá /Santos en todos ellos. Los puertos del Pacífico son Antofagasta /Mejillones, Iquique, Arica e Ilo Matarani (ver Cuadro 4.12).

**CUADRO 4.12
CORREDORES INTEROCEÁNICOS POR PARAGUAY**

OPCIONES Y ALTERNATIVAS DE CORREDORES INTEROCEÁNICOS EN PARAGUAY						
Puerto Atlántico	Paso Fronterizo	Paso Fronterizo	Paso Fronterizo	Puerto Pacífico	Distancia Total Puerto-Puerto	Modo de Transporte y Plurinalidad
Distancia (km)						
Puerto-Frontera		Entre Fronteras	Entre Fronteras	Frontera-Puerto		
BRASIL-PARAGUAY-ARGENTINA-CHILE						
Paranagua	Foz do Iguaçú-Ciudad del Este	Pozo Hondo-Misión La Paz	Socompa Sico-Jama	Antofagasta /Mejillones	3290/3394 (F-A) 3227 /3281 (A)	Ferrocarrilero Carretero Tetranacional
762 (A)		1130 (A)	1162 (F-A) 856 /932 (A)	236 /290 (F) 479/533-540/594 (A)	3364 /3418 (A)	
BRASIL-PARAGUAY-BOLIVIA-CHILE						
Paranagua /Santos	Ponta Porã-P. Juan Caballero	Fortín T. Rivarolaañada Strongest	Avaroa-Ollagüe	Antofagasta /Mejillones	3548/3602 (F-A) 4006/4006 ((F-A)	Ferrocarrilero Carretero Trinacional
1294 /1242 (A)		877 (A)	1141 (F-A)	236 /290 (A)		
Paranagua /Santos	Foz do Iguaçú-Ciudad del Este	Fortín Sargento Rodríguez-Hito Villazón	Pisiga-Colchane	Iquique	3554/3873 (A)	Carretero Trinacional
762 /1081 (A)		1144 (A)	1387 (A)	261 (A)		
Paranagua /Santos	Ponta Porã-Pedro Juan Caballero	Fortín Sargento Rodríguez-Hito Villazón	Charaña-Visviri Tambo Quemado -Chungará	Arica	4048/3953 (F-A) 4086 /4071 (A9)	Ferrocarrilero Carretero Trinacional
1369 /1254 (A)		906 (A)	1556 (A) 1605 (A)	185 (F) 206 (A)		
BRASIL-PARAGUAY-BOLIVIA-PERÚ						
Paranagua /Santos	Ponta Porã-Pedro Juan Caballero	Fortín Sargento Rodríguez-Hito Villazón	Desaguadero	Ilo /Matarani	4446/4331 (F-A) 4269 /4342 (A)	Ferrocarrilero Carretero Tetranacional
1369 /1254 (A)		906 (A)	1562 (F-A), 1609 (A)	605 (F-A) 385 /458 (A)	4154 /4227 (A)	

Ferroviano (F), Autoviano (A). **Fuente:** Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Rubial H., Lima, 2006

5 - ACCESO OCEÁNICO DEL PARAGUAY A LOS MERCADOS DE ULTRAMAR

5.1-Marco legal bilateral con los países de tránsito

Paraguay tiene dispositivos legales que ha firmado con sus países fronterizos sobre derechos de libertad de tránsito terrestre y fluvial, zonas libres y depósitos francos, entre otros (ver Cuadro 5.1). Además de ellos, hay toda la gama de instrumentos legales a nivel mundial y suramericano que tienen normas vinculantes para los países signatarios, y de los cuales Paraguay es participe en muchos de ellos (ver Sección 1.3, Cuadro 1.4).

Estos dispositivos constituyen un importante marco de referencia jurídico que ampara el tráfico de la mercadería boliviana de exportación e importación. Sin embargo, persisten márgenes de perfeccionamiento en lo relativo a la plena vigencia y aplicación a lo estipulado en dichos dispositivos legales, lo cual desvirtúa en cierto modo, los principios de cooperación y no reciprocidad previstos en el proceso de integración económica que contempla el Tratado de Montevideo de 1980.

5.1.1-Países del Atlántico

Dos países fronterizos que son países de tránsito con puertos oceánicos y fluvio-marítimos y otro que es segundo país de tránsito con puerto fluvio-marítimo y oceánico, tienen dispositivos legales con Paraguay.

- **Argentina:** Con un instrumento del 1979 sobre zona franca en el puerto fluvio-marítimo de Rosario en el río Paraná.
- **Brasil:** Dos instrumentos bilaterales de 1956 y 1961 que otorgan depósitos francos en puertos de Paranagua y Santos en el Atlántico. Paraguay otorga depósitos francos al Brasil en los puertos fluviales de Concepción y Encarnación.
- **España:** Paraguay le otorga un depósito y zona franca en el puerto fluvial de Villeta.
- **Uruguay:** País no fronterizo, pero como segundo país de tránsito terrestre y vinculado al Paraguay por la hidrovía HPP, otorga zonas libres en un puerto fluvial y en otro marítimo, Nueva Palmira y Montevideo (ver Cuadro 5.1).

5.1.2-Países del Pacífico

Dos son los países que no son fronterizos pero son segundos países de tránsito terrestre a sus puertos oceánicos.

- **Chile:** Otorga en el puerto marítimo de Antofagasta un depósito franco (1968, reglamento de uso aprobado el 2004) y recíprocamente Paraguay otorga a Chile un depósito y zona franca en el puerto fluvial de Villeta.
- **Perú:** A futuro puede ser el puerto de Ilo, a donde se puede llegar desde el Paraguay, vía Bolivia, por autovía totalmente pavimentada (2007, inauguración del tramo Mariscal Estigarribia-Fortín Teniente Rivarola).

**CUADRO 5.1
INSTRUMENTOS LEGALES BILATERALES**

DISPOSITIVO LEGAL (año de firma)	ASPECTO LEGISLADO
ATLÁNTICO	
Argentina	
Convenio sobre el Puerto de Rosario (1979)	Establecer una <u>zona franca</u> (muelle, zona libre y oficina de ASPB). ANNP: tiene a cargo varios almacenes y zonas francas en puertos de países fronterizos.
Acuerdo Bilateral	Establece un <u>depósito franco</u> en el puerto de Buenos Aires
Bolivia	
Convenio sobre el Puerto de Villeta (1990)	Establece un <u>depósito franco ya zona de almacenamiento</u> para carga boliviana en tránsito
Brasil	
Convenio sobre el Puerto de Paranaguá (1956)	Establece una <u>zona franca</u> para mercaderías de exportación e importación del Paraguay.
Reglamentación para los Puertos de Paranaguá y Santos (1961)	Utilización de los depósitos de la <u>zona franca</u>
Acuerdo Bilateral	Establece <u>depósitos francos</u> en los puertos de Concepción y Encarnación, para productos brasileños
España	
Acuerdo Bilateral (1959)	Puerto de Villeta (<u>depósito y zona franca</u> para productos españoles).
Uruguay	
Acuerdo Paraguayo-Uruguayo sobre el Puerto de Nueva Palmira y Montevideo (1976-1979)	Puertos de Nueva Palmira (<u>uso de silos, área de tránsito y zona libre</u>) y Montevideo (<u>área de tránsito y zona libre</u>).
PACÍFICO	
Chile	
Acuerdo Bilateral sobre Depósito Franco en Antofagasta (1968, 2004)	El 2004 se aprueba el reglamneto para la utilización del depósito franco.
Acuerdo Bilateral	Establece un <u>depósito y zona franca</u> en el puerto de Villeta para productos chilenos

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor con información del libro Geography against development. A case for landlocked developing countries. New York, 2006, ISBN 92-1-104540-1, Sales No. E.05.II.A.5 y del Documento CEPAL, DDR /2, 10.03.2003.

5.2-Parámetros logísticos por vía terrestre, fluvial y marítima

Para evaluar la caracterización del acceso del Paraguay al litoral oceánico, se tendrán en cuenta tres parámetros logísticos principales, fletes promedio, distancias y tiempos promedio. Los fletes terrestres (ferroviarios y autoviaros), fluviales e intermodales (ferrofluvioviarios y autofluvioviarios) que cobran por el servicio de transporte las empresas de ferrocarriles, de camiones y navieras fluviales, hasta los puertos marítimos de los respectivos países de tránsito. Igualmente, los fletes marítimos de las navieras oceánicas a los principales puertos de los países que son los principales mercados de ultramar en Norteamérica, Europa y Asia con que comercia Bolivia. Las distancias entre las principales ciudades bolivianas (capitales de departamento) y los puertos en el Atlántico y en el Pacífico de los países en tránsito que se usan para el comercio de ultramar. Y los tiempos promedio que toma el viaje desde las principales ciudades paraguayas y los puertos de los países de tránsito en Atlántico y Pacífico. Estos calculados como duración

neto del viaje, a la que se deben agregar las demoras (frontera y otras) para cuantificar el tiempo real del viaje.

Es pertinente mencionar, que además de los tres parámetros logísticos referidos, que son determinantes de la competitividad del comercio exterior en general y con el mercado de ultramar en particular, un estudio reciente sobre el tema. Se titula “*Impacto del transporte y de la logística en el comercio internacional del Paraguay*” (USAID-CARANA-CNCSP, junio 2006) y desarrolla detalladamente los sobrecostos que se incurre en el proceso de exportación e importación. Se citan como identificadas en 2005, seis etapas del proceso logístico que originan sobrecostos (ver Cuadro 5.2) y se enumeran cuantificadamente los 21 rubros más significativos de sobrecostos (ver Cuadro 5.3).

**CUADRO 5.2
PROPORCIÓN DE SOBRECOSTOS EN LAS ETAPAS DEL PROCESO DE COMERCIO EXTERIOR**

ETAPA	ACTIVIDAD	SOBRE COSTO (%)
Preembarque	Consolidación, empaque y embalaje, almacenamiento, transporte de acopio al exportador y otras operaciones	21
Transporte terrestre del país	Flete entre planta del exportador y puerto fluvial, y otros costos logísticos de transporte	26
Puerto fluvial	Espera, operaciones de manipuleo de carga, entrada y salida	17
Aduana	Intervención de la Aduana Nacional, agencias y despachantes de aduana, certificados e inspecciones oficiales y solicitadas por el cliente	16
Transporte fluvial (hidrovía HPP)	Flete a destino, seguro, manipuleo y servicios en puerto marítimo o fluvio-marítimo	17
Cobranza	Gestión y documento de pago	3
TOTAL		100

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en *Impacto del transporte y de la logística en el comercio internacional del Paraguay* (USAID-CARANA-CNCSP), junio 2006.

CUADRO 5.3
SOBRECOSTOS MÁS SIGNIFICATIVOS EN EL COMERCIO EXTERIOR (2005)

RUBRO	DESCRIPCIÓN	PROPORCIÓN (%)
Paso de frontera	Costo de inventario por demora, costo de lucro cesante, gastos de estacionamiento.	26.57
Dragado y balizaje de la hidrovía HPP	Influye en aprovechamiento de bodega en las barcazas, aumentando el flete e impidiendo uso de navíos de mayor calado y navegación nocturna aumentando el tiempo de tránsito.	17.19
Demoras en acceso al puerto	Falta de coordinación operativa origina costos de inventario y lucro cesante.	16.29
Demoras por deficiencias viarias	Mantenimiento precario de autovías, particularmente en época de lluvias, deterioro de camiones.	11.49
Demoras de certificados sanitarios	Tiempos excesivos para el otorgamiento del documento.	5.01
Visación consular	Injustificado ingreso fiscal, uno de los pocos casos mundiales que viola las reglas internacionales de facilitación del comercio.	4.70
Mermas en proceso de preembarque	Falta de equipos adecuados que impidan los hurtos.	3.52
Demoras en pagos	Costos financieros por el tiempo que toma la recepción del dinero.	2.97
SUBTOTAL RUBROS PRINCIPALES		90.15
Ley de Reserva de Carga	Ley N° 295 /71 que no condice con el proceso de libralización del comercio y el transporte.	2.41
Gastos del despachante	Honorarios excesivos comparativamente con Argentina (250 %) y Uruguay (150 %), procesos documentales físicos y gastos informales.	2.30
Apertura de registro	Tasa de operación aduanera que duplica el cánon informático	2.10
Demora para entrega /recepción de contenedores y camiones	Costo de inventario for falta de contenedores y oferta de camiones.	1.15
Demora en carguío de contenedores (LCL)	Poco volumen de carga disponible para llenar contenedores completos (FCL).	0.97
Demora en retiro de mercaderías	Trabas aduaneras que dilatan el tiempo de retiro.	0.61
Fotocopias	Posibles de ser eliminados con la sistematización electrónica.	0.59
Tasa depósito franco paraguay	No tiene ninguna contra prestación efectiva de servicios.	0.59
Inspección aduanera	Tasa por un servicio que no se realiza pero que se necesita.	0.44
Gastos varios	Gastos varios no identificados por los despachantes de aduana.	0.39
Propinas	Pagos extralegales para agilizar los servicios de las entidades públicas.	0.24
Certificados de origen	Generado por la doble visación del MIC y la obligatoriedad de pago aún encasos de no requerimiento del cliente ni el país de destino.	0.23
Tasa aduanera de transbordo	No tiene ninguna contra prestación efectiva de servicios.	0.19
TOTAL		100.00

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en Impacto del transporte y de la logística en el comercio internacional del Paraguay” (USAID-CARANA-CNCSP), junio 2006.

5.2.1-Flete

Los costos que representan el valor de fletes y seguros en las importaciones de Paraguay (Ver Cuadro 5.4), son más elevados por modo de transporte que aquellos para los otros países de Suramérica con litorales oceánicos y que son países de tránsito para el comercio de Paraguay con el mercado del ultramar. Comparados con los países del Atlántico como Argentina, son más del doble para el transporte ferroviario y casi el doble para el aviario y acuaviario; con Brasil el caso es similar para ambos modos de transporte y el triple para el autoviario; con Uruguay son más del doble para el autoviario y casi el doble para el acuaviario. Comparados con los países del Pacífico como Chile son más altos para el transporte autoviario y acuaviario respectivamente y con Perú son más del triple para el transporte ferroviario. Por otra parte, el Cuadro 5.5 muestra como en el quinquenio 2000-2005 el porcentaje que representa el valor CIF ha ido aumentando de 8.4 % a 11.6 %, decir en un 12 %.

**CUADRO 5.4
PROPORCIÓN DEL COSTO DE FLETES Y SEGUROS POR MODO DE TRANSPORTE
EN EL VALOR DE LAS IMPORTACIONES DE PAÍSES SURAMERICANOS (2000)**

PAÍS Y LITORAL	MODO DE TRANSPORTE (%)				
	Ferroviano	Autoviario	Acuaviario	Aeroviario	Otros
BILITORAL					
Colombia	5.59	4.48	8.34	5.03	5.34
ATLÁNTICO					
Argentina	6.27	5.57	6.33	5.53	0.61
Brasil	6.46	3.19	5.69	5.30	16.09
Uruguay	35.10	4.66	6.58	6.15	5.26
PACÍFICO					
Chile	12.73	8.57	8.25	6.53	9.91
Perú	3.06	6.88	8.69	7.05	5.95
Ecuador	6.12	4.75	10.27	8.19	10.80
SIN LITORAL MARÍTIMO					
Bolivia	11.98	9.89	12.28	7.68	6.53
Paraguay	13.50	10.19	10.46	9.82	0.00

Fuente: CEPAL www.eclac.cl/transporte/perfil/fleteseg

**CUADRO 5.5
COSTO DE FLETES Y SEGUROS EN LAS IMPORTACIONES DEL PARAGUAY
VALOR (US\$)**

AÑO	FOB	Seguro	Flete		CIF
			Valor	% del CIF	
2000	1.989.065	19.861	184.074	8.4	2.193.001
2001	1.988.856	19.883	173.223	7.9	2.181.963
2002	1.520.065	15.200	136.851	8.2	1.672.118
2003	1.861.873	39.806	325.860	14.6	2.227.540
2004	2.657.668	54.497	417.503	13.3	3.129.670
2005	3.251.350	54.916	436.295	11.6	3.742.562

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en información de la ALADI.

El flete es el precio de mercado que representa el valor que paga el usuario al transportador por el servicio de traslado de su carga entre origen y destino. Varios son los componentes principales que usualmente lo conforman y suelen tener algunos matices según el modo de transporte y el vehículo que utilice. Primeramente, el costo operativo

del vehículo, el tipo de servicio que ofrece, ambos como internalidades al operador del mismo y a la empresa de transporte respectivamente, y por ende endógeno a ella. Los otros son las características de la carga que transporta, las condiciones comerciales en el mercado de origen y destino, la distancia y el tiempo neto y real del viaje, los cargos por los servicios de terminales, particularmente portuarios (no se incluye el aeroviario y los aeropuertos). Estos últimos son externalidades a la empresa de transporte y por lo tanto exógenos a ella. Esquemáticamente se puede visualizar a los componentes del flete de la manera siguiente.

- **Costo operativo del vehículo**
 - **Depreciación:** Período de explotación útil.
 - **Combustible:** Diesel, petróleo o gasolina.
 - **Repuestos:** Neumáticos y otros.
- **Tipo de servicio**
 - **Ferrovionario**
 - **Vagón parcial**
 - **Vagón completo**
 - **Autoviario**
 - **Camión parcial**
 - **Camión completo**
 - **Fluvial**
 - **Barcaza parcial**
 - **Barcaza completa**
 - **Marítimo**
 - **Eventual (“Tramp”):** Locación con cesión /casco desnudo o sin cesión (por tiempo o por viaje). Normalmente usados para los graneles de todo tipo.
 - **Regular:** Navieras de línea o independientes (“outsider”). Normalmente usados para la carga general.
- **Características de la carga**
 - **Tipo**
 - **General**
 - ❖ **Suelta:** Sin acondicionamiento particular aparte del empaque y embalaje
 - ❖ **Unitarizada**
 - **Paletizada:** Palets con y sin cubierta de película plástica
 - **Contenedorizada:** Contenedores llenos (FCL y LCL) y vacíos.
 - ❖ **Refrigerada:** Requiere atmósfera controlada.
 - **Granel**
 - ❖ **Líquido:** Petróleo y derivados.
 - ❖ **Sólido:** Soya y oleaginosas, cereales y maíz, yeso, arena, harinas.
 - ❖ **Gaseoso:** Gas natural y de petróleo, gases químicos.
 - **Naturaleza**
 - **Normal:** Sin características particulares.
 - **Perecedera:** Frutas y verduras, cárnicos, hidrobiológicos, flores frescas y follaje.
 - **Frágil:** Electrónicos, equipos de comunicaciones y precisión.
 - **Dimensiones y pesos especiales:** Equipos para proyectos.
 - **Peligrosa:** Clasificación de mercaderías peligrosas de la ONU, ferrovionario, autoviario (Decisiones 602 y 617 de la CAN y Acuerdo de Facilitación de Transporte de Mercancías Peligrosas MERCOSUR), fluviovionario y oceanovionario (Código IMDG de la IMO).
- **Condiciones del mercado**
 - **Origen:** Oferta y demanda de carga para exportación.
 - **Destino:** Oferta y demanda de carga para importación.

- **Distancia y tiempo**
 - **Distancia:** Kilometraje por ruta directa y rutas alternativas.
 - **Tiempo:** De tránsito neto y real del viaje.
- **Servicios de los terminales de carga**
 - **Tarificación portuaria marítima o fluvial:** Tarifa básica más recargos (THC, TRC, muellaje o atraque “wharfage”).
 - **Tarificación de puertos secos:** Manipuleo de la carga (cargue y descargue)
- **Servicios de la ruta**
 - **Peajes:** Cargos de las empresas concesionarias

Otro aspecto importante referente al flete es la modalidad de cotización por parte de la empresa de transporte y ésta varía según el modo.

- **Ferrovionario:** Por tm /km para carga general y para graneles, por volumen y período de tiempo.
- **Autovionario:** Por contenedor (20”, 40”, Reefer), por tm, por tm/km, por producto.
- **Fluviovionario:** Por tm y distancia
- **Oceanovionario:** Por contenedor (20”y 40“, commodity box rate”), Freight All Kind (FAK), All In.

Los fletes autovionarios y fluviovionarios que presentan el Cuadro 5.6, son desde los centros más importantes de producción y consumo del Paraguay como Asunción, Ciudad del Este, Concepción, Encarnación y Mariscal Estigarribia, hasta puertos en el Atlántico y Pacífico. Los valores son promedios estimados en base a la información recibida de las empresas transportadoras y cámaras de transporte autovionario (CPATIT y CAFM) y de empresas navieras fluviales del país que operan desde dichas ciudades hasta Rosario, Buenos Aires, Rio Grande, Paranaguá, Santos, Montevideo, Nueva Palmira y Antofagasta. Con estos valores promedio se pueden hacer comparaciones entre los fletes de los diversos modos de transporte (ver Cuadro 5.6).

Para el flete ferrovionario se ha considerado la tasa internacional de US\$ 0.03 por tm /km que suele ser la usual y un peso de 27 tm que carga un vagón por contenedor. Por lo tanto, para calcular el flete de un recorrido dado, se usa la fórmula: $US\$ 0.03 \times distancia \times 27 \text{ tm}$. Esto para las rutas analizadas desde Encarnación hasta Buenos Aires, vía Posadas y hasta Rio Grande do Sul, vía Posadas-Santo Tomé /São Borja (frontera Argentina-Brasil, asumiendo la conexión ferrovionaria futura por el puente internacional que se convierta en ferro-autovionario),

Para el transporte autovionario, el flete terrestre se cotiza en una suma global de US\$ /contenedor desde cada ciudad del Paraguay, hasta cada puerto en los países de tránsito y viceversa, soliendo haber variaciones entre las tarifas para exportación e importación por la mayor demanda en los períodos de cosecha de soya para exportación. Para los fines de este estudio se ha considerado un flete promedio.

Para el transporte fluviovionario contenedorizado por la hidrovía HPP, el flete fluvial se cotiza por contenedor de 20” y 40”, habiendo un recargo importante para el contenedor de 20” “Reefer”. Actualmente los fletes están al alza por efecto del costo creciente del combustible (“bunker”). Para los graneles las tarifas del flete no varían linealmente con la distancia y en su cotización entran en consideración varios factores como frecuencia de trabajo del puerto y de tránsito en la ruta, facilidades o dificultades en la navegación, capacidad de carga en la explotación de la barcaza según el calado del río en bajante o creciente. Usualmente el flete se cotiza en US\$ /tm, siendo los niveles de menor a mayor aquellos de Asunción (18), Concepción (21), Encarnación (22) y Ciudad del Este (25), hasta Rosario y algo más hasta Nueva Palmira.

Las tarifas oceánicas de las navieras que atienden los servicios en las principales rutas marítimas desde puertos suramericanos del Atlántico y Pacífico varían para exportación e importación y se han considerado promedios (ver Cuadro 5.7). Se han seleccionado a los puertos más importantes por el flujo actual de carga y potencial futuro para el comercio de Paraguay con los mercados de ultramar. En Suramérica se incluyen a Buenos Aires /Montevideo, Paranaguá y Santos, Antofagasta, Iquique, Arica y Matarani. En EUA, a Miami, Nueva York (costa este) y Long Beach (costa oeste), en Europa, a Le Havre, Róterdam, Hamburgo (norte), Barcelona, Marsella y Livorno (Mediterráneo) y en Asia, a Yokohama, Busan y Hong Kong.

El Cuadro 5.8 muestra la sumatoria de los fletes de superficie (ferro-auto-fluiviviarios) y los fletes oceanoviarios para dar un flete total promedio entre las ciudades de Asunción, Ciudad del Este, Concepción, Encarnación y Mariscal Estigarribia hasta los 12 puertos de ultramar en EUA, Europa y Asia mencionados. Finalmente el Cuadro 5.9 presenta un índice comparativo de la gama de rutas alternativas por puertos del Atlántico y del Pacífico a los puertos de ultramar, en base a una tasa que es la relación entre el flete de superficie (ferro, autoviario o intermodal auto-fluiviviario) y el flete total.

CUADRO 5.6
FLETES AUTO-FLUVIOVIARIO PROMEDIO DESDE CIUDADES DEL PARAGUAY
HASTA PUERTOS DEL ATLÁNTICO Y PACÍFICO (US\$ /contenedor)

CIUDAD	MODO	ATLÁNTICO					PACÍFICO		
		Rosario	Buenos Aires	Montevideo	Nueva Palmira	Rio Grande do Sul	Paranaguá	Santos	Antofagasta
Asunción	Autoviario	800	900	1.200			1.600	1.800	2.500
	Fluvióviario 20"		450	450					
	40" 20" Reefer		900 (a) 1.500	900 (a) 1.500					
Ciudad del Este	Autoviario	1.000	1.100	1.300			1.200	1.400	
	Fluvióviario	(c)	(c)	(c)	(b)				
Concepción	Autoviario	1.400	1.500	1.700			1.900	2.000	
	Fluvióviario	(c)	(c)	(c)	(b)				
Encarnación	Ferrovionario (d)		745	769		911			
	Autoviario	900	1.000	1.100		900			
	Fluvióviario	(c)	(c)	(c)	(b)				
Mariscal Estigarribia	Autoviario	1.700	1.800	2.200					3.200
	Fluvióviario								

(a) Para grandes volúmenes como carbón vegetal y algodón puede ser 20 % menos. (b) Solo graneles. (c) Actualmente no hay tráfico de contenedores. (d) US\$ 0.03 x distancia x 27 tm. **Fuente:** Concebido y elaborado por el consultor, basado en cotizaciones promedio recibidas de empresas transportadoras autoviarías, la CAPTIT, las navieras fluviales y el CAFM.

CUADRO 5.7
FLETE OCEÁNICO PROMEDIO DESDE PUERTOS DEL ATLÁNTICO Y PACÍFICO
DE SURAMÉRICA HASTA PRINCIPALES PUERTOS DE ULTRAMAR (US\$ /contenedor) *

PTOS. ULTRA MAR	ATLÁNTICO												PACÍFICO	
	PARAGUAY		ARGENTINA		URUGUAY		BRASIL		BRASIL		SANTOS		CHILE	
	Asunción		Buenos Aires		Montevideo		Rio Grande		Paranaguá		Santos		Antofagasta	
	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"
NORTEAMÉRICA														
Costa del Pacífico														
Long Beach	3.800	4.800	3.500	3.700	3.500	3.700	3.500	3.700	3.500	3.700	3.500	3.700	1.800	2.400
Costa del Atlántico														
Miami	2.800	3.800	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	1.850	2.350
Nueva York	2.800	3.800	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	2.000	3.000	1.900	2.400
EUROPA														
Costa del Norte														
Le Havre	1.700	2.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	2.300	2.800
Róterdam	1.700	2.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	2.300	2.800
Hamburgo	1.700	2.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	1.100	1.950	2.300	2.800
Costa del Mediterraneo														
Barcelona	2.300	3.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	2.000	2.500
Marsella	2.300	3.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	2.000	2.500
Livorno	2.300	3.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	1.700	2.300	2.100	2.600
ASIA														
Busan	1.900	2.800	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.800	2.000
Yokohama	1.900	2.800	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.800	2.000
Hong Kong	1.900	2.800	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.400	2.000	1.250	1.450

(*) Deben ser considerados como referenciales por las fluctuaciones del mercado y diferencias entre fletes para d exportación e importación y época del año. Todos son "All-in más gastoso locales. Se asumen el mismo valor para los fletes desde Buenos Aires, Montevideo y Nueva Palmira, y desde Paranaguá y Rio Grande do Sul. Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en cotizaciones promedio recibidas de navieras oceánicas MOL, Maersk, Evergreen, CSAV, MSC, Hapag-Lloyd de sus representantes en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. ASAMAR-Paraguay.

CUADRO 5.8
FLETE TOTAL PROMEDIO FERRO-AUTO-FLUVIO-OCEANOVIARIO DESDE
CIUDADES DEL PARAGUAY HASTA PRINCIPALES PUERTOS DE ULTRAMAR (US\$ /contenedor)

CIUDAD	PUERTO	MODO DE TRANSPORTE	FLETE SUPERFICIE 20" o 40"	LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO													
				FLETE OCEÁNICO A PUERTOS DE NORTEAMÉRICA, EUROPA, Y ASIA													
				20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"		
Asunción	Buenos Aires	Autoviario	900	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total			
				2.000	3.000	2.900	3.900	2.000	3.000	2.900	3.900	3.500	3.700	4.400	4.600		
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total			
				1.100	1.950	2.000	2.850	1.100	1.950	2.000	2.850	1.100	1.950	2.000	2.850		
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total			
				1.700	2.300	2.600	3.200	1.700	2.300	2.600	3.200	1.700	2.300	2.600	3.200		
	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total						
	1.400	2.000	2.300	2.900	1.400	2.000	2.300	2.900	1.400	2000	2.300	2.900					
	Buenos Aires	Fluvioviario	450-900	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total			
				2.000	3.000	2.450	3.950	2.000	3.000	2.450	3.950	3.500	3.700	3.950	4.150		
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total			
				1.100	1.950	1.550	2.850	1.100	1.950	1.550	2.850	1.100	1.950	1.550	2.850		
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total			
				1.700	2.300	2.150	3.200	1.700	2.300	2.150	3.200	1.700	2.300	2.150	3.200		
	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total						
	1.400	2.000	1.850	2.900	1.400	2.000	1.850	2.900	1.400	2000	1.850	2.900					
	Montevideo	Autoviario	1.200	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total			
				2.000	3.000	2.200	3.200	2.000	3.000	2.200	3.200	3.500	3.700	4.700	4.900		
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total			
				1.100	1.950	2.300	3.150	1.100	1.950	2.300	3.150	1.100	1.950	2.300	3.150		
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total			
				1.700	2.300	2.900	3.500	1.700	2.300	2.900	3.500	1.700	2.300	2.900	3.500		
	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total						
	1.400	2.000	2.600	3.200	1.400	2.000	2.600	3.200	1.400	2000	2.600	3.200					
Montevideo	Fluvioviario	450-900	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total				
			2.000	3.000	2.450	3.950	2.000	3.000	2.450	3.950	3.500	3.700	3.950	4.150			
			Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total				
			1.100	1.950	1.550	2.850	1.100	1.950	1.550	2.850	1.100	1.950	1.550	2.850			
			Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total				
			1.700	2.300	2.150	3.200	1.700	2.300	2.150	3.200	1.700	2.300	2.150	3.200			
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total							
1.400	2.000	1.850	2.900	1.400	2.000	1.850	2.900	1.400	2000	1.850	2.900						

CIUDAD	LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO														
	PUERTO	MODO DE TRANSPORTE	FLETE SUPERFICIE 20" o 40"	FLETE OCEÁNICO A PUERTOS DE NORTEAMÉRICA, EUROPA, Y ASIA											
				20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"
	Asunción	Fluvio-Oceanoviario	Directo a puerto de ultramar	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				2.800	3.800	2.800	3.800	2.800	3.800	2.800	3.800	3.800	4.800	3.800	4.800
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.700	2.950	1.700	2.950	1.700	2.950	1.700	2.950	1.700	2.950	1.700	2.950
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				2.300	3.300	2.300	3.300	2.300	3.300	2.300	3.300	2.300	3.300	2.300	3.300
				Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total	
				1.900	2.800	1.900	2.800	1.900	2.800	1.900	2.800	1.900	2.800	1.900	2.800
				2.000	3.000	3.600	4.600	2.000	3.000	3.600	4.600	3.500	3.700	5.100	5.300
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total	
1.100	1.950	2.700	3.250	1.100	1.950	2.700	3.250	1.100	1.950	2.700	3.250				
Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total					
1.700	2.300	3.300	3.900	1.700	2.300	3.300	3.900	1.700	2.300	3.300	3.900				
Busan		Total		Yokohama		Total		Yokohama		Total					
1.400	2.000	3.000	3.600	1.400	2.000	3.000	3.600	1.400	2000	3.000	3.600				
Asunción	Paranaguá	Autoviario	1.600	Miami		Total		Nueva York		Total		Nueva York		Total	
				2.000	3.000	3.800	4.800	2.000	3.000	3.800	4.800	3.500	3.700	5.300	5.500
				Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.900	3.750	1.100	1.950	2.900	3.750	1.100	1.950	2.900	3.750
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
	1.700	2.300	3.500	4.100	1.700	2.300	3.500	4.100	1.700	2.300	3.500	4.100			
	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total				
	1.400	2.000	3.200	3.800	1.400	2.000	3.200	3.800	1.400	2000	3.200	3.800			
	Antofagasta	Autoviario	2.500	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				1.850	2.350	4.350	4.850	1.900	2.400	4.400	4.900	1.800	2.400	4.300	4.900
Le Havre				Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total			
2.300				2.800	2.800	3.300	2.300	2.800	2.800	3.300	2.300	2.800	2.800	3.300	
Barcelona				Total		Marsella		Total		Livorno		Total			
2.000				2.500	4.500	5.000	2.000	2.500	4.500	5.000	2.100	2.600	4.600	5.100	
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total					
1.800	2.000	4.300	4.500	1.800	2.000	4.300	4.500	1.250	1.450	3.750	3.950				
LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO															

CIUDAD	LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO														
	PUERTO	MODO DE TRANSPORTE	FLETE SUPERFICIE 20" o 40"	FLETE OCEÁNICO A PUERTOS DE NORTEAMÉRICA, EUROPA, Y ASIA											
				20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"
Ciudad del Este	Buenos Aires	Autoviario	1.100	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				2.000	3.000	3.100	4.100	2.000	3.000	3.100	4.100	3.500	3.700	4.600	4.800
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.200	3.050	1.100	1.950	2.200	3.050	1.100	1.950	2.200	3.050
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				1.700	2.300	1.800	3.400	1.700	2.300	1.800	3.400	1.700	2.300	1.800	3.400
	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total				
	1.400	2.000	2.500	3.100	1.400	2.000	2.500	3.100	1.400	2.000	2.500	3.100			
	Montevideo	Autoviario	1.300	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				2.000	3.000	3.300	4.300	2.000	3.000	3.300	4.300	3.500	3.700	4.800	5.000
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.400	3.250	1.100	1.950	2.400	3.250	1.100	1.950	2.400	3.250
Barcelona				Total		Marsella		Total		Livorno		Total			
1.700				2.300	3.000	3.600	1.700	2.300	3.000	3.600	1.700	2.300	3.000	3.600	
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total					
1.400	2.000	2.700	3.300	1.400	2.000	2.700	3.300	1.400	2.000	2.700	3.300				
Ciudad del Este	Paranaguá	Autoviario	1.200	2.000	3.000	2.200	3.200	2.000	3.000	2.200	3.200	3.500	3.700	4.700	4.900
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.300	3.150	1.100	1.950	2.300	3.150	1.100	1.950	2.300	3.150
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				1.700	2.300	2.900	3.500	1.700	2.300	2.900	3.500	1.700	2.300	2.900	3.500
				Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total	
	1.400	2.000	2.600	3.200	1.400	2.000	2.600	3.200	1.400	2.000	2.600	3.200			
	Santos	Autoviario	1.400	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				2.000	3.000	3.400	4.400	2.000	3.000	3.400	4.400	3.500	3.700	4.900	5.100
				Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.500	3.350	1.100	1.950	2.500	3.350	1.100	1.950	2.500	3.350
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
1.700				2.300	3.100	3.700	1.700	2.300	3.100	3.700	1.700	2.300	3.100	3.700	
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total					
1.400	2.000	2.800	3.400	1.400	2.000	2.800	3.400	1.400	2.000	2.800	3.400				
				Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				2.000	3.000	3.500	4.500	2.000	3.000	3.500	4.500	3.500	3.700	5.000	5.200

CIUDAD	LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO														
	PUERTO	MODO DE TRANSPORTE	FLETE SUPERFICIE 20" o 40"	FLETE OCEÁNICO A PUERTOS DE NORTEAMÉRICA, EUROPA, Y ASIA											
				20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"
Concep- ción	Buenos Aires	Autoviario	1.500	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.600	3.450	1.100	1.950	2.600	3.450	1.100	1.950	2.600	3.450
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
	1.700	2.300	3.200	3.800	1.700	2.300	3.200	3.800	1.700	2.300	3.200	3.800			
	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total				
	1.400	2.000	2.900	3.500	1.400	2.000	2.900	3.500	1.400	2000	2.900	3.500			
	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total				
	2.000	3.000	2.450	3.950	2.000	3.000	2.450	3.950	3.500	3.700	3.950	4.150			
	Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total				
	1.100	1.950	1.550	2.850	1.100	1.950	1.550	2.850	1.100	1.950	1.550	2.850			
	Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total				
1.700	2.300	2.150	3.200	1.700	2.300	2.150	3.200	1.700	2.300	2.150	3.200				
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total					
1.400	2.000	1.850	2.900	1.400	2.000	1.850	2.900	1.400	2000	1.850	2.900				
Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total					
2.000	3.000	3.700	4.700	2.000	3.000	3.700	4.700	3.500	3.700	5.200	5.400				
Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total					
1.100	1.950	2.800	3.650	1.100	1.950	2.800	3.650	1.100	1.950	3.650	2.800				
Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total					
1.700	2.300	3.400	4.000	1.700	2.300	3.400	4.000	1.700	2.300	3.400	4.000				
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total					
1.400	2.000	3.100	3.700	1.400	2.000	3.100	3.700	1.400	2000	3.100	3.700				
Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total					
2.000	3.000	2.450	3.900	2.000	3.000	2.450	3.000	3.500	3.700	3.950	4.400				
Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total					
1.100	1.950	1.550	2.850	1.100	1.950	1.550	2.850	1.100	1.950	1.550	2.850				
Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total					
1.700	2.300	2.150	3.200	1.700	2.300	2.150	3.200	1.700	2.300	2.150	3.200				
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total					
1.400	2.000	1.850	2.900	1.400	2.000	1.850	2.900	1.400	2000	1.850	2.900				
Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total					
2.000	3.000	3.900	4.900	2.000	3.000	3.900	4.900	3.500	3.700	5.400	5.600				
Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total					
1.100	1.950	3.000	3.850	1.100	1.950	3.000	3.850	1.100	1.950	3.000	3.850				
Concep-	Paranaguá	Autoviario	1.900												

CIUDAD	LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO														
	PUERTO	MODO DE TRANSPORTE	FLETE SUPERFICIE 20" o 40"	FLETE OCEÁNICO A PUERTOS DE NORTEAMÉRICA, EUROPA, Y ASIA											
				20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"
Ción				Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				1.700	2.300	3.600	4.200	1.700	2.300	3.600	4.200	1.700	2.300	3.600	4.200
				Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total	
				1.400	2.000	3.300	3.900	1.400	2.000	3.300	3.900	1.400	2000	3.300	3.900
	Santos	Autoviario	2.000	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	3.100	3.950	1.100	1.950	3.100	3.950	1.100	1.950	3.100	3.950
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				1.700	2.300	3.700	4.300	1.700	2.300	3.700	4.300	1.700	2.300	3.700	4.300
Encarnación	Buenos Aires	Ferroviario	745	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	1.845	2.695	1.100	1.950	1.845	2.695	1.100	1.950	1.845	2.695
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				1.700	2.300	2.445	3.045	1.700	2.300	2.445	3.045	1.700	2.300	2.445	3.045
	Buenos Aires	Autoviario	1.000	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.100	2.950	1.100	1.950	2.100	2.950	1.100	1.950	2.100	2.950
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				1.700	2.300	2.700	3.300	1.700	2.300	2.700	3.300	1.700	2.300	2.700	3.300
Montevideo	Autoviario	1.100	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total		
			1.400	2.000	2.400	3.000	1.400	2.000	2.400	3.000	1.400	2000	2.400	3.000	
			Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total		
			2.000	3.000	3.100	4.100	2.000	3.000	3.100	4.100	3.500	3.700	4.600	4.800	
			Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total		
			1.100	1.950	2.200	3.050	1.100	1.950	2.200	3.050	1.100	1.950	2.200	3.050	
			Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total		
			1.700	2.300	2.800	3.400	1.700	2.300	2.800	3.400	1.700	2.300	2.800	3.400	

CIUDAD	LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO														
	PUERTO	MODO DE TRANSPORTE	FLETE SUPERFICIE 20" o 40"	FLETE OCEÁNICO A PUERTOS DE NORTEAMÉRICA, EUROPA, Y ASIA											
				20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"
Encar-Nación	Montevideo	Ferroviario	769	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total	
				1.400	2.000	2.500	3.100	1.400	2.000	2.500	3.100	1.400	2000	2.500	3.100
				Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				2.000	3.000	2.769	3.769	2.000	3.000	2.769	3.769	3.500	3.700	4.269	4.469
				Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total	
	1.100	1.950	1.869	2.719	1.100	1.950	1.869	2.719	1.100	1.950	1.869	2.719			
	Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total				
	1.700	2.300	2.469	3.069	1.700	2.300	2.469	3.069	1.700	2.300	2.469	3.069			
	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total				
	1.400	2.000	2.169	2.769	1.400	2.000	2.169	2.769	1.400	2000	2.169	2.769			
	Rio Grande do Sul	Ferroviario	911	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total	
				2.000	3.000	2.911	3.911	2.000	3.000	2.911	3.911	3.500	3.700	4.411	4.611
				Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.011	2.861	1.100	1.950	2.011	2.861	1.100	1.950	2.011	2.861
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
	1.700	2.300	2.611	3.211	1.700	2.300	2.611	3.211	1.700	2.300	2.611	3.211			
	Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total				
	1.400	2.000	2.311	2.911	1.400	2.000	2.311	2.911	1.400	2000	2.311	2.911			
Rio Grande do Sul	Autoviario	900	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total		
			Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total		
			2.000	3.000	2.900	3.900	2.000	3.000	2.900	3.900	3.500	3.700	4.400	4.600	
			Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total		
			1.100	1.950	2.000	2.850	1.100	1.950	2.000	2.850	1.100	1.950	2.000	2.850	
			Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total		
1.700	2.300	2.600	3.200	1.700	2.300	2.600	3.200	1.700	2.300	2.600	3.200				
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total					
1.400	2.000	2.300	2.900	1.400	2.000	2.300	2.900	1.400	2000	2.300	2.900				
Mariscal Estigarríbia	Buenos Aires	Autoviario	1.800	Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total	
				2.000	3.000	3.800	4.800	2.000	3.000	3.800	4.800	3.500	3.700	5.300	5.500
				Le Havre		Total		Róterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	2.900	3.750	1.100	1.950	2.900	3.750	1.100	1.950	2.900	3.750
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
1.700	2.300	3.500	4.100	1.700	2.300	3.500	4.100	1.700	2.300	3.500	4.100				
Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total					

CIUDAD	LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO														
	PUERTO	MODO DE TRANSPORTE	FLETE SUPERFICIE 20" o 40"	FLETE OCEÁNICO A PUERTOS DE NORTEAMÉRICA, EUROPA, Y ASIA											
				20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"	20"	40"
				Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				1.400	2.000	3.200	3.800	1.400	2.000	3.200	3.800	1.400	2000	3.200	3.800
				2.000	3.000	4.200	5.200	2.000	3.000	4.200	5.200	3.500	3.700	5.700	5.900
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total	
				1.100	1.950	3.300	4.150	1.100	1.950	3.300	4.150	1.100	1.950	3.300	4.150
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				1.700	2.300	3.900	4.500	1.700	2.300	3.900	4.500	1.700	2.300	3.900	4.500
				Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total	
				1.400	2.000	3.600	4.200	1.400	2.000	3.600	4.200	1.400	2.000	3.600	4.200
				LITORAL PACÍFICO SURAMERICANO											
				Miami		Total		Nueva York		Total		Long Beach		Total	
				1.850	2.350	5.050	5.550	1.900	2.400	5.100	5.600	1.800	2.400	5.000	5.600
				Le Havre		Total		Rotterdam		Total		Hamburgo		Total	
				2.300	2.800	5.500	6.000	2.300	2.800	5.500	6.000	2.300	2.800	5.500	6.000
				Barcelona		Total		Marsella		Total		Livorno		Total	
				2.000	2.500	5.200	5.700	2.000	2.500	5.200	5.700	2.100	2.600	5.300	5.800
				Busan		Total		Yokohama		Total		Hong Kong		Total	
				1.800	2.000	5.000	5.200	1.800	2.000	5.000	5.200	1.250	1.450	4.450	4.650

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en los Cuadros 5.6 y 5.7.

CUADRO 5.9
TASA FLETE SUPERFICIE /FLETE TOTAL (superficie mas oceánico) DESDE
CIUDADES DEL PARAGUAY HASTA PUERTOS ULTRAMAR (US\$ 000 /contenedor de 20”)

LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO								
CIUDAD	PUERTO	SUPERFICIE (S)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)
Asunción	Buenos Aires	Autoviario 900	Miami		Nueva York		Long Beach	
			2.900	31	2.900	31	4.400	20
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			2.000	45	2.000	45	2.000	45
			Barcelona		Marsella		Livorno	
		2.600	34	2.600	34	2.600	34	
		Busan		Yokohama		Hong Kong		
		2.300	39	2.300	39	2.300	39	
		Fluiovia-rio 450	Miami		Nueva York		Long Beach	
			2.450	18	2.450	18	3.950	11
	Le Havre		Rotterdam		Hamburgo			
	1.550		29	1.550	29	1.550	29	
	Barcelona		Marsella		Livorno			
	2.150	21	2.150	21	2.150	21		
	Busan		Yokohama		Hong Kong			
	1.850	24	1.850	24	1.850	24		
	Montevideo	Autoviario 1.200	Miami		Nueva York		Long Beach	
			2.200	54	2.200	54	4.700	25
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			2.300	52	2.300	52	2.300	52
			Barcelona		Marsella		Livorno	
		2.900	41	2.900	41	2.900	41	
		Busan		Yokohama		Hong Kong		
		2.600	46	2.600	46	2.600	46	
Fluiovia-rio 450		Miami		Nueva York		Long Beach		
		2.450	18	2.450	18	3.950	11	
	Le Havre		Rotterdam		Hamburgo			
	1.550	29	1.550	29	1.550	29		
	Barcelona		Marsella		Livorno			
2.150	21	2.150	21	2.150	21			
Busan		Yokohama		Hong Kong				
1.850	24	1.850	24	1.850	24			
Paranaguá	Autoviario 1.600	Miami		Nueva York		Long Beach		
		3.600	44	3.600	44	5.100	31	
		Le Havre		Rotterdam		Hamburgo		
		2.700	59	2.700	59	2.700	59	
		Barcelona		Marsella		Livorno		
		3.300	48	3.300	48	3.300	48	
Busan		Yokohama		Hong Kong				
3000	53	3.000	53	3.000	53			
Santos	Autoviario 1.800	Miami		Nueva York		Long Beach		
		3.800	47	3.800	47	5.300	34	
		Le Havre		Rotterdam		Hamburgo		
		2.900	62	2.900	62	2.900	62	
		Barcelona		Marsella		Livorno		
		3.500	51	3.500	51	3.500	51	
Busan		Yokohama		Hong Kong				
3.200	56	3.200	56	3.200	56			
LITORAL PACÍFICO SURAMERICANO								
		Miami		Nueva York		Long Beach		
		4.350	57	4.400	57	4.300	5	

LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO								
CIUDAD	PUERTO	SUPER- FICIE (S)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)
	Antofagasta	Autoviario o 2.500						8
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			2.800	87	2.800	87	2.800	87
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			4.500	55	4.500	55	4.600	54
			Busan		Yokohama		Hong Kong	
4.300	58	4.300	58	3.750	67			
LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO								
Ciudad del Este	Buenos Aires	Autoviario 1.100	Miami		Nueva York		Long Beach	
			3.100	35	3.100	35	4.600	24
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			2.200	50	2.200	50	2.200	50
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			1.800	61	1.800	61	1.800	61
	Busan		Yokohama		Hong Kong			
	2.500	44	2.500	44	2.500	44		
	Montevideo	Autoviario 1.300	Miami		Nueva York		Long Beach	
			3.300	39	3.300	39	4.800	27
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			2.400	54	2.400	54	2.400	54
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			3.000	43	3.000	43	3.000	43
	Busan		Yokohama		Hong Kong			
	2.700	48	2.700	48	2.700	48		
	Paranaguá	Autoviario 1.200	Miami		Nueva York		Long Beach	
			2.200	54	2.200	54	4.700	25
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			2.300	52	2.300	52	2.300	52
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			2.900	41	2.900	41	2.900	41
	Busan		Yokohama		Hong Kong			
	2.600	46	2.600	46	2.600	46		
Santos	Autoviario 1.400	Miami		Nueva York		Long Beach		
		3.400	41	3.400	41	4.900	28	
		Le Havre		Rotterdam		Hamburgo		
		2.500	56	2.500	56	2.500	56	
		Barcelona		Marsella		Livorno		
		3.100	45	3.100	45	3.100	45	
Busan		Yokohama		Hong Kong				
2.800	50	2.800	50	2.800	50			
	Buenos Aires	Autoviario 1.500	Miami		Nueva York		Long Beach	
			3.500	43	3.500	43	5.000	30
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			2.600	57	2.600	57	2.600	57
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			3.200	47	3.200	47	3.200	47
	Busan		Yokohama		Hong Kong			
	2.900	52	2.900	52	2.900	52		
			Miami		Nueva York		Long Beach	
			3.700	46	3.700	46	5.200	32
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	

LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO								
CIUDAD	PUERTO	SUPERFICIE (S)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)
Concepción	Montevideo	Autoviario 1.700	2.800	61	2.800	61	3.650	46
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			3.400	50	3.400	50	3.400	50
			Busan		Yokohama		Hong Kong	
	Paranaguá	Autoviario 1.900	Miami		Nueva York		Long Beach	
			3.900	49	3.900	49	5.400	35
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			3.000	63	3.000	63	3.000	63
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			3.600	53	3.600	53	3.600	53
			Busan		Yokohama		Hong Kong	
			3.300	57	3.300	57	3.300	57
	Santos	Autoviario 2.000	Miami		Nueva York		Long Beach	
			4.000	50	4.000	50	5.500	36
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			3.100	64	3.100	64	3.100	64
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			3.700	54	3.700	54	3.700	54
Busan		Yokohama		Hong Kong				
			3.400	59	3.400	59	3.400	59
LITORAL ATLANTICO SURAMERICANO								
Encarnación	Buenos Aires	Ferroviario 745	Miami		Nueva York		Long Beach	
			2.745	27	2.745	27	4.245	17
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			1.845	40	1.845	40	1.845	40
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			2.445	30	2.445	30	2.445	30
		Busan		Yokohama		Hong Kong		
		2.145	35	2.145	35	2.145	35	
		Autoviario 1.000	Miami		Nueva York		Long Beach	
			3.000	33	3.000	33	4.500	22
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			2.100	47	2.100	47	2.100	47
	Barcelona		Marsella		Livorno			
	2.700		37	2.700	37	2.700	37	
	Busan		Yokohama		Hong Kong			
	2.400	41	2.400	41	2.400	41		
	Montevideo	Ferroviario 769	Miami		Nueva York		Long Beach	
			2.769	28	2.769	28	4.269	18
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo	
			1.869	41	1.869	41	1.869	41
			Barcelona		Marsella		Livorno	
			2.469	31	2.469	31	2.469	31
		Busan		Yokohama		Hong Kong		
		2.169	35	2.169	35	2.169	35	
Autoviario 1.100		Miami		Nueva York		Long Beach		
		3.100	35	3.100	35	4.600	24	
		Le Havre		Rotterdam		Hamburgo		
		2.200	50	2.200	50	2.200	50	
	Barcelona		Marsella		Livorno			
	2.800	39	2.800	39	2.800	39		
Busan		Yokohama		Hong Kong				
2.500	44	2.500	44	2.500	44			

LITORAL ATLÁNTICO SURAMERICANO									
CIUDAD	PUERTO	SUPERFICIE (S)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	TOTAL (T)	TASA S/T (%)	
Rio Grande do Sul	Ferroviario 911	Miami		Nueva York		Long Beach			
		2.911	31	2.911	31	4.411	20		
		Le Havre		Rotterdam		Hamburgo			
		2.011	45	2.011	45	2.011	45		
		Barcelona		Marsella		Livorno			
		2.811	32	2.611	32	2.611	32		
	Rio Grande Do Sul	Autoviario 900	Busan		Yokohama		Hong Kong		
			2.311	39	2.311	39	2.311	39	
			Miami		Nueva York		Long Beach		
			2.900	31	2.900	31	4.400	20	
			Le Havre		Rotterdam		Hamburgo		
			2.000	45	2.000	45	2.000	45	
Mariscal Estigarribia	Buenos Aires	Barcelona		Marsella		Livorno			
		2.600	34	2.600	34	2.600	34		
		Busan		Yokohama		Hong Kong			
		2.300	39	2.300	39	2.300	39		
		Miami		Nueva York		Long Beach			
		3.800	47	3.800	47	5.300	34		
	Montevideo	Autoviario 2.200	Le Havre		Rotterdam		Hamburgo		
			2.900	62	2.900	62	2.900	62	
			Barcelona		Marsella		Livorno		
			3.500	51	3.500	51	3.500	51	
			Busan		Yokohama		Hong Kong		
			3.200	56	3.200	56	3.200	56	
Antofagasta	Autoviario 3.200	Miami		Nueva York		Long Beach			
		4.200	52	4.200	52	5.700	38		
		Le Havre		Rotterdam		Hamburgo			
		3.300	67	3.300	67	3.300	67		
		Barcelona		Marsella		Livorno			
		3.900	56	3.900	56	3.900	56		
Busan		Yokohama		Hong Kong					
3.600	55	3.600	55	3.600	55				

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en el Cuadro 5.8.

Del Cuadro 5.9 se pueden hacer inferencias interesantes sobre cuánto representa el valor flete de transporte por superficie (ferro.auto o fluvioviario o ferro-fluvioviario o autofluvioviario) desde Asunción, Ciudad del Este, Concepción, Encarnación y Mariscal Estigarribia hasta los puertos oceánicos de los países de tránsito (Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Paranagua, Santos y Antofagasta) en el valor del flete total hasta los los 12 puertos de ultramar por los que comercia principalmente Paraguay en Norteamérica (costa este y oeste), Europa (norte y mediterránea) y Asia.

Analizando el caso de cada litoral oceánico se puede afirmar qué tasa porcentual del valor flete de superficie con relación al valor del flete total hasta destino final es

comparativamente más alta por la costa del Pacífico, considerando solo la alternativa de Antofagasta. Los casos extremos por la costa del Atlántico son solo 11 % desde Asunción por transporte fluvioviario hasta el puerto de Buenos Aires con destino al puerto de Long Beach en la costa oeste de Norteamérica y es 67 % desde Mariscal Estigarribia por transporte autoviario hasta el puerto de Montevideo con destino a los puertos de Le Havre, Rotterdam y Hamburgo en Europa del norte. En el Pacífico, fluctúan entre 54 % desde Asunción por transporte autoviario hasta el puerto de Antofagasta con destino al puerto de Livorno en Europa Mediterránea y 87 % con destino a los puertos de Le Havre, Rotterdam y Hamburgo en Europa del norte.

En el caso de las cinco ciudades del Paraguay, el Cuadro 5.10 muestra por qué ruta es más baja la tasa porcentual del flete de superficie sobre el flete total y esto da un indicativo referencial para la toma de decisión de exportadores e importadores para elegir la mejor ruta a cada mercado de ultramar en términos del valor del flete de superficie hasta el puerto oceánico del país de tránsito que se use.

CUADRO 5.10
TASA MÍNIMA DEL FLETE DE SUPERFICIE /FLETE TOTAL DESDE CIUDADES DEL PARAGUAY HASTA PUERTOS DE TRÁNSITO Y
PUERTOS DE ULTRAMAR

CIUDAD	NORTEAMÉRICA						EUROPA						ASIA		
	COSTA ESTE			OESTE			NORTE			MEDITERRÁNEA					
	Puerto		TASA	Puerto		TASA	Puerto		TASA	Puerto		TASA	Puerto		TASA
	Tránsito	Ultramar	FS /FT (%)	Tránsito	Ultramar	FS /FT (%)	Tránsito	Ultramar	FS /FT (%)	Tránsito	Ultramar	FS /FT (%)	Tránsito	Ultramar	FS /FT (%)
LITORAL DEL ATLÁNTICO SURAMERICANO															
Asunción	B. Aires Montevideo (fluvio)	Miami-	18	Buenos Aires	FL (*)	11	B. Aires-Montevideo (fluvio)	La Havre	29	B. Aires-Montevideo (fluvio)	Barcelona	21	B. Aires-Montevideo (fluvio)	Busan	24
Ciudad del Este	Buenos Aires (auto)		35		A	24	Buenos Aires (auto)	Róterdam	50	Paranaguá		41	Buenos Aires (auto)	Yokohama	44
Concepción			43			30			57	Buenos Aires (auto)	Marsella	47			52
Encarnación	Buenos Aires (ferro)	Nueva York	27	Aires	F	17	Buenos Aires (ferro)	Hamburgo	40	Buenos Aires (ferro)	Livorno	30	Buenos Aires Montevideo (ferro)	Hong Kong	36
LITORAL DEL PACÍFICO SURAMERICANO															
Mariscal Estigarribia	Antofagasta (auto)	Miami-Nueva York	63	Antofagasta (auto)		64	Antofagasta (auto)	La Havre Róterdam Hamburgo	58	Antofagasta (auto)	Barcelona Marsella Livorno	61	Antofagasta (auto)	Busan Yokohama Hong Kong	64

(*) Montevideo igualmente. **A:** Autoviario, **F:** Ferroviario, **FL:** Fluvioviario.

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en el Cuadro 5.9.

5.2.2-Distancia

Logísticamente, la distancia entre dos lugares se mide por el tiempo que demora el espacio que tiene que recorrerse entre ellos y no por el kilometraje que los separa y las distancias son diferentes según la vía del modo de transporte correspondiente. Numerosos factores determinan la caracterización de la vía y en particular el costo de construcción, rehabilitación y mantenimiento y por ende su gravitante reflejo en la distancia. Deben tenerse en cuenta los efectos que causen al entorno y cómo influyen para optimizar el manejo del flujo de tráfico por cada vía:

- **Ecológicos:** Mitigar y minimizar el impacto ambiental sobre los grupos humanos, flora y fauna.
- **Socio-demográficos:** Considerar hábitos poblacionales y características demográficas.
- **Orográficos:** Estudiar el perfil de llanuras y montañas que tienen que atravesar las vías.
- **Económico-comerciales:** Evaluar el potencial del hinterland adyacente y aledaño (productivo, cuencas hidrógráficas, etc.).
- **Técnicos:** Construir las obras de ingeniería que se requieran (puentes, tuneles, viaductos) con las especificaciones necesarias para la ferrovía y autovía (pendiente, radio y peralte de curvas, tipo de superficie de rodadura).

El Cuadro 5.11 ilustra con detalle las diferentes distancias por carretera-ferrocarril e hidrovía HPP. Desde las principales ciudades paraguayas hasta los puertos fluviales (hidrovía HPP) y marítimos atlánticos de Buenos Aires (Argentina), Montevideo y Nueva Palmira (Uruguay), Río Grande do Sul, Paranaguá, Santos y Río de Janeiro (Brasil) y los puertos pacíficos de Antofagasta (Chile) e Ilo (Perú).

Existe un amplio rango de distancias entre los trayectos más cortos y lejanos para arribar al Atlántico o a puertos fluvio-marítimos en la hidrovía HPP por las opciones unimodales e intermodales. Dichas distancias van desde 800 km por ferrocarril entre Encarnación-Río Grande (Brasil), vía Argentina hasta 2.344 km por carretera entre Concepción-Río de Janeiro (Brasil). Hacia el Pacífico, el rango es de 1.620 km entre Mariscal Estigarribia-Antofagasta (Chile) intermodalmente por carretera-ferrocarril, vía Argentina y 2.178 km entre Mariscal Estigarribia-Ilo (Perú) por carretera, vía Bolivia. En tres de estos casos son dos los países de tránsito por atravesar.

Por otra parte, el Cuadro 5.10 muestra las distancias que se tiene que recorrer desde regiones distantes del litoral atlántico y pacífico en Argentina y Brasil, situación que afecta la competitividad de los productos exportados e importados por la ubicación geográfica continental que tienen estas ciudades. El recorrido hasta el litoral oceánico se realiza por el territorio del mismo país, en cuyo caso no hay el efecto transnacional de la mediterraneidad. El rango de distancia puede variar entre 1.368 km por carretera para Santiago del Estero-Buenos Aires (Argentina) y 2.833 km por carretera para Campo Grande-Santos (Brasil).

Sin embargo, hay casos en que se tienen que recorrer extensos trayectos atravesando un país de tránsito para llegar a los puertos oceánicos, lo que sí afecta la competitividad de los productos, pero sin los otros factores conexos que afectan a los países sin litoral marítimo. El rango de distancias es muy variable y tenemos los casos extremos, al Pacífico de 1.900 km (autovía) Formosa (Argentina)-Antofagasta (Chile) y 830 km (autovía) La Rioja (Argentina)-Caldera /Chañaral (Chile), o 1.506 km (autovía) Rio Branco (Brasil)-Ilo /Matarani (Perú), 3.376 (fluvio-autovía) Manaus (Brasil)-Paíta /Bayóvar (Perú). Y al Atlántico, de 940 km Boa Vista (Brasil)-Carúpano (Venezuela) o 3.452 km (fluviovía) Cuiabá /Cáceres Buenos Aires (Argentina) (ver Cuadro 5.12).

CUADRO 5.11
DISTANCIA ENTRE CIUDADES PRINCIPALES DEL PARAGUAY Y PUERTOS MARÍTIMOS DE SURAMÉRICA (km)

CIUDAD	PUERTO ATLÁNTICO				PUERTO PACÍFICO		
	ARGENTINA Buenos Aires	URUGUAY Montevideo	BRASIL		CHILE Antofagasta	PERÚ Ilo	
			Río Grande	Paranaguá	Santos	R. de Janeiro	
Asunción	FL: 1.630 (a)	FL: 1.690(a)					
	A: 1.249	A:1.273 (o)	A: 1.470	A: 1.092	A: 1.440	A: 1.471	A: 2.050 (q)
	Rosario	Nva.Palmira	AF:471+1.030=1.501(d)	AF:471+595=1.066(d)	AF:471 + 1.110=1.581 (d)	AF:471+1.347=1.818(d)	AF:133+1.831=1.964 (e)
	FL: 1.210	FL:1.488 (a)					
	A: 1.147						
Ciudad del Este	FL: 1.935 (b)	FL:1.995 (b)			FLA:1.407+256=1.663(c)		FLA:795+1.730=2.525(l)
	A: 1.250 (i)	A: 1.344	A: 1.140	A: 762	A: 1.110	A: 1.471	A: 2.300 (r)
	Rosario	Nva.Palmira		AF:141+595=736 (d)	AF: 141+977 = 1.118 (d)	AF:141+1.347=1.488(d)	FLF: 795 + 1.775 = 2345 (m)
	FL: 1.515	FL:1.892 (b)			FLA:1.407+256=1.663 (c)		
	A: 1.148						
Encarnación	FL: 1.650 (b)	FL:1.710 (b)	F: 950 (j)				FLA:385+1.730=2.115 (l)
	F: 920 (i)	F: 1.125 (f)	AF: 160 + 800=960 (j)				FLF:385+1.775=2.160
	A: 970	A: 1.279 (g)	A: 805 (j)				
	Rosario	Nva.Palmira					
	FL: 1.230	FL:1.852 (a)					
	A: 868						
Concepción	A: 1.773	A: 1.668 (o)		A: 1.608 (p)	A: 1.347 (p)	A: 1.723 (p)	A: 2.170 (h)
	FL: 1.940 (a)	FL:2.000 (a)			AF: 210+1.250=1.460 (p)	AF:210+1.650=1.860(p)	AF:620 +1.775=2.395 (e)
	Rosario	Nva.Palmira					
	FL: 1.520	FL:2.142 (a)					
	A:1.671						
Mariscal Estigarribia	A: 1.760	A: 1.873 (o)					A: 1.770 (h)
	AFL: 530 + 1.630 = 2.160	AFL: 530 + 1.830=2.360					AF:430 +1.190=1.620(n)
		Nva.Palmira					
	AFL: 530 + 1.490=2.020						A:2.178 (k)

A: autoviario (camión). F: ferroviario (tren), FL: fluvioviario (barcaza), AF: auto-ferroviario, AFL: auto-fluvioviario, FLA: fluvio-autoviario. (a) Por hidrovía HPP. (b) Vía río Paraná. (c) Por hidrovía HTP (vía Piracicaba- São Paulo). (d) Vía Foz do Iguacu-Cascavel (ferrovía en construcción), (e) Vía Formosa-Salta-Socompa, (f) Vía Posadas-Concordia /Salto, (g) Vía Posadas-Gualeguachú /Fray Bentos. (h) Vía Pozo Hondo /Misión La Paz, Jama, (i) Vía Encarnación /Posadas. (j) Vía Posadas-Santo Tomé /São Borja, (k) Vía Sargento Rodríguez

/Hito Villazón-Desaguadero, **(l)** Vía Resistencia-Jujuy-Jama. **(m)**, Vía Resistencia-Salta-Socompa, **(n)** Vía Pozo Hondo /Misión La Paz-Tartagal-Salta-Socompa. **(o)** Vía Asunción /Clorinda-Resistencia-Gualeguaychú /Fray Bentos. **(p)** Vía Pedro Juan Caballero-Ponta Porã. **(q)** Vía Formosa-Jujuy-Jama. © Vía Asunción-Formosa-Jujuy-Jama.
Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en Guía Turística Argentina, ACA, Buenos Aires. Guía YPF Argentina 2007-2008, Buenos Aires. Novo Atlas Rodoviário 2007. Guia Quatro Rodas, São Paulo. Paraguay-Rutas y Principales Caminos de la Región Oriental-2007, Guía Turística, Norte, Turistel 2007, Santiago. Paraguay-Rutas y Principales Caminos de la Región Chaco Paraguayo 2007, Guía del Touring y Automóvil Club del Paraguay (TACPy), Asunción. Guía de Carreteras y Turismo Toyota Perú 2007, Lima. Mapas de Uruguay y MERCOSUR, 2007, Montevideo.

CUADRO 5.12

DISTANCIA DE CAPITALES PROVINCIALES DE ARGENTINA Y ESTADUALES DE BRASIL A PUERTOS MARÍTIMOS DE SURAMÉRICA (km)

ATLÁNTICO				PACÍFICO				ATLÁNTICO				PACÍFICO	
NOROESTE ARGENTINO (NOA)								NORESTE ARGENTINO (NEA)					
CIUDAD	Buenos Aires	Antofagasta	Caldera /Chañaral					CIUDAD	Buenos Aires	Paranáguá	Antofagasta		
Jujuy	F: 1.570 A: 1.627	F: 844 A: 795						Formosa	FL: 1.488 A: 1.099	A: 1.559	F: 1.806 A: 1.900		
Salta	F: 1.350 A: 1.423	F: 737 A: 645						Chaco (Resistencia)	FL: 1.198 F: 875 A: 975	AF:400+1.061 = 1.461 A: 1.440			
Tucumán	F: 986 A: 1.171	F: 910 A: 989	A: 985					Corrientes	FL: 1.208 F: 910 A: 955	AF:387+1.061 = 1.448 A: 1.426			
Santiago del Estero	F: 990 A: 1.019		A: 1.251					Misiones (Posadas)	FL: 1.583 F: 890 A: 970	AF:150+1.061 = 1.211 A: 1.190			
Catamarca	F: 1.100 A: 1.235		A: 867										
La Rioja	F: 1.158 A: 1.258		A: 830										
ATLÁNTICO				PACÍFICO				ATLÁNTICO					
NOROESTE BRASILEÑO (NO)								CENTRO-OESTE BRASILEÑO (CO)					
CIUDAD	Belém do Pará	Carúpano	Paíta /Bayóvar	Ilo /Matarani *	CIUDAD	Buenos Aires	Paranáguá	Santos	Río de Janeiro	Salvador	Belém do Pará		
Roraima (Boa Vista)	FL: 2.014	A: 940			Tocantins (Palmas)					A: 1.476	FL: 1.701 (Imperatriz) A: 1.288		
Amazonas (Manaus)	FL: 1.488		FL-A: 2.646 + 73 = 3.376		Mato Grosso (Cuiabá)	FL: 3.452 (Cáceres)	F: 1.776 A: 1.794	F: 1.715 A: 1.753	F: 2.003 A: 2.129	A: 2.672	A-FL: 1.813 + 655 = 2.468 (Santarem)		
Acre (R. Branco)	FL: 2.387			A-F: 1.139 + 455 = 1,594 A: 1.506	Goiás (Goiânia)		F: 1.270 A: 1.333	F: 907 A: 1.007	F: 1.310 A: 1.341	A: 1.742			
Rondônia (P. Velho)	FL: 2.143			A-F: 1,643 + 455 = 2.098* A: 2.010	M. Grosso do Sul (Campo Grande)		F: 935 A: 1.093	F: 896 A: 1.032	F: 1.396 A: 1.440	A: 2.476			

A: autoviario (camión). F: ferroviario (tren), FL: fluvioviario (barcaza), AF: auto-ferroviario.

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en Novo Atlas Rodoviário 2007. Guia Quatro Rodas, São Paulo. Guia Turística Argentina, ACA, Buenos Aires. Guia YPF Argentina 2007-2008, Buenos Aires.

5.2.3-Tiempo

Los vehículos de cada modo de transporte operan con la velocidad promedio que pueden desarrollar en función de la orografía del territorio por donde viajen y la hidrovía fluvial por la que naveguen (ver Cuadro 5.13). Los trenes pueden operar hasta con una pendiente máxima de 3 % y la velocidad promedio toma en consideración el estado de la ferrovía en cada tramo, la carga que transporta y el número de locomotoras de arraste y empuje. En los camiones la velocidad promedio está en función de la superficie de rodadura y pendiente de la autovía, el radio y peralte de las curvas, el tipo de motor de la unidad motriz y la estructura del remolque. Igualmente, para las barcas, la velocidad promedio depende si son autopropulsadas o de las unidades de remolque o empuje y la composición del convoy para navegar en los pasos de la hidrovía HPP (Canal Tamango y Corumbá en el río Alto Paraná, confluencia ríos Paraguay-Paraná). Para las cifras se han tomado en cuenta como velocidades promedio, 40 km /h para los trenes, 50 km /h para los camiones y 12 km /h para las barcas.

En el caso del Paraguay las vías de comunicación con los puertos marítimos atraviesan territorios (ver Cuadro 4.4) con un perfil orográfico llano hacia el Atlántico en las planicies hacia el Brasil y al sur para Argentina y Uruguay. Para acceder a los puertos del Pacífico en Chile y sur del Perú el macizo andino es montañoso y se tienen que atravesar pasos cordilleranos nacionales (Cordillera Oriental y Central) y fronterizos de Argentina con Chile (Cordillera Occidental) con alturas entre 2.550 m. y 4.850 m. sobre el nivel del mar y la parte altiplánica y franja del Pacífico.

Las ciudades de Asunción, Ciudad de Este, Encarnación, Concepción y Matrisca Estigarribia como núcleos económico-comerciales del centro, oriente y occidente del país, son puntos focales desde donde se envía o recibe carga de los mercados de ultramar. Por ello es importante saber los tiempos de tránsito desde dichas ciudades a los puertos marítimos en los países de tránsito que se tienen que atravesar (ver Cuadro 5.14).

El tiempo de tránsito está compuesto por la duración neta del viaje, más los lapsos que toman el paso de frontera y otros planeados y no planeados. La suma de todos ellos nos dará el tiempo total de tránsito que se debe tomar en cuenta en la programación logística de la expedición correspondiente de exportación o importación. El grado de precisión en su estimación y cálculo es una prueba de eficiencia y efectividad en la gestión y podrá usarse como un índice de logro en la auditoría logística. Por otra parte, el tiempo de tránsito será clave para el cumplimiento del JAT con el cliente, la imagen de cumplimiento de la empresa y por ende el nivel de competitividad con que se esté operando.

**CUADRO 5.13
VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS POR MODO DE TRANSPORTE**

MODO DE TRANSPORTE	VEHÍCULO	VELOCIDAD (Km. /h)		VELOCIDAD PROMEDIO (Km. /h)
		Llanura (oriente, altiplano, Pacífico)	Montaña	
Ferrovionario	Tren (locomotoras y vagones)	30-60	10-20	40-15
Autoviario	Camión (unidad motriz y remolque)	80-120	60-40 (sur) 20-30 (centro-norte)	100-50 (sur) 100-25 (centro-norte)
		Bajada	Subida	
Fluvial	Embarcación (barcasas o gabarras)	9 (5 nudos)	15 (8 nudos)	12 (6 nudos)
Marítimo	Navíos oceánicos (multipropósito, porta-contenedores y graneleros)	22 (12 nudos)-46 (25 nudos)		33 (18 nudos)

Fuente: Corredores Interoceánicos Suramericanos. Criterios logísticos de selección. Alberto Ruibal H., Lima, 2006.

CUADRO 5.14
TIEMPO DE TRÁNSITO AUTO-FLUVIOVIARIO DE CIUDADES PRINCIPALES
DEL PARAGUAY A PUERTOS DEL ATLÁNTICO Y PACÍFICO (*)

CIUDAD	PUERTO ATLÁNTICO							PUERTO PACÍFICO	
	ARGENTINA	URUGUAY		BRASIL			CHILE	PERÚ	
	Buenos Aires	Montevideo	Nueva Palmira	Rio Grande Sul	Paraguaguá	Santos	Rio de Janeiro	Antofagasta	Ilo
Asunción	A: 26	A: 26		A: 30	A: 22	A: 30	A: 30	A: 41	
	FL:137 (6 d.)	FL:142 (6d)	FL: 125(6d)					AF: 3+47=50	
	Rosario								
	A: 24								
	FL:101 (5 d.)								
Ciudad del Este	A: 26	A: 28		A: 24	A: 16	A: 23	A: 30	A: 47	
	FL:161 (7 d.)	FL:167 (7d)	FL: 158(7d)		AF:3+16= 19	AF: 3 + 25 = 28	AF: 3+35=4	FLF: 67+37 = 104 (5 d.)	
	Rosario								
	A: 24					FLA: 118+6 = 124 (6 d.)		FLA: 67+46 = 113	
	FL:127 (6 d.)								
Encarnación	F: 19	F: 29		F: 25					
	A: 19	A: 26		A: 17					
	FL:138 (6 d.)	FL: 146 (6d)	FL:155(6d)	AF:4+20=24					
	Rosario								
	A: 18								
	FL:103 (5 d.)								
Concepción	A: 36	A: 34							
	FL:163 (7 d.)	FL: 167(7d)	FL: 179(8d)		A: 33	A: 28	A: 36	A: 45	
	Rosario								
	A: 35								
	FL:127 (6 d.)								
Mariscal Estigarribia	A: 36	A: 38						A: 36	A: 44
	AFL: 11+137 = 148 (7 d.)	AFL:11+15 = 166 (8 d.)	AFL:11+125 = 136 (7 d.)					AF: 9+30=39	

A: autoviario (camión). F: ferroviario (tren), FL: fluvioviario (barcaza), AF: auto-ferroviario, AFL: auto-fluvioviario, FLA: fluvio-autoviario. (*) Tiempo total neto promedio de viaje en horas, en jornadas de 24 horas y a velocidades de tren 40 km /h, camión 50 km /h, barcaza 12 km /h. Sumando demoras en pasos de frontera y otros se obtiene el tiempo total real del viaje.

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en los Cuadros 5.9 y 5.11.

5.3-Alternativas viarias y países de tránsito para acceso al litoral marítimo suramericano

El Cuadro 5.15 resume las alternativas actuales y futuras entre la variada gama de accesos a los puertos del litoral Atlántico y Pacífico, y coadyuva a que la mejor opción sea la ruta óptima que esté en función de distancias, tiempos y ambos reflejados en costos. Se pueden producir interesantes desplazamientos hacia los cuatro puntos cardinales y a uno u otro litoral oceánico, según se vaya desarrollando la infraestructura viaria y portuaria, así como los servicios de transporte y portuario.

Dentro de este contexto, los países de tránsito en el comercio de ultramar para Paraguay, serán como un menú a la carta en el cual la preponderancia de unas u otras alternativas, como opción mejor, también podrá variar. Así, a la dicotomía de las alternativas ferro o auto-marítima de Atlántico o Pacífico se interpondrá aquella de las hidrovías HPP y HTP, presentándose a los empresarios usuarios de los servicios logísticos una baraja para elegir en cada caso la ruta óptima. Estas últimas de las hidrovías es particularmente importante, ya que el río Paraguay es le eje norte-sur que determina las dos macro regiones del Chaco y Oriental, y el río Paraná el que circunda el perímetro territorial este y sur del país.

5.3.1-Iso-distancias, iso-costos, e iso-tiempos desde países y regiones sin litoral marítimo a los mercados de ultramar

La localización geográfica del Paraguay en el centro-sur de Suramérica determina lo que puede ser una dicotomía de dos alternativas mutuamente excluyentes para acceder a los litorales Atlántico o Pacífico y comercial con el mercado de ultramar en particular con la Cuenca del Pacífico. Por otra parte, el estado actual de la infraestructura viaria de los modos de transporte (ferroviario, autoviario y fluvioviario) y el equipamiento de los puertos marítimos en los países de tránsito por donde se embarca /desembarca, será decisivo para la selección de las opciones que se use para dicho acceso.

En este escenario hay una mejora constante de la infraestructura viaria y portuaria marítima y fluvial y el servicio de transporte, que redundan en un menor tiempo de tránsito total de la DFI y en un acortamiento de la distancia. Ambos mejoramientos se traducen en una reducción del costo operativo de los vehículos y en una disminución de tiempos de viaje. Y dichos adelantos se reflejarán finalmente en un menor flete. Por lo tanto, se deberá estudiar permanentemente como estrategia para la toma de decisión, tanto del empresariado usuario como del proveedor de servicios logísticos, la dicotomía de alternativas excluyentes para así orientar la selección de opciones que lleven a la elección más adecuada y finalmente al uso de la ruta óptima.

La problemática que prevalece en este contexto es de una dinámica permanentemente cambiante que requiere una visión continuamente innovativa por parte de los tomadores de decisión empresariales. Esto se debe al constante desarrollo, en el país y en los países de tránsito, de la infraestructura viaria y portuaria que involucra mantenimiento, pavimentación, rehabilitación y construcción de nuevas autovías y ferrovías, dragado de canales de acceso a puertos marítimos y fluviales, así como su equipamiento (grúas pórtico) y balizaje de los cursos fluvioviarios. Son los cambios en los parámetros descritos los que hacen variar de este a oeste u oeste a este, las opciones de rutas óptimas para cada expedición a partir del mismo punto de origen o destino. En otros términos se van produciendo desplazamientos norte-sur-norte y este-oeste-este de las líneas imaginarias (coincidentes con meridianos y paralelos) que son las iso-distancias, e iso-tiempos, que se reflejan en iso-costos. Este movimiento, sobre el cual también tienen ascendencia las condiciones de la demanda en los mercados de ultramar y en los países fronterizos, es

particularmente importante por afectar directamente la competitividad del producto en el mercado y la carga para su transporte.

**CUADRO 5.15
GAMA DE ALTERNATIVAS DE ACCESO OCEÁNICO PARA PARAGUAY**

LITORAL ATLÁNTICO			LITORAL PACÍFICO			
TERRESTRE			FLUVIAL	FLUVIO-TERRESTRE	TERRESTRE	
Ferroviaria	Autoviaria	Auto-ferro	Fluvioviaria	Fluvio-autoviaria	Autoviaria	Auto-ferro
Puerto oceánico en país de tránsito			Puerto fluvio-oceánico de trasbordo en país de tránsito	Puerto fluvial de trasbordo en país de tránsito	Puerto oceánico en segundo país de tránsito	
	Paraguay-Brasil Río Grande-Paranaguá-Santos-Río de Janeiro	Paraguay-Brasil Río Grande-Paranaguá-Santos-Río de Janeiro	Paraguay-Argentina Buenos Aires	Paraguay-Brasil Piracicaba-Conchas (hidrovía HTP) a Santos	Paraguay-Chile Antofagasta /Mejillones	
	Paraguay-Argentina Buenos Aires				Paraguay-Perú Ilo	
Puerto oceánico en segundo país de tránsito			Puerto fluvio-oceánico de trasbordo en segundo país de tránsito			
Paraguay-Uruguay Montevideo			Paraguay-Uruguay Nueva Palmira			

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

5.3.2-Rutas actuales a puertos del litoral Atlántico

Las alternativas terrestres ofrecen tres opciones ferroviarias, una que pasa por un país de tránsito (Argentina) y dos que pasan por dos países (Argentina-Uruguay y Argentina-Brasil), cinco opciones autoviarias, cuatro que pasan por uno (Argentina o Brasil) y una que pasa por dos países de tránsito, y cuatro opciones auto-ferroviarias que pasa por un país de tránsito (Brasil). Las alternativas fluviales ofrecen dos opciones fluvioviarias que pasan por uno (Argentina) o dos países (Argentina y Uruguay) de tránsito, dos opciones autofluuviarias que pasan por un país de tránsito (Argentina) y una opción fluvio-autoviaria que pasa por un país de tránsito (Brasil). Las principales ciudades del Paraguay están a distancias variables de los puertos marítimos, cuyo rango va de 735 km (Ciudad del Este-Paranaguá, auto-ferroviaria) a 2.344 km (Concepción-Río de Janeiro, autoviaria). La enumeración que sigue muestra los casos (ver Cuadro 5.16).

- **Alternativas Terrestres**
 - Ferroviaria (desde Encarnación-Posadas /Argentina)
 - Puerto oceánico en país de tránsito
 - ❖ Paraguay-Argentina: Buenos Aires
 - Puerto oceánico en segundo país de tránsito
 - ❖ Paraguay (Argentina)-Brasil: Río Grande do Sul
 - ❖ Paraguay-(Argentina)-Uruguay: Montevideo
 - Autoviaria
 - Puerto oceánico en país de tránsito
 - ❖ Paraguay-Argentina: Buenos Aires
 - ❖ Paraguay-Brasil: Río Grande do Sul, Paranaguá, Santos y Río de Janeiro
 - Puerto oceánico en segundo país de tránsito
 - ❖ Paraguay-(Argentina)-Uruguay: Montevideo

- Auto-Ferrovial
 - Puerto oceánico en países de tránsito
 - ❖ Paraguay-Brasil: Río Grande do Sul, Paranaguá, Santos y Río de Janeiro
- **Alternativas Fluviales**
 - Fluvioviaria
 - Puerto fluvio-oceánico de trasbordo en país de tránsito (primer o segundo)
 - ❖ Paraguay-Argentina: Buenos Aires
 - ❖ Paraguay-Uruguay: Nueva Palmira
- **Alternativas Fluvio-Terrestres**
 - Auto-Fluvioviaria
 - Puerto fluvio-oceánico de trasbordo en país de tránsito
 - ❖ Paraguay-Argentina: Santa Fe y Rosario
 - Fluvio-Autoviaria
 - Puerto fluvial de trasbordo en país de tránsito
 - ❖ Paraguay-Brasil: Piracicaba-Conchas (hidrovía HTP) a Santos

5.3.3-Rutas actuales a puertos del litoral Pacífico

Las alternativas terrestres ofrecen dos opciones autoviaras que pasan también por dos países de tránsito (Argentina y Chile o Bolivia y Perú) y una opción auto-ferrovial que también pasa por dos países de tránsito (Argentina-Chile). La enumeración que sigue muestra los casos (ver Cuadro 5.17).

- **Alternativas Terrestres**
 - Autoviaria
 - Puerto oceánico en segundo país de tránsito
 - ❖ Paraguay-(Argentina)-Chile: Antofagasta
 - ❖ Paraguay-(Bolivia)-Perú: Ilo
 - Auto-Ferrovial
 - Puerto oceánico en segundo país de tránsito
 - ❖ Paraguay (Argentina)-Chile: Antofagasta

5.3.4-Conglomerado de corredores de acceso para ambos litorales

El cuadro infraestructural viario y portuario en permanente mejora hacen caer en constante obsolescencia las rutas que en un momento dado fueron óptimas y con estos avances las decisiones sobre los envíos / recepción de exportaciones e importaciones por uno u otro litoral oceánico requieran ajustes constantes. Desafortunadamente en muchos casos, el empresariado usuario y proveedor de servicios logísticos cae en el letargo del uso rutinario de la misma ruta por inercia de la costumbre, cuando ésta ya dejó de ser óptima. Esta actitud netamente anti-competitiva no hace posible seguir de cerca la dinámica de los continuos cambios que ocurren en la infraestructura y sobre todo en los servicios. La hiper competencia del mercado globalizado requiere la adopción de correctivos inmediatos.

La selección entre la gama de alternativas, la elección entre la serie de opciones, más la dicotomía excluyente de vías de acceso a uno u otro litoral oceánico en Suramérica, por uno o dos países de tránsito, son como un menú a la carta para el comercio con el mercado de ultramar para el Paraguay. La preponderancia de unos u otros, como opción óptima, también podrá variar. Así, a la dicotomía de las alternativas ferro o auto-marítima de Atlántico o Pacífico se interpondrá aquella de las hidrovías HPP y HTP, presentándose

a los empresarios usuarios de los servicios logísticos, una baraja de tres opciones para elegir en cada caso la ruta óptima.

Como corolario del complejo escenario descrito se puede inferir, que el enfoque del análisis para la toma de decisión sobre la ruta óptima para el envío y recepción de expediciones de exportación e importación basculará constantemente entre la dirección este-oeste-este hacia el Atlántico o el Pacífico y la dirección norte-sur-norte, para usar los puertos marítimos de Argentina y Uruguay o los puertos fluviales de Argentina y Uruguay (hidrovía HPP) o los puertos de Brasil con la combinación intermodal fluvio (hidrovía HTP)-auto /ferroviaria al puerto de Santos. Hay otros factores que también influyen en este contexto y que deben igualmente tomarse en consideración, como son la creciente demanda del mercado de los países en la Cuenca del Pacífico, China en particular, y la paulatina puesta en operación de nueva infraestructura y servicios logísticos mejorados por los corredores interoceánicos suramericanos en curso de implementación (IIRSA).

Seguidamente se presentan a las cinco ciudades más importantes del país con los corredores de acceso al Atlántico y Pacífico por los diversos modos de transporte y combinaciones intermodales, con información de paso de frontera, país de tránsito, puerto marítimo y distancia. Sobre esta base se puede elaborar dos cuadros con fin de que sirvan como una matriz de decisión comparativa sobre la gama de alternativas entre las cuales se pueda elegir la ruta óptima (ver Cuadros 5.16 y 5.17) con la información sistemáticamente resumida). La regla de oro para la elección óptima será: *<"Manejar cada embarque con una gestión individual por su especificidad, dadas las condiciones tan cambiantes, así sea del mismo producto de exportación o importación, al mismo mercado de destino u origen y por el mismo(s) país(es) de tránsito y comerciado con el mismo cliente">*.

- **Corredores de acceso al litoral Atlántico**

- **Ferrovianos**

- **Encarnación-Buenos Aires:** Encarnación /Posadas (Argentina), 920 km.
- **Encarnación-Montevideo:** Encarnación /Posadas (Argentina)-Concordia /Salto (Uruguay), 1.125 km.
- **Encarnación-Rio Grande do Sul:** Encarnación /Posadas (Argentina)-Santo Tomé/São Borja (Brasil), 850 km.

- **Autovianos**

- **Asunción-Buenos Aires:** Puerto Falcón /Clorinda (Argentina), 1.235 km.
- **Asunción-Montevideo:** Puerto Falcón /Clorinda (Argentina)-Resistencia-Guaiguaychú /Fray Bentos (Uruguay), 1.273 km.
- **Asunción Rio Grande do Sul:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.470 km.
- **Asunción-Paranaguá:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.092 km.
- **Asunción-Santos:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.440 km.
- **Asunción-Rio de Janeiro:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.471 km.
- **Ciudad del Este-Paranaguá:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 736 km.
- **Ciudad del Este-Santos:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.118 km.
- **Ciudad del Este-Rio de Janeiro:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.488 km.
- **Concepción-Buenos Aires:** Puerto Falcón /Clorinda (Argentina), 1.773 km.
- **Concepción-Montevideo:** Puerto Falcón /Clorinda (Argentina)-Resistencia-Guaiguaychú /Fray Bentos (Uruguay), 1.668 km.
- **Concepción-Paranaguá:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.608 km.
- **Concepción-Santos:** Pedro Juan Caballero /Ponta Porã (Brasil), 1.347 km.
- **Concepción-Rio de Janeiro:** Pedro Juan Caballero /Ponta Porã, (Brasil), 1.723 km.

- **Encarnación-Buenos Aires:** Puerto Falcón /Clorinda (Argentina), 970 km.
- **Encarnación-Montevideo:** Posadas (Argentina)-Gualedguaychú/Fray Bentos (Uruguay), 1.279 km.
- **Encarnación-Río Grande do Sul:** Posadas-Santo Tomé /Saõ Borja (Brasil), 800 km.
- **Mariscal Estigarribia-Buenos Aires:** Puerto Falcón /Clorinda (Argentina)-Gualedguaychú /Fray Bentos (Uruguay), 1.760 km.
- **Mariscal Estigarribia-Montevideo:** 1.873 km.
- **Fluviaviarios**
 - **Asunción-Buenos Aires:** Via HPP, 1.630 km.
 - **Asunción-Nueva Palmira:** Via HPP, 1.490 km.
 - **Asunción-Montevideo:** Via HPP, 1.830 km.
 - **Ciudad del Este-Buenos Aires:** Vía río Paraná, 1.935 km.
 - **Ciudad del Este-Nueva Palmira:** Vía río Paraná, 2.005 km.
 - **Ciudad del Este-Montevideo:** Vía río Paraná, 2.135 km
 - **Encarnación-Buenos Aires:** Vía río Paraná, 1.650 km.
 - **Encarnación-Nueva Palmira:** Vía río Paraná, 1.720 km.
 - **Encarnación-Montevideo:** Vía río Paraná, 1.850 km.
 - **Concepción-Buenos Aires:** Via HPP, 1.940 km.
 - **Concepción-Nueva Palmira:** Via HPP, 1.800 km.
 - **Concepción-Montevideo:** Via HPP, 2.140 km.
- **Intermodales**
 - **Auto-ferroviario**
 - ❖ **Asunción-Río Grande do Sul:** Ciudad del Este- /Foz do Iguazu (Brasil), 1.501 km.
 - ❖ **Asunción-Paranaguá:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.066 km.
 - ❖ **Asunción-Santos:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.581 km.
 - ❖ **Asunción-Río de Janeiro:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.800 km.
 - ❖ **Ciudad del Este-Paranaguá:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 736 km.
 - ❖ **Ciudad del Este-Santos:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.118
 - ❖ **Ciudad del Este-Río de Janeiro:** Ciudad del Este /Foz do Iguazu (Brasil), 1.488
 - ❖ **Concepción-Santos:** Pedro Juan Caballero /Ponta Porã (Brasil), 1.611 km.
 - ❖ **Concepción-Río de Janeiro:** Pedro Juan Caballero /Ponta Porã (Brasil), 2.887 km
 - **Auto-fluviaviario**
 - ❖ **Mariscal Estigarribia-Buenos Aires:** Vía Asunción-HPP, 2.160 km.
 - ❖ **Mariscal Estigarribia-Nueva Palmira:** Vía Asunción-HPP, 2.020 km
 - ❖ **Mariscal Estigarribia-Montevideo:** Vía Asunción-HPP, 2.360km.
 - **Fluvio-autoviario**
 - ❖ **Ciudad del Este-Santos:** Vía HTP (Piracicaba), 1.663 km.
- **Corredores de acceso al litoral Pacífico**
 - **Autoviarios**
 - **Asunción-Antofagasta:** Pozo Hondo/Misión La Paz-(Argentina-Jujuy)-Jama (Chile), 2.276 km.
 - **Ciudad del Este-Antofagasta:** Puerto Falcón/Clorinda (Argentina-Jujuy)-Jama (Chile), 2.300 km.
 - **Concepción-Antofagasta:** Pozo Hondo/Misión La Paz-(Argentina-Jujuy)-Jama(Chile), 2.276 km.

- **Mariscal Estigarribia-Aantofagasta:** Pozo Hondo /Misión La Paz-(Argentina-Jujuy)-Jama (Chile), 1.666 km.
- **Mariscal Estigarribia-Ilo:** Fortín Sargento Rodríguez /Hito Villazón (Bolivia)-Desaguadero (Perú), 2.178 km.
- **Intermodales**
 - **Auto-ferroviario**
 - ❖ **Asunción-Antofagasta:** Puerto Falcón /Clorinda (Argentina-Formosa-Salta)-Socompa (Chile), 1.964 km.
 - ❖ **Concepción-Antofagasta:** Puerto Falcón /Clorinda (Argentina-Formosa-Salta)-Socompa (Chile), 2.365 km.
 - ❖ **Mariscal Estigarribia-Antofagasta:** Pozo Hondo /Misión La Paz-(Argentina-Tartagal-Salta)-Socompa, 1.620 km.
 - **Fluvio-ferroviario**
 - ❖ **Ciudad del Este-Antofagasta:**Río Paraná, Resistencia(Argentina-Salta)-Socompa, 2.345 km.
 - ❖ **Encarnación-Antofagasta:** Río Paraná, Resistencia (Argentina-Salta)-Socompa, 2.160 km.
 - **Fluvio-autoviario**
 - ❖ **Ciudad del Este-Antofagasta:** Resistencia (Argentina-Jujuy) Jama, 2.525 km.
 - ❖ **Encarnación-Antofagasta:** Resistencia (Argentina-Jujuy) Jama, 2.115 km.

**CUADRO 5.16
CORREDORES DE ACCESO AL LITORAL ATLÁNTICO DESDE CIUDADES PRINCIPALES DEL PARAGUAY**

CIUDAD	FERROVIARIO				AUTOVIARIO				AUTO-FERROVIARIO			
	FRONTERA	PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO MARÍTIMO	DISTANCIA (km)	FRONTERA	PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO MARÍTIMO	DISTANCIA (km)	FRONTERA	PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO MARÍTIMO	DISTANCIA (km)
Asunción					Pto. Falcón-Clorinda	Argentina	Buenos Aires	1.249				
					Pto. Falcón-Clorinda / Gualeguaychú -Fray Bentos	Argentina-Uruguay	Montevideo	1.273				
					Ciudad del Este-Foz do Iguazu	Brasil	Río Grande do Sul	1.470	Ciudad del Este-Foz do Iguazu	Brasil	Río Grande	471 + 1.030 = 1.501
				Paranaguá			1.092	Paranaguá			471+595=1.066	
				Santos			1.440	Santos			71+1.110=1.581	
			R.de Janeiro	1.471			R.de Janeiro	471+1.347=1.818				
Ciudad del Este					Posadas	Argentina	Buenos Aires	1.250				
					Ciudad del Este-Foz do Iguazu	Brasil	Río Grande	1.140	Ciudad del Este-Foz do Iguazu	Brasil	Paranaguá	141+595=736
				Paranaguá			762	Santos			141+977=1.118	
				Santos			1.110	R.de Janeiro			141+1.347=1.488	
				R.de Janeiro			1.471					
Encarnación	Posadas	Argentina	Buenos Aires	920	Posadas	Argentina	Buenos Aires	970				
	Posadas-Concordia /Salto	Argentina-Uruguay	Montevideo	1.125	Posadas-Gualeguaychú - Fray Bentos	Argentina-Uruguay	Montevideo	1.279				
	Posadas-Sto. Tomé /São Borja	Argentina-Brasil	Río Grande do Sul	950	Posadas-Sto. Tomé /São Borja	Argentina-Brasil	Río Grande do Sul	805	Posadas-Sto. Tomé /São Borja	Argentina-Brasil	Río Grande	150 + 650 = 960
Concepción					Pto.Falcón-Clorinda	Argentina	Buenos Aires	1.773				
					Pto. Falcón-Clorinda / Gualeguaychú -Fray Bentos	Argentina-Uruguay	Montevideo	1.668				
					Cdad. del Este-Foz do Iguazu	Brasil	Paranaguá	1.608	P.J.Caballero-Ponta Porã	Brasil	Santos	210+1.240=1.460
				Santos			1.347	R.de Janeiro			210+1.650=1.860	
				R.de Janeiro			1.723					
Mariscal Estigarribia					Pto. Falcón-Clorinda	Argentina	Buenos Aires	1.760				
					Pto. Falcón-Clorinda / Gualeguaychú	Argentina-Uruguay	Montevideo	1.873				

CIUDAD	FERROVIARIO				AUTOVIARIO				AUTO-FERROVIARIO			
	FRONTERA	PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO MARÍTIMO	DISTANCIA (km)	FRONTERA	PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO MARÍTIMO	DISTANCIA (km)	FRONTERA	PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO MARÍTIMO	DISTANCIA (km)
					-Fray Bentos							
Asunción	Hidrovia HPP	Argentina	Buenos Aires	1.630								
		Argentina-Uruguay	Nueva Palmira	1.490								
			Montevideo	1.830								
Ciudad del Este	Río Paraná	Argentina	Buenos Aires	1.935					Hidrovia HTP*	Brasil	Santos	FL-A: 1.407 +256 =1.663
			Nueva Palmira	1.795								
			Montevideo	2.135								
Encarnación	Hidrovia HPP	Argentina	Buenos Aires	1.650								
		Argentina-Uruguay	Nueva Palmira	1.720								
			Montevideo	1.850								
Concepción	Hidrovia HPP	Argentina	Buenos Aires	1.940								
		Argentina-Uruguay	Nueva Palmira	1.800								
			Montevideo	2.140								
Mariscal Estigarribia					Hidrovia HPP (vía Asunción)	Argentina	Buenos Aires	530 + 1.630 = 2.160				
				Argentina-Uruguay		Nueva Palmira	530 + 1.490 = 2.020					
						Montevideo	530 + 1.830 = 2.360					

(*) Río Tietê hasta Piracicaba.

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en el Cuadro 5.9.

**CUADRO 5.17
CORREDORES DE ACCESO AL LITORAL PACÍFICO
DESDE CIUDADES PRINCIPALES DEL PARAGUAY**

CIUDAD	AUTOVIARIA				AUTO-FERROVIARIA			
	FRONTERA	PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO MARÍTIMO	DISTANCIA (km)	FRONTERA	PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO MARÍTIMO	DISTANCIA (km)
Asunción	Pto.Falcón-Clorinda-(Formosa-Jujuy)-Jama	Argentina-Chile	Antofagasta	2.050	Pto.Falcón-Clorinda-(Formosa-Salta)-Socompa	Argentina-Chile	Antofagasta	33 + 1.831 = 1.964
Concepción	Pozo Hondo-Misión La Paz (Tartagal-Jujuy)-Jama	Argentina-Chile	Antofagasta	2.170	Pto.Falcón-Clorinda-(Formosa-Salta)-Socompa	Argentina-Chile	Antofagasta	520 + 1.775 = 2.395
Mariscal Estigarribia	Pozo Hondo-Misión La Paz (Tartagal-Jujuy)-Jama	Argentina-Chile	Antofagasta	1.770	Pozo Hondo-Misión La Paz-(Tartagal Salta)-Socompa	Argentina-Chile	Antofagasta	130 + 1.190 = 1.620
	Fortín Sargento Rodríguez-Hito Villazón-Desaguadero	Bolivia-Perú	Ilo	2.178				
Ciudad del Este					FLUVIO-FERROVIARIA			
	Pto.Falcón-Clorinda-(Jujuy)-Jama	Argentina-Chile	Antofagasta	2.300	Río Paraná-Resistencia (pto.fluvial)-Salta-Socompa	Argentina-Chile	Antofagasta	95 + 1.775 = 2.345
					FLUVIO-AUTOVIARIA			
Encarnación					Río Paraná-Resistencia (pto. fluvial)-Jujuy-Jama	Argentina-Chile	Antofagasta	95 + 1.730 = 2.525
					Río Paraná-Resistencia (pto. fluvial)-Salta-Jama	Argentina-Chile	Antofagasta	85 + 1.775 = 2.115
					FLUVIO-FERROVIARIA			
					Río Paraná-Resistencia (pto. fluvial)-Salta-Socompa	Argentina-Chile	Antofagasta	85 + 1.775 = 2.160

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en el Cuadro 5.9.

5.3.5-Carga de Paraguay por puertos marítimos y fluviales en los países de tránsito.

Para el comercio de ultramar, el país utiliza principalmente los puertos marítimos del Atlántico del país oceánico ribereño, que son los otros tres países socios en el MERCOSUR y en menor escala los puertos del Pacífico que están llamados a tener mayor importancia con el incremento del comercio que se produzca con los países de la Cuenca del Pacífico. Actualmente solo se importan bienes por la ZOFRI de Iquique ya que la preferencia de depósito libre otorgada por Chile en Antofagasta no se usa. El Cuadro 5.18 muestra el tonelaje de importación desde el mercado de ultramar que, como la carga en tránsito, se moviliza por los puertos de los países de tránsito y se transporta al Paraguay por transporte fluvioviario y autoviario. Se mencionan los puertos Atlánticos de Buenos Aires, Nueva Palmira, Montevideo, Paranaguá y Santos y el puerto Pacífico de Iquique y Antofagasta en Chile.

CUADRO 5.18
IMPORTACIONES DEL PARAGUAY DESDE EL MERCADO DE ULTRAMAR POR LOS
PUERTOS DE LOS PAÍSES DE TRÁNSITO SEGÚN MODO DE TRANSPORTE (000
TM)

PAÍS DE TRÁNSITO	2000	2001	2002	2003	2004	2005
FLUVIOVIARIO						
<i>Atlántico</i>						
Buenos Aires	85	110	79	168	17	3
Montevideo	25	40	39	33	1	2
Nueva Palmira	1	-----	12	22	-----	-----
<i>Exportación Total</i>						
Gran Total	111	150	130	223	18	5
AUTOVIARIO						
<i>Atlántico</i>						
Buenos Aires	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Montevideo	n.d.	n.d.	n.d.	7	10	23
Nueva Palmira	n.d.	n.d.	n.d.	-----	-----	-----
Paranaguá	n.d.	n.d.	n.d.	5	23	20
Santos	n.d.	n.d.	n.d.	1	9	8
<i>Pacífico</i>						
Iquique	n.d.	n.d.	n.d.	11	47	42
<i>Exportación Total</i>						
Gran Total	n.d.	n.d.	n.d.	24	89	93
TOTAL GENERAL						
Gran Total	111	150	130	247	107	96

Fuente: Concebido por el consultor y elaborado por la Dirección Nacional de Aduanas, Departamento de Estadística de la Administración del Sistema SOFIA..

A continuación se detalla la caracterización de los puertos que usa actualmente Paraguay en ambos océanos y aquellos con potencial para uso futuro. Se describen los de Argentina (Rosario y Buenos Aires), Brasil (Río Grande do Sul, Paranaguá y Santos) y Uruguay (Montevideo y Nueva Palmira), y los puertos del Pacífico en Chile (Iquique y Antofagasta) y Perú (Ilo y Matarani). En el Cuadro 5.19 se presenta el movimiento portuario de exportación e importación por estos puertos, que en los casos disponibles, muestra la carga en tránsito del Paraguay.

Puertos del Atlántico

- **Argentina**
 - **Marítimos**
 - **Buenos Aires:** Se accede por las redes ferroviaria (desde Encarnación /Posadas-Argentina), autoviaria por la Ruta 11, que también pasa los puertos fluvio-marítimos de Santa Fe y Rosario y la Ruta 14 de Argentina y fluvioviaria por la hidrovía HPP. Este puerto con un flujo de carga que suma entre los 20 millones de tm (2000) y 26 millones de tm (2006), continua siendo importante para la carga del Paraguay. Desde el 2000 hay un movimiento sobre el 1.1 millones de contenedores con una ligera baja por los años de crisis, pero el 2006 ha subido al 1.6 millones.
 - **Fluvio-Marítimos**
 - **Rosario:** Se accede por las redes ferroviaria (desde Formosa-Argentina), autoviaria por la Ruta 11 de Asunción-Clorinda y la Ruta 14 desde Encarnación-Posadas y fluvioviaria por la hidrovía HPP). Ha movilizado un volumen total de 2.7 millones de tm el 2000 a 13 millones de tm el 2006.

- **Brasil**
 - **Marítimos**
 - **Río Grande do Sul:** Se accede, por la red autoviaria a través de Argentina, desde Encarnación-Posadas, por la Ruta 11 hasta Santo Tomé y de São Borja en la frontera con Brasil y se sigue por las Rutas BR 287 y BR 392. Es otro de los puertos graneleros de cereales y oleaginosas del Brasil con un movimiento de 13.8 millones de tm el 2000, que se han incrementado a 22.5 millones el 2006, habiendo manipulado más de 700 mil contenedores ese año. Paraguay utiliza esporádicamente este puerto en el que Brasil le ha otorgado facilidades.
 - **Paranagua:** Se accede por la red autoviaria, desde Ciudad del Este-Foz do Iguacu por la Ruta BR 277, siendo el puerto marítimo más cercano al Paraguay (762 km desde). Es un puerto netamente exportador de graneles que muestra cifras en el período 2000-2005 que superan los 20 millones de tm desde el 2001 en exportaciones y se mantienen en un promedio de 6 millones de tm durante dicho período. El Gobierno del Paraguay tiene en el depósito franco silos con una capacidad total de 200 mil tm. Por el depósito franco del Paraguay se movilizaron como carga de importación, 10.868 contenedores en el período 2002-2006, con una tendencia decreciente de 3.347 contenedores a 893 contenedores (2002 y 2006). Y en los silos se movilizó minoritariamente carga general y mayoritariamente carga al granel, como soya en grano y harina, maíz y madera, en cifras muy variables. El 2000 y 2005, casi 70 mil tm, con un salto único a 1.110 millones de tm el 2002. La explicación está en el alto costo del flete autoviario que ha desviado la carga a Nueva Palmira. Montevideo y Rosario por la hidrovía HPP. Al estar concesionados los silos a un operador privado, las cifras incluyen carga del Brasil cuando se alquilan durante los períodos en que hay capacidad ociosa. La Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) tiene oficinas en el Depósito Franco.
 - **Santos:** Se accede por la red autoviaria, desde Pedro Juan Caballero-Ponta Porã por la Ruta BR 463-SP 270-SP 180 y fluvio-autoviaria por la hidrovía HTP vía el puerto de Piracicaba en el río Tietê y São Paulo. Es el puerto de mayor movimiento de carga en toda Suramérica, con volúmenes que pasaron de 43 millones de tm el 2000 a más 75 millones de tm el 2006. A partir del 2002 supera el 1.2 millones de contenedores y el 2006 llega a 2.8 millones.
- **Uruguay**
 - **Marítimo**
 - **Montevideo:** Se accede por las redes ferroviaria (desde Encarnación /Posadas-Argentina, vía Colón-Argentina /Salto-Uruguay), autoviaria por la red de Argentina (vía Posadas-Gualeduaychú-Fray Bentos) y fluvioviaria (hidrovía HPP). Paraguay dispone desde 1979, de un área de tránsito y zona libre e importó por este puerto entre 253 mil tm el 2000 y 245 mil tm el 2005, con un alza a 395 mil tm el 2002. Las estadísticas portuarias disponibles por el muelle público muestran el flujo de carga en tránsito que las agrupa en embarques, desembarques y trasbordos. En estos últimos están la soya, sus subproductos y otras cargas provenientes del Paraguay y Bolivia. Como referencia, Bolivia tiene un área libre reasignada para almacenamiento de 3.026 m2.
 - **Fluvio-Marítimo**
 - **Nueva Palmira:** Se accede por las redes autoviaria por la red de Argentina (vía Posadas-Gualeduaychú-Fray Bentos) y fluvioviaria (hidrovía HPP). Paraguay dispone desde 1976, de un área de tránsito y zona libre e importó por este puerto 33.356 tm el 2003. Las estadísticas portuarias disponibles por el muelle público muestran el flujo de carga en tránsito que las agrupa en

embarques, desembarques y trasbordos. En estos últimos están la soya, sus subproductos y otras cargas provenientes del Paraguay y Bolivia.

Puertos de Pacífico

- **Chile**
 - **Marítimos**
 - **Iquique:** Se accede por la red autoviaria del país. Paraguay puede acceder por autovía por Formosa (Argentina)-Jujuy-Jama-Antofagasta, ahora que el tramo Formosa-Jujuy se entregará pavimentado en agosto 2007. Es un puerto de acceso para importaciones que realiza Paraguay desde la ZOFRI. Este puerto en el período 2000-2005, en miles de tm casi se triplicó el volumen total importado de 31.1 a 96.1 y se duplicó el exportado de 6.6 a 18.0. Y el tonelaje de carga del Paraguay se cuadruplicó entre 2003 y 2005 (10.8 mil tm y 42.0 mil tm). Es un puerto netamente importador que abastece, además de Chile, a la Argentina, Bolivia y Paraguay. La carga está compuesta por 40 % exportación (cátodos y concentrados de cobre y harina de pescado) y 60 % de importación masiva de electrónicos (70 %), 10 % vehículos (80 % usados y 20 % nuevos) y 20 % de maquinaria agrícola. Hay dos operadores, el estatal Empresa Portuaria de Iquique (EPI), que manipula el 30 % de la carga, con 54 % de importación (70 % ZOFRI y 30 % insumos para las minería) y 45 % de exportación (47 % concentrados de cobre y 30 % harina de pescado. El otro operador es la concesionaria privada Terminal Internacional Iquique (ITI), que manipula el 70 % restante.
 - **Antofagasta:** Se accede por las redes ferroviaria y autoviaria al resto del país. Paraguay puede acceder intermodalmente auto-ferroviario o todo por autovía a través de Formosa (Argentina)-Jujuy-Jama, ahora que el tramo Formosa-Jujuy se entregara pavimentado en agosto 2007. Desde 1968 y operativamente desde el 2004, Paraguay dispone de un depósito franco desde 1968 que se ha reglamentado su uso el 2004. El flujo de carga total suma de 2 y 3 millones de tm entre 2000-2005. Es un importante exportador de graneles (minerales) con tonelajes que superan el medio millón para el período 2000-2005. Como referencia se menciona que Bolivia tiene un patio libre cubierto con red área para almacenamiento de trigo y un recinto extraportuario de 40.000m² para minerales en Portezuelo a 30 km del puerto.6.420 m².
- **Perú**
 - **Marítimos**
 - **Matarani:** Se accede por la red autoviaria al resto del país, que al estar conectada con las redes de Bolivia y Chile. Paraguay vía Bolivia o Argentina-Chile puede en el futuro acceder a este puerto que podría ser una de las alternativas a irse paulatinamente materializando, ahora que ya está casi totalmente pavimentada la ruta hasta los puertos de Ilo y Matarani.
 - **Ilo:** Se accede por la red autoviaria que al estar igualmente conectada con las redes de Bolivia y Chile, Paraguay vía Bolivia o Argentina-Chile puede en el futuro acceder a este puerto.

CUADRO 5.19
CARGA EN TRÁNSITO DEL PARAGUAY AL MERCADO DE ULTRAMAR POR PUERTOS
MARÍTIMOS Y FLUVIALES EN LOS PAÍSES DE TRÁNSITO (000 tm)

RUBRO Océano País Puerto	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Total	Paraguay	Total	Paraguay	Total	Paraguay	Total	Paraguay	Total	Paraguay	Total	Paraguay
ATLÁNTICO												
ARGENTINA												
BUENOS AIRES (Paraguay 000 tm, total 000 000 tm y de contenedores)												
Exportación		52.466		181.100		58.689		246.247		369.125		625.427
Importación		84.925		109.819		78.625		168.224		16.858		2.583
Cabotaje												
Tránsito												
TOTAL	19.921		17.377		14.738		13.374		19.603		25.649	
Contenedores	1.126.712		962.965		745.658		897.123		1.138.503		1.370.015	
ROSARIO												
Exportación												
Importación												
Tránsito												
TOTAL	2.726		2.264		2.500		3.054		12.021		13.453	
Contenedores	4000		601		n.d.		8.481		n.d.		4.936	
BRASIL												
RIO GRANDE DO SUL (000 tm)												
Exportación												
Importación												
Cabotaje												
Tránsito												
TOTAL	13.872		15.121		16.284		21.496		22.364		22.470	
Contenedores	317.318		360.966		454.779		554.255		617.808		65.111	
PARANAGUÁ Y ANTONINA (000 tm)												
Exportación	13.083	n.d.	20.770	n.d.	20.262	n.d.	22.299	n.d.	22.305	n.d.	21.114	n.d.
Importación	6.101	n.d.	5.951	n.d.	5.740	n.d.	8.362	0.459	7.798	0.234	6.568	0.204
Cabotaje	2.172		2.079		2.515		2.895		2.468		26.06	
TOTAL	21.356	n.d.	28.800	n.d.	28.518	n.d.	33.556	n.d.	32.572	n.d.	30.189	n.d.
Contenedores	252.879		281.891		271.219		309.931		379.069		420.000	
Carga por el Depósito Franco del Paraguay (000 tm, n° de contenedores) (*)												
Exportación		11		222		1.011		721		352		-----
Importación		58		55		99		65		85		67
TOTAL		69		277		1.110		786		437		67
Contenedores		n.d.		n.d.		3.347		1.919		2.627		2.082
SANTOS												
Exportación		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.		n.d.
Importación		n.d.		n.d.		n.d.		0.139		0.086		0.083
Cabotaje												
TOTAL	43.089	n.d.	48.161	n.d.	33.074	n.d.	57.295	n.d.	67.609	n.d.	71.902	n.d.
Contenedores	800.890		892.802		1.230.500		1.560.900		1.882.800		2.267.900	
URUGUAY												
MONTEVIDEO (000 tm)												
Exportación	1.439	n.d.	1.370	n.d.	1.417	n.d.	1.670	n.d.	2.493	n.d.	2.781	n.d.
Importación	1.471	0.253	1.224	0.403	668	0.395	852	0.285	935	0.109	1.099	0.245
TOTAL	2.910	n.d.	2.594	n.d.	2.085	n.d.	2.522	n.d.	3.428	n.d.	3.880	n.d.
NUEVA PALMIRA (000 tm)												
Exportación	405	n.d.	716	n.d.	548	n.d.	839	n.d.	1.076	n.d.	1.173	n.d.
Importación	127	0.551	67	0.270	141	11.610	163	33.356	130	-----	78	-----

RUBRO Océano País Puerto	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	Total	Paraguay	Total	Paraguay	Total	Paraguay	Total	Paraguay	Total	Paraguay	Total	Paraguay
ATLÁNTICO												
ARGENTINA												
BUENOS AIRES (Paraguay 000 tm, total 000 000 tm y de contenedores)												
TOTAL	532	n.d.	783	n.d.	689	n.d.	1.002	n.d.	1.206	n.d.	1.251	n.d.
PACÍFICO												
CHILE												
Puerto	IQUIQUE (000 tm)											
Exportación	488.4	n.d.	536.4	n.d.	599.9	n.d.	676.9	n.d.	713.0	n.d.	728.7	n.d.
Importación	647.0	n.d.	644.7	n.d.	763.8	n.d.	893.3	10.8	896.5	46.7	963.5	42.0
Cabotaje	64		59		37.8		26.2		48.8		98.7	
TOTAL	1.333.2	n.d.	1.372.9	n.d.	1.552.7	n.d.	1.779.7	10.8	1.884.1	46.7	2.019.5	42.0
Puerto	ANTOFAGASTA											
Exportación	1.907	254	2.147	242	2.375	321	2.069	268	1.378	316	1.174	258
Importación	342	4	388	14	302	10	282	5	371	5	385	10
Cabotaje	129		125		150		158		149		24	
Tránsito (**)		258		256		332		273		321		268
TOTAL	2.778		3.042		3.260		2.923		2.435		2.095	

(*) Incluye carga del Paraguay y de Brasil, porque el depósito está concesionado a un operador privado que alquila los silos cuando no hay flujo de carga del Paraguay. (**) Carga de Bolivia, no hay registrada carga del Paraguay.

Fuente: Empresa Portuaria de Arica (EPA). Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA). Empresa Portuaria de Iquique (EPI). Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., Valparaíso, Anuarios Estadísticos 2000 a 2005. Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Depósito Franco Paraguayo en Paranaguá.

6 - CONSECUENCIAS ECONÓMICO-COMERCIALES DE LA NO LITORALIEDAD DEL PARAGUAY

6.1-Hallazgos

6.1.1-Derecho a un mejor tratamiento

Desde la década de los 90 hay un reconocimiento de los efectos de la mediterraneidad para los PEDSLM, por parte de teóricos y prácticos (individuales e institucionales) en las áreas del comercio internacional y la economía. Esto, tanto a nivel mundial (ONU-PNUD, P. Krugman, J. Sachs, S. Radelet, J. Gallup, M. Glassner, N. Limão), como regional (BID, CEPAL, ALADI, CAN, MERCOSUR) y nacional de Bolivia (A. Zelada Castedo, R. Orias, F. Gutiérrez Moscoso, A. Seoane) y de Paraguay (David Schacht, Martín Sgut y otros, USAID, Carana Corp., CNCSP) y lo sustentan numerosos estudios.

Las ventajas comparativas y competitivas que tiene el comercio exterior se debilitan en sus transacciones comerciales a causa de la localización geográfica del país. Esto se agrava con los efectos que acarrea la carencia de litoral marítimo y la distancia de los puertos oceánicos en los países de tránsito que tiene que utilizar para su transporte a /de destino /origen en el comercio con los mercados de ultramar. Esta situación crea una doble dependencia, económica y geográfica.

El contexto descrito plantea una dicotomía que constituye actualmente uno de los grandes desafíos del comercio internacional para que sus beneficios aporten más al desarrollo integral de los PEDSLM. Por una parte, en el proceso de globalización mundial y en aras de la transparencia, equidad y responsabilidad internacional, esta situación genera para estos países un derecho de facto y para el resto de países una responsabilidad, particularmente para aquellos países de tránsito por donde tienen que circular la carga para acceder a los puertos oceánicos. Y por otra parte, la respuesta a esta necesidad y corregir esta inequidad genera para los PEDSLM un derecho de jure que debe traducirse en el establecimiento, vigencia y pleno funcionamiento de un conjunto de regimenes legales y sistemas de cooperación que otorguen los países de tránsito para atender esta necesidad evidente.

A pesar del avance ocurrido, persisten a la luz de la intensificada competencia en el comercio internacional, amplios márgenes de mejora en las medidas acordadas (vigencia y aplicación pendiente en muchos casos) y numerosos vacíos a ser cubiertos con medidas más profundas y de estricto cumplimiento vinculante para los países en tránsito. Sin ser exhaustivos, los aspectos siguientes emergen como los más relevantes:

- **Derechos de libre tránsito:** Irrestringidos y no mediatizados
- **Libre navegación:** Por toda la red fluvioviaria de ríos binacionales suramericanos y principales ejes fluviales (hidrovías) de las principales cuencas hidrográficas (Amazonas, Orinoco y Plata).
- **Franquicias unificadas:** Para zonas francas, depósitos, almacenes y puertos libres a nivel suramericano y que en ellas puedan operar empresas conjuntas Boliviano-Paraguayas que las gerencien con la modalidad de alianzas estratégicas (“joint venture”).
- **Medidas de facilitación:** Aplicación masiva a los procesos, prácticas y procedimientos del transporte y del comercio internacional en tres aspectos:
 - **Simplificación:** Eliminación de elementos innecesarios y duplicación de formalidades (unificar en el DUA que propicia la OMA y la CAN, el DUE y DUI de Bolivia, el DE y DI de Brasil, el DAS y DAI de Chile).

- **Armonización:** Documentación de transporte autoviario internacional (CAN: MCI /DTAI con MERCOSUR: MCI /DTA). Homologación de los pesos máximos permitidos por las autovías de Suramérica en la normativa actual.
- **Estandarización:** Unificar formatos de los certificados de origen y certificados sanitarios.

6.1.2-Responsabilidad compartida estado-empresariado

Todavía se observa un amplio margen de mejora en la sinergia que una labor conjunta y debidamente concertada y consensuada puede aportar prioritariamente a mitigar los efectos de la mediterraneidad. Hay varias asignaturas pendientes en el rol del estado en el comercio y el transporte e igualmente en el rol del empresariado usuario y proveedor de los servicios logísticos para alcanzar un manejo altamente competitivo de las transacciones comerciales de exportación e importación.

Al Estado facilitando, simplificando y estandarizando procesos, procedimientos y prácticas, homologadas del comercio, con las regulaciones regionales de Suramérica y mundiales. Con el transporte, velando por una infraestructura viaria y portuaria fluvial adecuada en la que se contemple su permanente mantenimiento, rehabilitación y continua construcción de vías para una óptima conexión con las redes viaria de los países de tránsito y legislando con una normativa congruente con el proceso integracionista de Suramérica. Esto está en el ámbito de los Ministerios de Obras Públicas y Comunicaciones y de Industria y Comercio, así como de la Dirección Nacional de Aduanas y la ANNP.

Al empresariado usuario, aplicando una estrategia logística global que analice la cotización y rutas más idóneas para los mercados objetivo. Esto está en el ámbito de la CNCSP, FEPRINCO, UIP, CEP y CIP. Y al empresariado proveedor, ofreciendo servicios eficientes y competitivos en fletes y tiempos de tránsito. Esto compete a la CAMF y CPTIT.

6.1.3-Relevancia del costo de transporte

En el proceso de globalización económica, las mejoras en el transporte internacional junto con aquellas del comercio que impliquen costos más bajos, son los componentes principales. Particularmente ahora con el uso masivo de la telemática, estandarización de procedimientos y liberalización comercial. El efecto de los fletes internacionales sobre el comercio internacional que fueron bastante equivalentes a las tarifas arancelarias, ha dejado de serlo. La creciente reducción y en muchos casos eliminación de las tarifas arancelarias hace que éstas vayan dejando de tener la significación de antes sobre la competitividad de los productos. En este contexto, el costo del transporte surge como uno de los factores determinantes por la influencia que tiene en varios aspectos.

- **Industria y comercio:** La industria manufacturera tiene, al pagar un mayor flete de transporte por los insumos importados, un incremento del costo de la producción para su venta al mercado nacional y para la exportación e igualmente para el consumidor individual los productos de consumo, éstos cuestan más. Con menores fletes las zonas productoras agrícolas (nor-suroriente) y ganaderas (occidente), pueden mitigar su menor competitividad por su localización geográfica, paliando efectos del costo de transporte. Esto beneficia al mayor valor agregado de la producción sojera en aceite comestible refinado y torta en pellets y la producción láctea de quesos y yougures.

- **Tipo de modo de transporte:** Comparativamente el transporte acuaviario, especialmente el ferroviario, ofrece los fletes más bajos a nivel mundial, en relación al transporte terrestre (ferroviario y autoviario). El autoviario es el usado mayoritariamente (ver Cuadros 3.13 y 3.14) por Paraguay para llegar a los puertos oceánicos del Atlántico y del Pacífico en los países de tránsito que tienen que atravesar.
- **Cadena de la DFI y logística:** El eslabón del transporte adquiere una ponderación creciente en el valor total de la cadena, tanto en costo como en tiempo cuando se aspira alcanzar el paradigma logístico del JAT.
- **Oferta y demanda de servicios:** Hay una causalidad como variable exógena del transporte sobre el comercio, sin embargo a mayor volumen y valor de comercio, menores son los costos unitarios de transporte y mayor la diferenciación de los servicios en velocidad, frecuencia, fiabilidad y seguridad para la elección del servicio óptimo.
- **Compatibilización INCOTERMS-contrato de transporte marítimo:** La modalidad FAS-Términos de Línea (“Liner Terms”-LT) evita el doble pago por manipuleo de la carga en el embarque al navío.

6.1.4-Importancia de la infraestructura viaria y portuaria fluvial y marítima

Persiste una preocupante situación por la insuficiencia y deficiencia de la red autoviaria en su mantenimiento, rehabilitación y construcción. Asimismo, la red fluvioviaria muestra problemas similares que atañen al equipamiento portuario fluvial, dragado de los canales de acceso y navegación y balizaje en el curso de los ríos Paraguay y Paraná.

En la región del Chaco, al oeste del país, la mayoría de las autovías son simples trochas carrozables que suelen denominarse “picadas”, no estando ninguna pavimentada y cuyo tránsito en época de lluvias es casi imposible. Puertos fluviales como Fuerte Olimpo y Carmelo Peralta en el río Paraguay son lugares de paso para los futuros corredores interoceánicos y ambos tienen al frente sus pares del Brasil que son Porto Braga y Porto Murtinho. Este último, Brasil tiene programado para que llegue la extensión ferroviaria de FENOSA desde Campo Grande y en ambos casos está proyectada la construcción de puentes binacionales. Esta región tiene un gran potencial por ser trifronteriza al ser vecina con Argentina, Bolivia y Brasil, y estar interconectada por autovías con los dos primeros.

No todos los CEBAF están plenamente operativos, como los de Puerto Falcón-Clorinda (Argentina) y Ciudad del Este-Foz do Iguazu (Brasil), otro está en proceso de implementación como el de Teniente Rivarola-Cañada Strongest (Bolivia) y el resto están por establecerse en los pasos fronterizos con Bolivia (Sargento Rodríguez-Hito Villazón), con Argentina (Pozo Hondo-Misión La Paz, Encarnación-Posadas, Ciudad del Este /Presidente Franco-Puerto Iguazú) y con Brasil (Pedro Juan Caballero-Ponta Porã, Salto del Guairá-Guairá).

Entre los proyectos priorizados de la **Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010 IIRSA** que son implementados en las modalidades de preparación, licitación /concesión ejecución, se incluyen a varios que atañen al Paraguay.

- **Eje Interoceánico Central**

- Establecimiento de un CEBAF en Fortín Infante Teniente Rivarola - Cañada Oruro (frontera Bolivia-Paraguay).
- Pavimentación de la carretera Avaroa-Tarija-Villamontes-Cañada Oruro /Fortín Teniente Rivarola (frontera Paraguay -Bolivia) (1ª.Etapa).

Es importante recordar que los principios orientadores que rigen a la IIRSA que son el marco de referencia para la ejecución de los proyectos son los siguientes:

- Regionalismo abierto
- Ejes de integración y desarrollo (EID)
- Sostenibilidad socio-económico-ambiental-política
- Aumento del valor agregado de la producción
- Convergencia normativa
- Coordinación público-privada

6.1.5-Proporcionalidad del comercio exterior en mercados adyacentes y de ultramar

Es interesante comprobar en el período 2000-2004 que prácticamente solo un cuarto del comercio exterior del Paraguay se realizó con el mercado de ultramar (todo el resto de países del mundo) y el resto con el mercado adyacente (países fronterizos) y aledaño (Uruguay). La proporción el 2005 fue de prácticamente la mitad para cada mercado, 48.2 % de las exportaciones y 54.6 % de las importaciones con el mercado de ultramar (todo el resto de países del mundo) y 51.8 % y 45.4 % con el mercado adyacente y aledaño (países fronterizos y Uruguay) (ver Cuadro 3.4).

Esta concentración reciente del comercio exterior paraguayo proporcional con ambos mercados, puede visualizarse como un indicador del creciente grado de participación del Paraguay en el proceso de integración regional (ALADI, MERCOSUR), lo cual es indiferente a su mediterraneidad; pero también puede interpretarse como un reflejo de una menor dinámica promocional hacia los mercados de ultramar. En todo caso la gestión logística de las expediciones de exportación e importación influye en la competitividad del comercio exterior a todos los mercados y es un factor endógeno al país.

6.1.6-Registro y procesamiento estadístico de la documentación aduanera, de comercio y de transporte internacional

El proceso de liberalización arancelaria entre los países de Suramérica se ha visto profundizado por la suscripción del acuerdo CAN-MERCOSUR, que para el año 2018, prevé la conformación de una zona de libre comercio, con excepciones. Con este paso se armonizaría y unificaría la documentación aduanera vigente y de los diversos modos de transporte; sin embargo sigue siendo una asignatura pendiente dentro del avance del proceso integracionista.

Aduanera: Se requiere que se registren en los DUA el valor de exportaciones e importaciones con los INCOTERMS en el puerto de embarque (FOB) del país de tránsito y el puerto de desembarque (CIF, C&F) del país de destino para conocer el costo del seguro y flete de cada expedición y cuantificar con precisión la gravitación que tienen el tramo del /de los país(es) en tránsito que se requieren atravesar. Deben también

mencionarse las 5 combinaciones intermodales que requiere el comercio de un PEDSLM, es decir ferro-auto-fluvio /marítimo, auto-marítimo y fluvio-marítimo (hidrovía HPP).

La unificación y ampliación de los campos de registro en los formatos de los documentos aduaneros de exportación e importación en todos los países del Cono Sur, coadyuvarán grandemente a la simplificación del proceso aduanero. Existen actualmente los siguientes documentos:

- **Documento Único Aduanero (DUA):** Es un solo documento homologado por la OMA y que usa Argentina, Paraguay Perú.
- **Documento para Exportar e Importar**
 - **Bolivia:** Usa dos documentos, Documento Único de Exportación (DUE) y Documento Único de Importación (DUI).
 - **Brasil:** Usa dos documentos, Registro de Exportação (RE) y Licença de Importação (LI).
 - **Chile:** Usa dos documentos, Documento Aduanero de Salida (DAS) y Documento Aduanero de Ingreso (DAI).

En Paraguay se usan diez formatos para los certificados de origen, según el esquema de integración o tipo de preferencia a que pertenezcan los mercados de los países con que comercie. Se requiere su armonización y unificación en un formato único para el comercio dentro de todos los esquemas preferenciales. Actualmente hay 10 tipos diferentes:

- SGP (Formulario A)
- ALADI (excepto MERCOSUR y México)
- MERCOSUR (ACE-18)
- MERCOSUR-Bolivia (ACE-35)
- MERCOSUR-Chile (ACE-36)
- México (ACE-38)
- Terceros Países (Cuba, ACE-52)
- PACTO ANDINO (Colombia, Ecuador y Venezuela)
- General
- De procedencia

Paraguay requiere de varios certificados sanitarios, usando actualmente varios tipos que son emitidos por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) y la Secretaría Nacional de Sanidad y Calidad Animal (SENACSA), que se ocupan de lo fitosanitario, zoonosanitario, ictiosanitario, inocuidad alimentaria y bromatológico (HAACP). Estos certificados sanitarios podrían unificarse para que ambas entidades del estado emitan uno solo con un formato que permita su uso según el producto sea del reino animal o vegetal y aspecto de alimentación humana.

Transporte internacional: Están en vigencia dos tipos de documentación que se usan de acuerdo al esquema de integración a que pertenezca el país de destino de la exportación, MERCOSUR o CAN. En el comercio entre Paraguay y Bolivia se complica por que cada país solo pertenece a uno de los esquemas y se está trabajando dentro del proceso de convergencias entre ambos esquemas, en su armonización y unificación.

MERCOSUR

- **Manifiesto Internacional Carga y Documento de Tránsito Aduanero (MIC /DTA):** Emitidos por la empresa transportista autoviaria según el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) entre países del Cono Sur (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay).

- **Carné Aduanero de Transporte Internacional Ferroviario y Documento de Tránsito Aduanero (TIF /DTA):** Emitido por la empresa de transporte ferroviario conforme al Acuerdo relativo al Transporte Ferroviario Internacional (MULTILAF) entre los países del Cono Sur.

CAN

- **Manifiesto de Carga Internacional y Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (MCI /DTAI):** Emitidos por el transportista autorizado y requerido por la Aduana para ingresar, transitar y salir de un país miembro hacia terceros países, debiendo estar acompañado por la Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC).
- **Carné Aduanero de Transporte Internacional Ferroviario y Documento de Tránsito Aduanero:** Probablemente no existe todavía al no haber actualmente conexiones ferroviarias entre los países miembros.

Como el transporte de los bienes a través de los países se realiza en muchos casos con el uso de combinaciones intermodales, es pertinente hacer algunos alcances sobre la normativa vigente que rige al transporte multimodal.

La proliferación existente de leyes y reglamentos han producido una desunificación en el ámbito internacional por las diferencias que se tienen en aspectos claves (responsabilidad por demora, daño o pérdida, limitación del monto indemnizatorio y prescripción); a pesar que todas emanan del *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de 1980 (Ginebra)*, que no está vigente. Actualmente la UNCTAD trabaja en la elaboración de una normativa internacional al respecto. Y la normativa actual es la siguiente.

- **Internacional**
 - **Las Reglas de la UNCTAD y la CCI (1992):** Son una serie de cláusulas tipo concebidas para su incorporación en los contratos comerciales que llenan actualmente el vacío de la inexistencia de un documento de transporte multimodal. A causa de su naturaleza contractual, ellas están sujetas a cualquier texto legislativo aplicable que tenga fuerza vinculante y consecuentemente no pueden constituir una reglamentación internacional uniforme. En Suramérica, la situación es compleja al existir actualmente varios acuerdos regionales y leyes nacionales.
- **Regional**
 - **ALADI (1996):** Ratificada solo por Bolivia, Perú y Venezuela.
 - **MERCOSUR (1995):** Ratificada solo por Brasil y Paraguay.
 - **CAN (1993 y 1996):** Decisión N° 331 modificada por la Decisión N° 393, ambas vigentes.
- **Nacional**
 - **Argentina:** Ley 24.921 sobre Transporte Multimodal (1998), todavía sin reglamento y por lo tanto todavía no está en vigencia.
 - **Paraguay:** Decreto Ley (1997), pone en vigencia el acuerdo del MERCOSUR.

6.1.7-Facilidades portuarias fluviales y marítimas otorgadas por los países de tránsito y portuarias fluviales otorgadas por Paraguay

Hay numerosas facilidades otorgadas desde décadas pasadas por los países fronterizos, Chile y Uruguay (ver Cuadro 6.1), con un uso muy disímil por parte del estado y empresariado. Maximizar los beneficios de su usufructo estará en función de las modificaciones operativas que se introduzcan. Así mismo, Paraguay ha otorgado facilidades portuarias fluviales a dos países fronterizos (Bolivia, Brasil), Chile y España.

**CUADRO 6.1
FACILIDADES PORTUARIAS FLUVIALES Y MARÍTIMAS**

PAÍS DE TRÁNSITO	PUERTO		FACILIDAD
	Fluvial	Marítimo	
OTORGADAS AL PARAGUAY			
Atlántico			
Argentina	Rosario		Depósito y Zona Franca (1979)
		Buenos Aires	Deposito Franco
Brasil		Santos	Zonas Francas (1956) Paranaguá
		Paranaguá	
		Río Grande	
Uruguay	Nueva Palmira		Depósito Franco (1984)
		Montevideo	Zona Franca
Pacífico			
Chile		Antofagasta	Depósito y Zona Franca (1968)
TOTAL	2 puertos fluviales	6 puertos marítimos	8 zonas y depósitos francos
OTORGADAS POR PARAGUAY			
PAÍS BENEFICIARIO			
Bolivia	Villeta		Depósito y Zona Franca (1990)
Brasil	Concepción		Depósito Franco
	Encarnación		
Chile	Villeta		Depósito y Zona Franca
España	Villeta		Depósito y Zona Franca
TOTAL	5 puertos fluviales	-----	3 depósitos y zonas francas, 2 depósitos francos

Fuente: Concebido y elaborada por el consultor.

6.1.8-Preferencias arancelarias de la ALADI

El Tratado de Montevideo de 1980 (TM80) establece en su Artículo 2, el establecimiento de un área de preferencias económicas compuesta por una preferencia regional, por acuerdos de alcance regional y por acuerdos de alcance parcial. Los mecanismos son los siguientes:

- **Preferencia arancelaria regional:** Los países se otorgan recíprocamente y se aplica al nivel que rija para terceros países y se sujeta a la reglamentación correspondiente (Artículo 5).
- **Acuerdos de alcance regional:** Participan todos los países miembros y se refieren a las materias e instrumentos previstos para los acuerdos de alcance parcial (Artículo 6).

- **Acuerdos de alcance parcial:** No participan todos los países miembros y propenden a crear las condiciones necesarias para profundizar el proceso de integración regional mediante su progresiva multilateralización. En ellos, los derechos y obligaciones rigen exclusivamente para los países miembros que los hayan suscrito o adherido (Artículo 7). Son de comerciales, de complementación económica, agropecuarios, de promoción de comercio o adoptar otras modalidades (Artículo 8).
 - **Acuerdos Comerciales:** Con la finalidad exclusiva la promoción del comercio entre los países miembros, se sujetan a normas específicas establecidas al efecto (Artículo 10) y están referidos a materias no arancelarias y tienden a promover las corrientes de comercio intrarregionales. Se sujetan a las normas específicas que se establezcan al efecto (Artículo 13).
 - **Acuerdos de Complementación Económica:** Con los objetivos, entre otros, de promover el máximo aprovechamiento de los factores de producción, estimular la complementación económica, asegurar condiciones equitativas de competencia, facilitar la concurrencia de los productos al mercado internacional e impulsar el desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros (Artículo 11).
 - **Acuerdos Agropecuarios:** Con el objeto de fomentar y regular el comercio agropecuario intrarregional. Contemplan elementos de flexibilidad que tienen en cuenta las características socio-económicas de la producción de los países participantes. Están referidos a productos específicos o a grupos de productos y se basan en concesiones temporales, estacionales, por cupos o mixtas, o en contratos entre organismos estatales o paraestatales. Se sujetan a las normas específicas que se establezcan al efecto (Artículo 12).
 - **Otros Acuerdos:** Se establecen mediante reglamentaciones correspondientes y normas específicas para la concertación de otros Acuerdos de Alcance Parcial. Toman en consideración, entre otras materias, la cooperación científica y tecnológica, la promoción del turismo y la preservación del medio ambiente (Artículo 14).

Dentro del proceso de desgravación arancelaria en curso, se distinguen cuatro situaciones diferentes que determinarán la evolución futura de los compromisos ya asumidos de liberalización.

- **Acuerdos de Libre Comercio (ALC):** Suman 33 relaciones suscritas en la década de los 90 y que ya han avanzado en la mayoría de los rubros. Paraguay se beneficia con el ACE 18 MERCOSUR, ACE 35 Chile-MERCOSUR, ACE 36 Bolivia-MERCOSUR, ACE 58 Perú-MERCOSUR y ACE 59 Colombia, Ecuador y Venezuela-MERCOSUR.
- **Relaciones Bilaterales:** Suman 16 amparadas en los ALC y los más recientes son el ACE 58 MERCOSUR-Perú y el ACE 59 MERCOSUR-Colombia, Ecuador y Venezuela, y cuyos cronogramas de desgravación están en su etapa inicial (pocos items actualmente liberalizados). En su cumplimiento descansa el principal avance previsto en la liberación regional (ver Cuadro 6.2).
- **Acuerdos de Preferencias Fijas:** Suman 17 relaciones que tienen un número limitado de rubros liberalizados y que no experimentan avances hacia el libre comercio e incluyen tanto los Acuerdos de Renegociación del Patrimonio Histórico (APH), como los ACE de Segunda Generación. Paraguay se beneficia con el ACE 52 Paraguay-Cuba y APR 38 Paraguay-México.
- **Acuerdos Regionales y Parciales (ARyP)**
 - **Acuerdos Regionales y Parciales (ARyP)**
 - **Nóminas de Acceso a Mercados (NAM) para los PMDER:** Suman 3 y Paraguay se beneficia con el AR.AM 3.
 - **Acuerdo de Cooperación e Intercambio en las Áreas Cultural, Educativa y Científica:** Solo hay uno, el AR.CEYC 7.

- **Acuerdo Agropecuario:** AAP.AG 2 (liberalización y expansión del comercio de semillas).
- **Acuerdos del Sector Automotriz (ASA):** Suma 4 y están vigentes entre los países del MERCOSUR y México.

En una visión de conjunto, la liberalización del comercio intrarregional entre los países miembros de la ALADI incluye 49 acuerdos, con 39 suscritos dentro del marco del TM80 y el Acuerdo de Cartagena. El Cuadro 6.3 muestra los acuerdos bilaterales.

**CUADRO 6.2
ACUERDOS BILATERALES ENTRE PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI**

COPARTÍCIPES	ARG	BRA	PAR	URU	BOL	COL	ECU	VEN	PER	CHI	CUBA	MEX	
ARGENTINA	ACE 18				ACE 36	ACE 59			ACE 58	ACE 35	ACE 45	ACE 6	
BRASIL											ACE 43	ACE 53	
PARAGUAY											ACE 52	ACE 38	
URUGUAY											ACE 44	ACE 60	
BOLIVIA	ACE 36				CAN						ACE 22	ACE 47	ACE 31
COLOMBIA	ACE 59										ACE 24	ACE 49	ACE 33
ECUADOR											ACE 32	ACE 46	ACE 29
VENEZUELA											ACE 23	ACE 40	ACE 33
PERÚ	ACE 58										ACE 38	ACE 50	ACE 8
CHILE	ACE 35				ACE 22	ACE 24	ACE 32	ACE 23	ACE 38	ACE 42	ACE 41		
CUBA	ACE 45	ACE 43	ACE 52	ACE 44	ACE 47	ACE 49	ACE 46	ACE 40	ACE 50	ACE 42	ACE 51		
MÉXICO	ACE 6	ACE 53	ACE 38	ACE 60	ACE 31	ACE 33	ACE 29	ACE 33	ACE 8	ACE 41	ACE 51		

Fuente: Secretaría General de la ALADI.

Al 2006, la liberación alcanza al 54 % de rubros y este porcentaje ascenderá al 73.2 % una vez culminados los cronogramas actualmente acordados entre los países miembros. Perú presenta casi un 40 %, el mayor porcentaje, de rubros con arancel cero, con Bolivia y Chile que han liberalizado en promedio, la mayor cantidad de rubros, superando los 5.200. Genéricamente, a nivel de los países beneficiarios se puede distinguir los cuatro casos siguientes.

- **Miembros de la CAN:** Conforman una Zona de Libre Comercio que abarca el universo arancelario. Paraguay no es miembro pleno, pero asociado en el proceso de convergencia MERCOSUR-CAN.
- **Miembros del MERCOSUR:** Paraguay como miembro pleno gozan de un elevado grado de liberalización con el ACE 18 MERCOSUR, ACE 36 Bolivia-MERCOSUR, ACE 59 MERCOSUR-Colombia, Ecuador y Venezuela, ACE 58 MERCOSUR-Perú y ACE 35 MERCOSUR-Chile.
- **México:** Las importaciones de Paraguay provenientes de este país se encuentran liberadas en un 93.5 % de los rubros (2002, 2003) con el ACE 38 Paraguay-México.
- **Chile y Cuba:** Con ambos tiene un Acuerdo de Preferencias Fijas, el ACE 35 Paraguay-Chile y ACE 52 Paraguay-Cuba.

Referente a los programas de desgravación bilaterales, la siguiente situación de avance prevalece al 2006 por parte de los países fronterizos con Paraguay y por parte de Uruguay.

- **Argentina:** Con los socios del MERCOSUR que se benefician de una liberalización amplia con el ACE 18 MERCOSUR. Con Bolivia como miembro asociado del MERCOSUR; una situación similar con el ACE 36 MERCOSUR-Bolivia, previéndose la liberación plena el 2014. Con los miembros de la CAN con el ACE 58-MERCOSUR-Perú y el ACE 59 MERCOSUR-Colombia /Ecuador /Venezuela, los rubros liberados al 2006 son aún limitados, pero el avance previsto importante está concentrado en el período 2010-2014.
- **Bolivia:** Es uno de los países que actualmente tiene un mayor grado de liberalización en sus importaciones provenientes de la ALADI (501 items ya liberados) y tiene ALC con nueve de los once de sus socios regionales con un importante grado de avance en sus cronogramas. Con los países de la CAN se encuentra formando una zona de libre comercio que abarca el universo arancelario. Con los países del MERCOSUR con el ACE 36 MERCOSUR-Bolivia; con México, 97 % de los rubros importados desde este país ya están liberados con el ACE 31 Bolivia-México. Finalmente, con Chile y Cuba con los, solo un reducido número de rubros ha sido liberado con los ACE 22 Bolivia-Chile y ACE 47 Bolivia-Cuba.
- **Brasil:** Con los socios del MERCOSUR mantiene la mayoría de sus importaciones liberadas, habiendo alcanzado una liberación amplia con el ACE 18 MERCOSUR. Con Bolivia que alcanzará el 100 % en 2014, con el ACE 36 MERCOSUR-Bolivia y con Chile por el ACE 35 MERCOSUR-Chile. Actualmente la gran mayoría de rubros (3,247, casi 50 % del universo arancelario) se encuentra liberado para los cinco miembros plenos y para los dos miembros asociados (Bolivia y Chile). Con los miembros de la CAN, actualmente los rubros liberados no superan los 1.500 con los ACE 58 MERCOSUR-PERÚ y ACE 59 MERCOSUR-Colombia, Ecuador y Venezuela.
- **Uruguay:** En el MERCOSUR es el único miembro que ha suscrito un ALC con México por el ACE 60 Uruguay-México y con Perú tiene un programa de desgravación acelerada con (4.052 items actualmente que ascenderán a 5.692) con el ACE 58 Uruguay-Perú. Con sus socios del MERCOSUR ha alcanzado una amplia liberalización con el ACE 18 MERCOSUR y con Bolivia como miembro asociado del MERCOSUR, alcanzará la plena liberalización de 6.550 items en 2019 con el ACE 36 MERCOSUR-Bolivia.

Finalmente, se resumen las preferencias otorgadas al Paraguay por esquema de integración económica (MERCOSUR) y por países individuales fronterizos adyacentes y aledaño (Uruguay), con los beneficios en el programa de desgravación en curso (niveles al inicio del 2006).

ALADI

Entre 2000-2005, las exportaciones del Paraguay a la ALADI representaron entre 75 % y 58 % del total con una participación decreciente (ver Cuadro 6.3). Del total exportado, el 63 % y 54 % fueron a los miembros del MERCOSUR que son países fronterizos y Uruguay. Por otra parte, ALADI fue un proveedor de las importaciones del Paraguay, representando 55 % y 51 % del total. Y de ellas, el MERCOSUR representó el 52 % y 48 % Para este intercambio se utilizaron mayoritariamente los modos de transporte autoviarario y fluvioviario.

Cuadro 6.3
PARTICIPACIÓN DE LA ALADI EN LAS EXPORTACIONES TOTALES DEL PARAGUAY

AÑO	%
2000	75
2001	65
2002	69
2003	65
2004	59
2005	58

Fuente: Secretaría General de la ALADI.

MERCOSUR

Los cuadros siguientes respectivamente muestran la evolución del comercio negociado con cada miembro que es país fronterizo con Paraguay (Argentina, Brasil y Uruguay).

Argentina: El 71 % de las importaciones ingresan como comercio negociado en el marco del ACE 18 (ver Cuadro 6.4).

CUADRO 6.4
IMPORTACIONES DE ARGENTINA DESDE PARAGUAY (US\$ 000)

AÑO	Total Negociado	Total No Negociado	Total Copartícipe	% Negociado /Total
2001	205.558	97.245	302.803	67.9
2002	205.335	50.062	255.397	80.4
2003	232.296	62.415	294.711	78.8
2004	258.712	121.785	380.497	68.0
2005	296.539	156.678	453.217	65.4
TOTAL	1.198.440	488.185	1.686625	71.0

Fuente: Secretaría General de la ALADI. País informante Argentina.

Brasil: Supera el 95 % de las importaciones ingresan como comercio negociado en el marco del ACE 18 MERCOSUR (ver Cuadro 6.5).

CUADRO 6.5
IMPORTACIONES DE BRASIL DESDE PARAGUAY (US\$ 000)

AÑO	Total Negociado	Total No Negociado	Total Copartícipe	% Negociado /Total
2001	302.088	3.924	306.012	98.7
2002	382.522	7.911	390.433	98.0
2003	483.001	1.225	484.226	99.7
2004	295.945	9.567	305.512	96.9
2005	264.840	64.207*	329.047	80.5
TOTAL	1.728.398	86.834	1.815.230	95.2

(*) Productos derivados de la soya, cereales y carne bovina, cueros y pieles que tienen preferencias negociadas dentro del ACE 18. Fuente: Secretaría General de la ALADI. País informante Brasil.

Uruguay: El 80 % de las importaciones ingresan como comercio en el marco del ACE 18 MERCOSUR (ver Cuadro 6.6).

CUADRO 6.6
IMPORTACIONES DE URUGUAY DESDE PARAGUAY (US\$ 000)

AÑO	Total Negociado	Total No Negociado	Total Copartícipe	% Negociado /Total
2001	8.576	9.753*	18.29	46.8
2002	13.666	0	13.666	100.0
2003	4.636	6.025*	10.661	43.5
2004	16.141	0	16.141	100.0
2005	20.145	0	20.145	100.0
TOTAL	63.164	15.778	78.942	80.0

(*) Cueros y medicamentos, y cueros y tabaco respectivamente que tienen preferencias negociadas dentro del ACE 18. **Fuente:** Secretaría General de la ALADI. País informante Uruguay.

CAN

Bolivia: El 92.5 % del comercio con Paraguay beneficia de las preferencias arancelarias que prevé el ACE 36, habiendo alcanzado el 100 % en los años 2001, 2002 y 2004, aunque los valores son modestos (ver Cuadro 6.7).

CUADRO 6.7
IMPORTACIONES DE BOLIVIA DESDE PARAGUAY(US\$ 000)

AÑO	Total Negociado	Total No Negociado	Total Copartícipe	% Negociado /Total
2001	22.977	0	22.977	100.0
2002	18.132	0	18.132	100.0
2003	16.732	17	16.749	99.9
2004	19.149	4	19.153	100.0
2005	15.374	7.401*	22.775	67.5
TOTAL	92.374	7.422	99.786	92.5

(*) Algodón sin cardar-peinar, productos farmacéuticos, semillas y frutos oleaginosos.

Fuente: Secretaría General de la ALADI. País informante Bolivia.

CHILE

El 81.2 % de las importaciones ingresan como comercio negociado en el marco del ACE 35, habiendo superado el 95 % desde el 2003 (ver Cuadro 6.8).

CUADRO 6.8
IMPORTACIONES DE CHILE DESDE PARAGUAY (US\$ 000)

AÑO	Total Negociado	Total No Negociado	Total Copartícipe	% Negociado /Total
2001	46.699	43.388	90.087	52.8
2002	48.788	29.435	78.223	62.4
2003	38.681	1.837	40.518	95.5
2004	93.947*	2.985	96.932	96.9
2005	115.604	1.771	117.375	98.5
TOTAL	343.719	79.416	423.135	81.2

(*) Tortas de soya.

Fuente: Secretaría General de la ALADI. País informante Chile.

6.2-Conclusiones

La no litoralidad marítima de Paraguay causa una serie de efectos económico-comerciales en su comercio con los mercados de ultramar. Dicha situación es paliada de manera importante para su comercio con los mercados de los tres países fronterizos (Argentina, Bolivia y Brasil), por la litoralidad fluvial que le permite al Paraguay un comercio exterior logísticamente relativamente fluido. Esto debido al uso de la hidrovía HPP con los tres países y de la hidrovía HTP con Brasil. Y en el largo plazo con la futura interconexión del río Paraguay (Cuenca del Plata), por el río Aguapié al río Guaporé-Itenez (Cuenca del Amazonas), Mamoré, Madeira, Amazonas. Ulteriormente, y a más largo plazo por el río Negro, Casiquiare (Cuenca del Orinoco) al río Orinoco para arribar al Mar Caribe. Esto posibilitará el comercio por vía fluvioviaria con Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela.

El comercio exterior total de Paraguay es favorecido por la serie de concesiones comerciales otorgada por los países fronterizos dentro de los esquemas integracionistas vigentes, como miembro pleno del MERCOSUR, y de la ALADI, y con los países de los mercados de ultramar por el SGP. Pero por otra parte, dicho comercio exterior total es afectado por una serie de aspectos logísticos en sus intercambios comerciales con los países de ultramar porque insoslayablemente exportaciones e importaciones tienen que atravesar uno o dos países de tránsito en Suramérica y en la otra región geográfica del continente o subcontinente de destino u origen de la respectiva expedición.

Dentro de esta dicotomía geológico-arancelaria encontramos dos ámbitos, el logístico y el arancelario, de los cuales en el presente estudio se desarrolla el primero con sus efectos y posibles correctivos. Sobre el segundo se hace una sucinta mención de las preferencias de la ALADI al Paraguay y su membresía plena en el MERCOSUR.

6.2.1-Vigencia y cumplimiento de Tratados y Acuerdos entre Paraguay y los países de tránsito

Hay varios dispositivos legales que Paraguay ha suscrito con los países fronterizos desde la década de 1950, relativos a derechos de libertad de tránsito terrestre y fluvial, zonas libres y depósitos francos, entre otros (ver Cuadro 5.1) y toda la gama de instrumentos legales a nivel mundial y suramericano (ver Sección 1.3, Cuadro 1.4); constituyen una base legal que tiene normas vinculantes para los países signatarios.

Estos representan un marco jurídico que ampara el tráfico de la mercadería paraguaya de exportación e importación. Sin embargo, persisten márgenes de perfeccionamiento por parte de los países de tránsito referentes a la plena vigencia y aplicación de dichos dispositivos legales. Esto desvirtúa los principios de cooperación y no reciprocidad previstos por la jurisprudencia internacional en los acuerdos multilaterales y bilaterales y el espíritu que tiene el proceso integracionista contemplado por el TM80.

Es de mencionar la preocupación que se percibe en los círculos institucionales públicos y empresariales, asociativos e individuales, por las dificultades que muchas veces encuentran las mercaderías y los vehículos paraguayos al circular por las rutas de los países en tránsito. Esta situación no se condice muchas veces con los mecanismos previstos en la ALADI, el MERCOSUR la CAN y los acuerdos bilaterales.

6.2.2-Coordinación entre autoridades y cámaras de exportadores e importadores y de transporte internacional

Dentro del actual marco globalizado del comercio internacional, los esquemas de integración vigentes y particularmente el avance del proceso de convergencia CAN-MERCOSUR, se hace más evidente la importante necesidad de optimizar la sinergia estado-empresariado. Ello respetando la especificidad del enfoque individual del sector público y aquel del sector privado, pero maximizando las coincidencias en el enfoque general. Esto a nivel nacional es decisivo para que se genere la mayor solidez a la posición negociadora del país con los miembros de la comunidad internacional, en especial con los otros países de la ALADI y particularmente con los del MERCOSUR por lo importante que es este mercado para el comercio exterior paraguayo (ver Cuadro 3.4, 51.79 % exportaciones y 45.38 % importaciones el 2005).

Para lograr el objetivo mencionado es indispensable aunar esfuerzos entre los organismos públicos correspondientes, el empresariado nacional exportador e importador, y proveedores de servicios logísticos, en particular transportadores autoviaros y fluviales y despachantes de aduana.

6.2.3-Costos de servicios logísticos acotados por entidades de Paraguay y en países de tránsito

En Paraguay las organizaciones asociativas del empresariado cobran un cargo al valor exportado de cada expedición que constituye un ingreso para la entidad, así el CDA cobra por la expedición de cada importación, monto que es destinado al mantenimiento y mejoramiento del Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA). Hay desacuerdo del sector importador por considerar este cargo más que un fondo para el SOFIA como un ingreso para el CDA, ya que éste no es actualizado en la medida de las necesidades actuales. Por otra parte la ANNP cobra un cargo a la mercadería de exportación o importación que denomina por paso de frontera.

La carga de exportación e importación del Paraguay a los mercados del ultramar, al atravesar los países de tránsito para acceder a los puertos marítimos en Atlántico y Pacífico y por el servicio portuario marítimo o fluvial, tiene que pagar, entre otros, los cargos siguientes:

- **Peaje de carretera:** Por el uso de la infraestructura autoviaria
- **Impuestos a la venta** (IVA o IGV): En la compra de combustibles, lubricantes y repuestos para los vehículos de los modos de transporte autoviaro y fluvioviario, y otros insumos necesarios.
- **Tarifificación portuaria:** Por el manipuleo de carga y otros en las terminales del puerto.

El proceso que deben seguir exportadores e importadores para sus operaciones de comercio exterior, requiere de una serie de documentos y firmas, además del tiempo que demoran los trámites. El Banco Mundial ubica al Paraguay en el puesto 97 entre los 155 países del listado mundial en el estudio de cómo hacer negocios (ver Cuadro 6.9).

CUADRO 6.9
PROCEDIMIENTOS PARA EXPORTAR E IMPORTAR (n° de pasos y días)

INDICADOR	PARAGUAY	LATINOAMÉRICA	PAÍSES OECD
Documentos para exportar	9	7.5	5.3
Firmas para exportar	7	8.0	3.2
Tiempo para exportar	34	30.3	12.6
Documentos para importar	13	10.6	6.9
Firmas para importar	11	11.0	3.3
Tiempo para importar	31	37.0	1.4

Fuente: Elaborado por el consultor, basado en "Doing Business Report", Banco Mundial, 2005.

6.2.4-Estado de la infraestructura viaria y portuaria fluvial en Paraguay

La infraestructura de los dos modos de transporte que usa Paraguay para acceder a los puertos de los países de tránsito y Uruguay, así como la infraestructura portuaria fluvial en los puertos sobre el río Paraguay en la hidrovía HPP y sobre el río Paraná en la hidrovía HTP, ofrecen un amplio margen de mejora. Ello se torna indispensable para alcanzar niveles de eficiencia y efectividad en la logística operativa del comercio internacional globalizado.

Todos los esfuerzos que se realicen, contribuyen decisivamente a elevar la competitividad de los productos y del comercio exterior, primordialmente con los mercados de ultramar. Y consecuencia de ello será la reducción en los costos operativos de los vehículos, a reflejarse de inmediato en que los transportistas terrestres (ferroviarios y autoviaros) y fluvioviarios coticen fletes más bajos.

El concesionamiento de tramos en las vías carreteras se dificulta por la participación de los poderes ejecutivo y legislativo, que si bien asegura un mayor contralor de las licitaciones, complica los tiempos en el análisis de las ofertas. Por otra parte, la estructura radial de la red autoviaros convergente hacia Asunción hace poco incentivante el peaje como fuente de ingreso.

Es preciso señalar que dichos mejoramientos son las internalidades coadyuvantes y por ende factores endógenos al Paraguay, que contribuyen a paliar y mitigar los efectos de la mediterraneidad que le compete exclusivamente al Paraguay como país. Muchos del resto de aspectos que también afectan a la mediterraneidad atañen a los países de tránsito y constituyen las externalidades coadyuvantes y por lo tanto factores exógenos al Paraguay. Solo la sinergia entre ambas dará el aporte sustancial para elevar la competitividad comercial.

A este respecto, el estudio *Impacto del transporte y de la logística en el comercio internacional del Paraguay (USAID-CARANA-CNCSP, junio 2006)*, menciona que el 47 % de los sobre costos totales son originados por la mediterraneidad (se asume que el 53 % restante se debe a otros factores, pero el estudio no los menciona), pero que de este porcentaje, un 52 % tiene responsabilidad propia por generarse en el mismo país y que un 48 % es responsabilidad ajena (países de tránsito). Agrega que en el análisis de los sobre costos, un 77 % es responsabilidad interna del Paraguay y un 23 % externa (ver Cuadro 6.10).

**CUADRO 6.10
SOBRE COSTOS TOTALES ESTIMADOS DEL PARAGUAY (2005)**

RUBRO	CAUSA	COMPOSICIÓN (%)	
Atribuible a la mediterraneidad	TOTAL		47
	Propia (Paraguay)	52	
	Ajena (países de tránsito)	48	
Atribuible a otros factores	TOTAL		53
	Responsabilidad		
	Propia (Paraguay)	77	
	Externa (países de tránsito)	23	

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en "Impacto del transporte y de la logística en el comercio internacional del Paraguay" (USAID-CARANA-CNCSP), junio 2006.

6.2.5-Comercio exterior con mercados fronterizos y de ultramar

Paraguay accede directamente a los mercados adyacentes por los modos de transporte de superficie (auto-fluvioviario) o fluvial. Y a los mercados de ultramar por transporte oceanoviario desde los puertos del Atlántico a los que llega por transporte autoviario o fluvioviario y desde los puertos del Pacífico (Chile y a futuro sur de Perú), a los que llega por transporte ferro-autoviario y autoviario. En todos los casos es insoslayable tener que atravesar el territorio de uno (Argentina y Brasil, Chile, Paraguay y Perú) o dos países de tránsito (Argentina-Uruguay, y Bolivia-Perú) Esto implica un mayor costo por este tramo adicional (ver Cuadro 1.1).

Dentro de este contexto y como referido en los hallazgos (ver Sección 6.1.5), el intercambio comercial (exportaciones e importaciones en el período 2000-2005) con el mercado de los países fronterizos muestra una tendencia favorable comparativamente al intercambio con el mercado de ultramar. En exportaciones, los países fronterizos y Uruguay representan entre 52 %-74 % en volumen y entre 52 %-65 % en valor, contra los países de ultramar que representan entre 25 %-37 % del volumen y entre 34 %-48 % en valor. En importaciones, igualmente los países fronterizos y Uruguay representan entre 45 %-82 % en volumen y entre 45 %-55 % en valor, contra los países de ultramar que representan entre 17 %-25 % en volumen y entre 45 %-54 % en valor.

6.2.6-Frondosidad de la documentación actual y limitación de la información estadística de comercio y de transporte internacional

Hay variada documentación con diversos formatos aduaneros, varios certificados de origen y sanitarios y documentos de transporte no homologada (cartas de porte y carnés aduaneros) entre CAN-MERCOSUR.

- **Documentación Aduanera:** Complicación que acarrea la existencia en Brasil (RE y LI), Bolivia (DUE y DUI) y Chile (DAS y DAI) de dos formatos de documento aduanero, para exportación y otro para importación, y pertinencia de que lo consoliden en uno solo, el DUA, que propicia la OMA y los tienen Argentina, Paraguay, Perú y Uruguay.
- **Certificados de Origen:** Proliferación de formatos en Paraguay para beneficiarse de las preferencias arancelarias otorgadas por de los esquemas de integración y por otros países (ALADI, MERCOSUR, SGP).
- **Certificados sanitarios:** Existencia de numerosos tipos según la naturaleza del producto y uso final, que por tener varias similitudes en la información que consigna, podrían unificarse en uno solo, manteniendo la especificidad necesaria.

Es el caso con los que emite el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), y la Secretaría Nacional de Sanidad y Calidad Animal (SENACSA) como certificados zoonosanitario, fitosanitario, ictiosanitario, inocuidad alimentaria y bromatológico (HACPP).

- **Transporte Internacional:** Todavía está pendiente homologar la documentación de transporte automotriz entre CAN (MCI /DTAI)-MERCOSUR (MIC /DTA). También promover el uso de un documento para el transporte multimodal por la intermodalidad que implica el paso de las expediciones de comercio exterior por los países de tránsito (ferro-fluvio-oceanario, auto-fluvio-oceanario y fluvio-oceanario). Hay tres acuerdos sobre transporte multimodal en Suramérica, ALADI (1996) ratificado por Bolivia, Perú y Venezuela, MERCOSUR (1995) ratificados Brasil y Paraguay, CAN (1993 y 1996) vigente en todos los países miembros de este esquema. Argentina tiene una ley (1998) no reglamentada y por lo tanto con vigencia pendiente y Paraguay tiene una ley vigente (1997).

6.2.7-Utilización actual de las facilidades portuarias en los países de tránsito

El estado y empresariado de Paraguay ha hecho un uso muy disímil, limitado y casi total en muchos casos, de las facilidades otorgadas desde décadas pasadas por los países miembros del MERCOSUR y Chile. Este uso no ha permitido su usufructo y por ende obtener beneficios que puedan aportar a la competitividad del comercio exterior con el mercado de ultramar. La presencia de ANNP en varios de estos puertos ha sido de importancia relativa y la tasa que cobra denominada “paso de frontera” no tiene contraprestación de servicio alguna. Simplemente funge como una agencia recaudadora de fondos para el estado y para su sostenimiento institucional. Se resume la situación en el Cuadro 6.3.

ATLÁNTICO

- **Argentina:** Fluviales, Rosario (1979), Buenos Aires. Los dos se usan y la ANNP está en ambos.
- **Brasil:** Marítimos Santos y Paranaguá (1956). Santos se usa en forma limitada y Paranaguá se usa muy poco actualmente por el costo del flete automotriz y uso masivo de la hidrovía HPP. La ANNP tiene oficina en ambos.
- **Uruguay:** Fluvial, Nueva Palmira (1984) y marítimo Montevideo. Se usan ambos y la ANNP está presente en los dos.

PACÍFICO

- **Chile:** Marítimo Antofagasta (1968). Se le ha usado solamente en contadas oportunidades.

6.2.8-Nivel de comercio liberado con los países miembros de la ALADI

Paraguay se beneficia actualmente de los siguientes programas de preferencias arancelarias de la ALADI (ver Sección 6.1.8) y la proporción de las importaciones negociadas se mencionan seguidamente.

- **Acuerdos de Libre Comercio (ALC):** ACE-18 MERCOSUR, ACE-35 MERCOSUR-Chile, ACE-36 MERCOSUR-Bolivia y ACE-58 MERCOSUR-Perú.
- **Acuerdos de Preferencias Fijas (APF):** ACE-38 Paraguay-México y ACE 52 Bolivia-Cuba.
- **Acuerdos Regionales y Parciales (ARP):** Nómina de Acceso a Mercado (NAM), AR.AM-3 Paraguay como PMDER.

MERCOSUR

- **Argentina:** El 71 % de las importaciones ingresa como comercio negociado por el ACE-18.
- **Brasil:** Más del 95 % de las importaciones ingresa como comercio negociado por el ACE-18.
- **Uruguay:** El 80 % de las importaciones ingresa como comercio negociado por el ACE-18.

CAN

- **Bolivia:** El 92.5 % del comercio se beneficia de las preferencias del ACE-36.

CHILE: El 81.2 % ingresa como comercio como negociado por el ACE-35.

6.3-Recomendaciones

6.3.1-Concertación de los países de tránsito con Paraguay y apoyo de la ALADI

De los 12 países miembros de la ALADI, 2 de los PMDER, Paraguay y Bolivia, no tienen litoral marítimo. Y para acceder al litoral Atlántico y Pacífico, Argentina y Brasil son países fronterizos de tránsito, así como Uruguay y Chile como segundos países de tránsito.

Paraguay se beneficia paulatinamente de un importante programa de preferencias dentro del esquema de desgravación de la ALADI que progresivamente va liberando el universo arancelario. Por otra parte, Paraguay como miembro pleno del MERCOSUR se benefició del esquema de preferencias arancelarias. La actual oferta exportable del Paraguay la constituyen productos básicos y la oferta en volumen y gama de productos de mayor valor agregado es todavía poco relevante.

Esta situación lleva, dentro del espíritu que imbuye al proceso integracionista suramericano, a la necesidad, de redoblar el apoyo a Paraguay y Bolivia para que puedan competitivizar su comercio actual de exportación e importación a /de los mercados adyacentes (países fronterizos) y aledaños (Uruguay) y primordialmente a /de los mercados de ultramar. Un marco de referencia en esta dirección es la Declaración Conjunta del MERCOSUR y sus Miembros Asociados (19.01.07) y el uso del Fondo de Convergencia Estructural del MERCOSUR-FOCEM (US\$ 100 millones).

Recomendación:

Negociar y concertar Paraguay y Bolivia, con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay, la aprobación de un conjunto de medidas complementarias de ayuda que expandan y se adicionen a las actuales preferencias arancelarias.

- Reuniones bilaterales
 - *Paraguay con Bolivia.*
 - *Paraguay con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay.*
 - *Bolivia con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay.*
- Reuniones plurilaterales: *Conjuntas de Paraguay y de Bolivia, con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay.*
- Reuniones multilaterales: *Paraguay y Bolivia con todos los miembros de la ALADI.*

6.3.2-Optimización de la gestión logística de usuarios y proveedores de servicios logísticos y cámaras empresariales en Paraguay

Exportadores e importadores, así como comercializadores con el exterior, particularmente aquellos que comercian con los mercados de ultramar, muestran un amplio margen para mejorar su gestión logística de las expediciones de exportación e importación. Igual situación ocurre con los proveedores de servicios logísticos para mejorar la competitividad de la oferta a sus clientes y las empresas de los modos de transporte auto-fluviaviarios para el equipamiento de los vehículos de transporte. La comunidad exportadora e importadora está informada sobre ciertos aspectos logísticos del comercio exterior, por las organizaciones asociativas del empresariado (CNCSP, FEPRINCO, UIP, CIP, CNE, CAPATIT, CAFM, CDA) y del estado (REDIEX-MIC), que informan a sus asociados y al empresariado, para ninguna tienen una unidad especializada específicamente en logística comercial.

El Estado, con REDIEX-MIC, DINATRAM, Dirección Nacional de Aduana y el empresariado con CNCSP, UI, FEPRINCO, CIP, CNE, CDA, CAPATIT, CAFM, deberían establecer un Consejo Nacional de Logística sus Consejos Regionales de Logística (CORALOG) en las principales ciudades por las que se comercia con el exterior (Ciudad del Este, Encarnación, Concepción, Pedro Juan Caballero, Mariscal Estigarribia).

Recomendación:

Realizar auditorías logísticas a empresas exportadoras e importadoras paraguayas para mejorar su gestión y competitivizar sus ventas y compras hacia /desde mercados de ultramar.

USUARIOS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS

- Análisis de costos y tiempos: Usar una matriz de análisis comparativo de las alternativas disponibles para cada expedición de exportación e importación (ver Cuadro 6.15), escoger las mejores opciones y elegir la opción de ruta óptima.
- Uso del INCOTERMS adecuado: Fructificar la relación comercial con el cliente comprador (importador) y vendedor (exportador) en el mercado de ultramar para optimizar la compatibilidad entre el INCOTERMS que se cotice y los términos del contrato de transporte marítimo desde (exportación) /hasta (importación) el puerto marítimo del país de tránsito. Usar como referencia el siguiente Cuadro 6.11 que muestra las alternativas de compatibilidad.

PROVEEDORES DE SERVICIOS LOGÍSTICOS

- Empresas de transporte
 - Ferrovionario: Reactivar y dotar de los recursos financieros necesarios a la empresa del estado Ferrocarriles del Paraguay S. A. para que pueda operar con el tipo y número de vagones especializados que requiera la demanda de carga y las locomotoras correspondientes. Consultar al Perú la tecnología de conversión de locomotoras de combustible diesel a gas. Mejorar y rehabilitar las ferrovías (rieles y durmientes), en el marco de la concesión vigente con el estado.
 - Autovionario: Modernizar las empresas el parque de vehículos y remolques, utilizando plataformas aligeradas que ofrece el mercado argentino, brasileño y europeo, para disminuir el peso de la tara y aumentar la capacidad de carga. Organizar una bolsa de fletes para equilibrar los flujos de carga (ida-vuelta) por puerto de destino en los países de tránsito y coordinar con las empresas de dichos países. Contratar seguro colectivo para los vehículos y para la carga, para ganar economías de escala y bajar el costo de la prima. Referenciar a los sistemas internacionales de seguros actualmente vigentes (Europa: carta verde, África occidental: carta marrón, África meridional y oriental: carta amarilla).
 - Fluviovionario: Dotarse las navieras fluviales del tipo y número de barcasas y empujadores /remolcadores que requiera la demanda de carga, en las hidrovías HPP y HTP.

CÁMARAS DE EXPORTADORES E IMPORTADORES

- Unidades de Logística: Establecer unidades de asistencia técnica a sus asociados en la CNE y el CIP, emulando y replicando el exitoso ejemplo de la CADEX de Santa Cruz, Bolivia.

SINERGIAS ESTADO-EMPRESARIADO

- Consejo Nacional de Logística (CONALOG) y Consejos Regionales de Logística (CORELOG): Crearlos e implementar su funcionamiento.

**CUADRO 6.11
COORDINACIÓN ENTRE INCOTERMS Y CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO**

CONDICIONES DECOND I LOS INCOTERMS			CONDICIONES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO*			
TÉRMINO	RESPONSABLE PAGO SERVICIOS INCLUIDOS EN TÉRMINO		TÉRMINO	RESPONSABLE SERVICIOS INCLUIDOS EN EL FLETE		
	Cargue puerto embarque (país origen)	Descargue puerto desembarque (país destino)		Cargue puerto embarque (país origen)	Transporte internacional	Descargue puerto desembarque (país destino)
FAS** (franco costado buque)	Comprador (importador)		Términos de Línea (LT)	Compañía naviera		
FOB** (franco a bordo)	Vendedor (exportador)	Comprador (importador)	Free-In (FI)	Vendedor (exportador, embarcador)	Compañía naviera	Cia. naviera
			Free-In-Out (FIO)			Comprador (import/consig)
CFR*** (costo-flete pto. destino)	Vendedor (exportador)	Comprador (importador)	Free-In-Out (FIO)	Vendedor (exportador, embarcador)	Compañía naviera	Comprador (importador, consignatario)
CIF*** (costo-seguro-flete pto. destino)						
DES*** (entrega a bordo pto. destino)	Vendedor (exportador)	Comprador (importador)	Free-Out (FO)	Cia. naviera	Compañía naviera	Comprador (importador, consignatario)
			Free-In-Out (FIO)	Vendedor (export/embar)		
DEQ*** (entrega en muelle pto. destino)	Vendedor (exportador)		Términos de Línea (LT)	Compañía naviera		

(*) Conforme a la costumbre de cada puerto, (**) Importador/consignatario contrata naviera, (***) Exportador/embarcador contrata naviera. **Fuente:** Concebido y elaborado por el consultor.

6.3.3-Disminución de los costos logísticos en los países de tránsito

El impulso y apoyo complementario que puedan otorgar a Paraguay como PMDER los países de tránsito (Argentina-Brasil-Chile y Uruguay) para competitivizar su comercio exterior con el mercado de ultramar va a coadyuvar a su desarrollo socio-económico integral y redundar en un mayor poder de comprar como mercado importador para dichos países circundantes. Hay una variada gama de medidas adicionales a las preferencias arancelarias vigentes que son netas externalidades a Paraguay y por ende factores exógenos a su control.

Recomendación:

Estudiar medidas adicionales de apoyo al Paraguay por parte de los miembros de ALADI, analizando flujo de tráfico por rutas de acceso a puertos marítimos y tarificación de manipuleo portuario para cuantificar su valor

- Exoneración de peaje en las rutas de acceso directo a puerto marítimo: Los camiones paraguayos serán registrados en Paraguay y en los países de tránsito para transportar

carga de exportación e importación hacia /desde puertos marítimos de Argentina, Brasil, Chile, y Uruguay por las rutas más directas. Ellos dispondrán de una tarjeta electrónica con todas las características del vehículo y de la carga (peso bruto-neto, tipo y naturaleza y embalaje) que marcará su paso por cada estación de peaje. La empresa concesionaria del tramo de la ruta correspondiente sumará el costo de los pasos ocurridos y descontará su valor del monto que tiene que pagar al estado por la concesión.

- Liberación del impuesto a la venta (IVA e IGV en Perú): Los vehículos exclusivamente destinados al servicio en las rutas de acceso a los puertos marítimos y fluviales de los países de tránsito y exclusivamente durante el viaje de ida y vuelta a /de dichos puertos, no pagarán IVA-IGV por el combustible y repuestos que requieran. Para ello se habilitarán las estaciones de expendio de combustible y tiendas de repuestos en las rutas correspondientes y los vehículos usarán la misma tarjeta electrónica que para el peaje. En la actualidad como antecedente al respecto, las embarcaciones fluviales del Paraguay se reabastecen de petróleo liberado del impuesto a la venta en el puerto de San Lorenzo, hidrovía HPP en Argentina.
- Tarificación marítima portuaria preferencial: Aparte de las franquicias otorgadas como zonas francas y los almacenes disponibles, desafortunadamente no usufructuados adecuadamente en la actualidad, podría acotarse una tarifa menor por el manipuleo de la carga paraguaya de exportación e importación en un porcentaje no menor al 10 % por parte de las empresas privadas concesionarios de los terminales portuarios y las empresas públicas. El valor de dicho margen preferencial en la tarifización portuaria sería descontado del valor del monto que tiene que pagar la empresa concesionaria al estado del país en tránsito por la concesión.
- Control estricto de seguridad: Desafortunadamente hay una proliferación creciente de los asaltos y hurtos a la carga y los vehículos en las rutas de acceso a los puertos para el comercio con ultramar.

6.3.4-Mejoramiento del mantenimiento y rehabilitación de infraestructura viaria y portuaria

Las inversiones que el estado pueda realizar en ferrovías deben tener la misma consideración que las realizadas por el estado desde siempre en la red viaria de autovías, complementando la inversión privada de los tramos concesionados. Ambas son inversiones para el bienestar de la comunidad nacional como bienes públicos.

Ferrovionario: Reintroducir el transporte ferroviario, que Paraguay fue el pionero en Suramérica en establecerlo, rehabilitando el desactivado FCPCSL. El responsable es Ferrocarriles del Paraguay S.A.

Autoviario: Se requieren importantes inversiones en mantenimiento, rehabilitación y construcción por parte del estado, en las autovías de la red nacional para que esté acorde con la continuación por las interconexiones con las redes de los países fronterizos siendo la situación disímil con cada uno de ellos. El responsable es el MOP.

Fluvioviario: Se requiere dragado y balizaje de los cursos de navegación de los ríos Paraguay y Paraná y equipamiento de los puertos para el manipuleo de contenedores en los puertos de ambos ríos. La responsable es la ANNP.

Recomendación:

FERROVIARIA

- Con Argentina: Ferrocarriles del Paraguay S.A. debe rehabilitar el tramo Asunción-Encarnación y la interconexión Encarnación-Posadas por el puente internacional

ferro-autoviario para continuar por el FMSA y estar conectado a la red ferroviaria argentina y por Concordia-Salto (frontera Argentina-Uruguay), estar conectado con la red ferroviaria uruguaya de AFE. Así como promover el proyecto de ferrovía entre Encarnación y Ciudad del Este. Establecer un CEBAF ferro-autoviario en Encarnación-Posadas.

- Con Brasil: Promover la construcción del ferrocarril Asunción-Ciudad del Este para conectarse con la red brasileña de ALL que tiene en ejecución la extensión de Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu. Establecer en el futuro un CEBAF ferro-autoviario en Ciudad del este- Foz do Iguaçu.

AUTOVIARIA

- Con Argentina: Pavimentar el tramo Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo /Misión La Paz (frontera Paraguay-Argentina).
- Con Bolivia: Pavimentar el tramo Mariscal Estigarribia-Fortín Sargento Rodríguez /Hito Villazón (frontera Paraguay-Bolivia). Establecer un CEBAF autoviario en este paso fronterizo.
- Con Brasil: Establecer un CEBAF ferro-autoviario en la frontera Pedro Juan Caballero-Ponta Porã.

FLUVIOVIARIA

- Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP): Dragar y balizar el canal de navegación del río Paraguay entre Bahía Negra y Asunción y entre Asunción y la confluencia Paraguay-Paraná (conjuntamente con Argentina por ser este tramo fronterizo). E igualmente el río Paraná entre Ciudad del Este y la confluencia Paraguay-Paraná (conjuntamente con Argentina por ser este tramo fronterizo). Equipar los puertos de Concepción, Asunción y Villeta con grúas para el manipuleo de contenedores en el río Paraguay.
- Hidrovía Tietê-Paraná (HTP): Dragar y balizar el canal de navegación del río Paraná, (conjuntamente con Brasil por ser el tramo hasta Salto del Guaira fronterizo) en su curso superior a la represa de Itaipú. Equipar los puertos de Encarnación, Puerto Indio y Saltos del Guairá en el río Paraná.

6.3.5-Compensación de desventajas del comercio de ultramar con ventajas del comercio fronterizo

El comercio con el mercado fronterizo y Uruguay, refleja la importancia del mercado de la ALADI, particularmente el MERCOSUR, como comprador y vendedor de productos en su intercambio comercial con Paraguay y es más importante que el mercado de ultramar en el comercio exterior del país. Durante el período analizado (2000-2005), las exportaciones aumentan en 29 % el monto del valor y las importaciones aumentaron en 33 % el monto del valor, pero aunque en ambos casos disminuyeron su participación porcentual, el valor absoluto de exportaciones e importaciones fue siempre mayor. En el caso del mercado de ultramar, aunque exportaciones e importaciones aumentaron el monto del valor (69 % y duplicó, respectivamente) y su participación porcentual (15 % y 7 % respectivamente), el valor absoluto de ambas fue siempre menor que el mercado de los países fronterizos y Uruguay.

Por lo tanto se puede inferir que las consecuencias de la mediterraneidad a causa de las externalidades como aspectos exógenos al país y que competen a los países del mercado circundante (adyacente y aledaño), afectan al Paraguay de manera relativa. Sin embargo, se puede recomendar para mejor usufructo de esta situación una sinergia de esfuerzos conjuntos concesuados para que dentro del paradigma estado facilitador/promotor y empresariado actor, esta dupla formule una estrategia exportadora e importadora conjunta que refleje esta dicotomía comercial en acciones diferenciadas.

Recomendación:

Elaborar planes de comercio (exportaciones e importaciones) con mercados de ultramar para instituciones estatales y organizaciones asociativas empresariales.

- Mercados de ultramar: Para Norteamérica (costa este y oeste de EUA y Canadá), Centroamérica (costa oeste y Mar Caribe). Europa (norte y mediterránea), Asia (Corea, China y Japón).
- Mercados adyacentes inmediatos y aledaños: Deben tomar en cuenta las características, hábitos y exigencias del NOA y NEA de Argentina, centro-oeste y sur del Brasil, norte de Chile y Uruguay y el sur del Perú.

6.3.6-Simplificación documentaria aduanera, de transporte internacional, comercial y ampliación de las estadísticas aduaneras sobre comercio y transporte internacional

Para un estudio profundo y detallado del comercio entre los miembros de la ALADI, se requiere que las Aduanas Nacionales de cada país registren y procesen una información lo más completa posible sobre las exportaciones e importaciones. La Dirección Nacional de Aduana del Paraguay usa el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) que requiere ser perfeccionado en lo relativo al contenido del formato de la Declaración de Importación /Exportación, y al registro y procesamiento de la información estadística acorde con las necesidades actuales.

Se requiere particularmente que se registren los transbordos de la carga en tránsito de exportación e importación que pasa por los puertos marítimos de los países del Atlántico (Argentina, Brasil y Uruguay) y del Pacífico (Chile y Perú en el futuro), para el comercio de ultramar y que a su vez dicha información ampliada sea transmitida a los respectivos Institutos Nacionales de Estadística para su publicación y divulgación en los Anuarios Estadísticos y que sea de acceso electrónico público. Esto permitirá un análisis cruzado y preciso de la información, para así poder inferir conclusiones sustentadas por estadísticas de una cobertura adecuada y altamente confiables.

Es imprescindible que las Aduanas Nacionales del resto de los países y la del Paraguay, complementen y amplien la información de exportación e importación, en valor y volumen (peso), solicitando a exportadores e importadores, para registrar y procesar la información adicional que se enumera a continuación:

- **INCOTERMS:**
 - **Valores FOB:** Valor de la expedición puesta en el navío en el puerto fluvio-marítimo o marítimo según el caso, en el país de tránsito.
 - **Valores CIF, C&F:** Valor FOB + Seguro + Flete, o Valor FOB + Flete, o Valor FOB + Seguro. En el puerto del país de destino en el mercado de ultramar.
- **CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL**
 - **Sistema Armonizado (SA):** Establecido por la OMA y utilizado por todos los países con el número de dígitos de ALADI, CAN O MERCOSUR, requiriéndose una homologación dentro del proceso de convergencia CAN-MERCOSUR.
 - **Por Uso o Destino Económico (CUODE):** Establecido por la CEPAL.
 - **Uniforme de Comercio Internacional (CUCI):** Establecida por la ONU y que se actualiza con revisiones periódicas.

- **International Industrial Uniforma (CIU):** establecida por la ONUDI.
- **TIPO DE CARGA**
 - **Unitarizada:** Paletizada o contenedorizada
 - **Granel:** Sólido, líquido o gaseoso
- **PUERTO DE EMBARQUE /DESEMBARQUE EN PAÍS DE TRÁNSITO**
 - **Atlántico**
 - **Argentina**
Marítimo: Buenos Aires.
Fluvio-marítimo: Santa Fe, Rosario u otros de la ribera derecha del río Paraná.
 - **Brasil**
Marítimos: Rio Grande do Sul, Paranagua y Santos.
 - **Uruguay**
Marítimo: Montevideo.
Fluvio-marítimo: Nueva Palmira.
 - **Pacífico**
 - **Chile**
Marítimos: Arica, Iquique y Antofagasta.
 - **Perú**
Marítimos: Matarani e Ilo.
- **COMBINACIÓN MODAL DE TRANSPORTE**
 - **Fluvio-marítimo (hidrovía HPP):** Para exportaciones, el tramo fluvial hasta puerto marítimo del país de tránsito y el tramo oceánico hasta el puerto del país de destino en el mercado de ultramar. Y viceversa para importaciones.
 - **Ferro-fluvial (hidrovía HPP):** Para exportaciones, el tramo ferroviario hasta puerto marítimo del país de tránsito y el tramo oceánico hasta el puerto del país de destino en el mercado de ultramar. Y viceversa para importaciones.
 - **Auto-marítimo:** Para exportaciones, el tramo autoviario hasta puerto marítimo del país de tránsito y el tramo oceánico hasta el puerto del país de destino en el mercado de ultramar. Y viceversa para importaciones.
- **ADUANA EN FRONTERA DE EXPORTACIÓN O IMPORTACIÓN EN PARAGUAY**
 - **Ferrovial**
 - **Argentina:** Encarnación.
 - **Autoviaria**
 - **Argentina:** Puerto Falcón y Encarnación
 - **Bolivia:** Teniente Rivarola y Sargento Rodríguez
 - **Brasil:** Ciudad del Este.
 - **Fluioviaria**
 - **Argentina:** Asunción (hidrovía HPP,río Paraguay), Encarnación, Ayolas, Ciudad del Este (hidrovía HPP, río Parana).
 - **Bolivia:** Concepción y Asunción (ambas en hidrovía HPP)
 - **Brasil:** Concepción y Asunción (hidrovía HPP), Ciudad del Este y Salto de Guaira (hidrovía HTP).

Recomendación:

Se requiere que las Aduanas Nacionales de Paraguay y Bolivia y aquellas de los países en tránsito, Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, complementen y amplíen el registro y procesamiento de información, introduciendo mejoras que permitan analizar y cuantificar sustentada y sostenidamente los efectos económico-comerciales de la no litoralidad marítima del Paraguay.

SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA ADUANERA

- Adopción del DUA: Consolidando los dos documentos actuales, de exportación (DUE) y de importación (DUI) que propicia la CAN como documento único creado por la OMA.

SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL

- Homologar la documentación CAN-MERCOSUR: Los MCI /DTAI (CAN) con los MIC /DTA (MERCOSUR)
- Consolidar y poner en vigencia la normativa sobre transporte multimodal: Unificar los acuerdos de la ALADI (1996) con los de la CAN (1993 y 1996) y del MERCOSUR (1995), dándole al documento marco que se adopte la naturaleza vinculante para que su adopción sea inmediata por los países miembros.

SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA COMERCIAL Y DEL TRÁNSITO FRONTERIZO

- Consolidar formatos de certificados: Por la similitud de los datos requeridos, guardando la especificidad del área que cubran, los de origen y de los diversos sistemas y países que otorgan preferencias, los sanitarios y otros (SENAVE y SENACSA). Se sugiere que sea un tema prioritario a ser incluido en la agenda de trabajo del Consejo del Transporte para la Facilitación del Comercio (CTFC) de la ALADI.
- Replicar sistemas de tránsito fronterizo en otros lugares: De la UE con el Nuevo Sistema de Tránsito Computarizado (“New Computerized Transit System-NCTS”) vigente desde 2001, que incluye una Declaración Electrónica Única, disponible en línea para todos los organismos fiscalizadores y en todos los pasos de frontera y un Procedimiento de Seguimiento Integrado con revisión única de la carga por todos los organismos fiscalizadores y seguimiento electrónico.
- Igualmente, el Programa de Modernización de Aduanas y Pasos de Frontera en Meso América (TIEM), en proceso de implementación por los 8 países del Plan Puebla-Panamá (PPP).

AMPLIACIÓN DE ESTADÍSTICA ADUANERA

- Adicionar espacios necesarios en el DUA: Para poder registrar la información complementaria de exportación e importación.
- Incluir y registrar los datos complementarios: Sobre INCOTERMS, clasificación internacional de los bienes, tipo de carga, puerto del país de tránsito, combinación modal de transporte y aduana en frontera de exportación o importación en Paraguay.
- Procesar integralmente los datos registrados: Para su transmisión a los Institutos Nacionales de Estadística y su difusión masiva a los operadores económicos y comerciales.

6.3.7-Usufructo de las facilidades portuarias en países de tránsito

Los beneficios que pueden irrogar al comercio exterior del Paraguay las facilidades y preferencias otorgadas por dos de los países limítrofes (Argentina y Brasil) y Uruguay en sus puertos del Atlántico y Chile en el Pacífico, han sido percibidos en forma muy limitada por diversas razones. El potenciamiento de estas numerosas ventajas está en función a como se organice su usufructo, no solo individualmente por parte del Paraguay, sino en forma conjunta con Bolivia, el otro PENDSLM y PMDER de la ALADI y bajo la modalidad

de alianza estratégica trinacional entre ambos países y el país otorgante de las preferencias portuarias. Esta estrategia de explotación conjunta tripartita tendrá en cuenta los mayores y menores flujos de carga de exportación en las estaciones de cosecha, principalmente de soya y permitiría el uso óptimo del espacio físico concedido (terrenos, almacenes, etc.) a lo largo de todo el año. Este enfoque se puede operativizar en las tres etapas siguientes.

Recomendación:

Proponer la estructura de una alianza estratégica y modalidad de empresa binacional y trinacional para operar las facilidades portuarias en los países de tránsito.

PRIMERA ETAPA (plazo inmediato)

- Concesionamiento a operador privado: El estado, previa licitación internacional, concesionará por 10 años, las facilidades otorgadas en los siguientes puertos marítimos y fluviales.
 - Atlántico: Buenos Aires y Rosario (Argentina), Santos y Paranaguá (Brasil), Montevideo y Nueva Palmira (Uruguay).
 - Pacífico: Antofagasta (Chile).

SEGUNDA ETAPA (mediano plazo en 10 años)

- Alianza estratégica Paraguay-Bolivia: El estado de ambos países, previa licitación internacional, concesionará por 10 años, las facilidades otorgadas en los siguientes puertos marítimos y fluviales.
 - Atlántico: Buenos Aires y Rosario (Argentina), Santos y Paranaguá (Brasil), Montevideo y Nueva Palmira (Uruguay).
 - Pacífico: Antofagasta (Chile) e Ilo (Perú). Justificado por ser puertos de los corredores interoceánicos y los EID de la IIRSA.

TERCERA ETAPA (largo plazo en 15 años)

- Empresa trinacional Paraguay-Bolivia-País Otorgante de Preferencia: El estado de los tres países, previa licitación internacional, concesionará por 10 años, las facilidades otorgadas en los siguientes puertos marítimos y fluviales.
 - Atlántico
 - Con Argentina: Buenos Aires, Rosario e Ibicuy.
 - Con Brasil: Santos y Paranaguá.
 - Pacífico
 - Con Chile: Antofagasta.
 - Con Perú: Ilo.

6.3.8-Aprovechamiento de las preferencias y caso piloto de exportación e importación al /del mercado de ultramar

La Secretaría General de la ALADI arriba a las siguientes conclusiones en el estudio reciente de 2007 titulado “Análisis de la Inserción Comercial del Paraguay en la Región”.

- **Aprovechamiento de preferencias**: Muy bajo por parte del Paraguay de las otorgadas por los países miembros del MERCOSUR (ver Cuadro 6.12).
- **Diversidad de la oferta exportable**: Limitada en gama de productos y en masa crítica de volúmenes, que restringe una mayor venta a los otros países miembros de la ALADI.
- **Concentración de la oferta exportable**: El 80 % de las exportaciones se limita a un número reducido de rubros que no superan los 16, pero que se ha duplicado entre 2002-2005 (ver Cuadro 6.13).

- **Demanda por importaciones:** Aprovechamiento relativo de las preferencias otorgadas por los miembros de la ALADI explicable por la oferta que Paraguay puede ofrecer.

CUADRO 6.12
APROVECHAMIENTO DE LAS PREFERENCIAS OTORGADAS AL PARAGUAY EN ALADI

PAÍS IMPORTADOR /OTORGANTE	MERCOSUR			CAN					OTROS ALADI	
	Argentina	Brasil	Uruguay	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	Chile	México
Rubros con Preferencias	6.545			6.545	6.523	6.524			6.544	2.022
Rubros de Comercio Negociado	257	200	275	130	20	109	8	46	192	67
% de Comercio /Preferencias	3.93	3.06	4,20	1.90	0.44	1.67	0.12	0.71	2.93	3.31

Fuente: Secretaría General de la ALADI.

CUADRO 6.13
CANTIDAD DE RUBROS QUE COMPONEN LA OFERTA EXPORTABLE DEL PARAGUAY

CANTIDAD DE ITEMS	AÑO			
	2002	2003	2004	2005
80 %	13	11	15	16
Oferta Exportable	578	562	1.030	1.161

Fuente: Secretaría General de la ALADI.

Para que Paraguay aproveche el amplio margen que tiene en usar las preferencias vigentes se recomienda que se realicen estudios complementarios con ejemplos específicos de productos representativos a ser elegidos conjuntamente por las instituciones públicas de comercio y transporte internacional y las organizaciones asociativas empresariales de exportadores e importadores y transportistas.

Recomendación:

Analizar comparativamente una operación de comercio al mercado de ultramar para cuantificar costos y tiempos de una expedición de exportación e importación.

1-Describir la expedición: Identificando al producto y caracterizando a la carga (ver Cuadro 6.14)

2-Cuantificar los parámetros de la expedición: Analizando costos (directos e indirectos) y tiempos, con información de la calidad de los servicios logísticos que se usen en la expedición (certificación de la ISO); utilizando una matriz en que se seccione el trayecto total en los tramos de país exportador, país de tránsito internacional y país importador, para una expedición de exportación, o viceversa para una expedición de importación (ver Cuadro 6.15).

**CUADRO 6.14
DESCRIPCIÓN DE LA EXPEDICIÓN**

IDENTIFICACIÓN DEL PRODUCTO	
NOMBRE	
EXPORTACIÓN /IMPORTACIÓN	
CÓDIGO ARANCELARIO	
VALOR AGREGADO	
CARACTERÍSTICAS DE LA CARGA	
NATURALEZA	
TIPO	
PESO BRUTO /PESO NETO	
CUBICAJE	
FACTOR DE ESTIBA	
EMBALAJE	
UNITARIZACIÓN	
NÚMERO DE UNIDADES	
CONDICIONES COMERCIALES	
NÚMERO DE LA EXPEDICIÓN	
VALOR TOTAL DE LA EXPEDICIÓN	
PRECIO EN FABRICA (EXW)	
PRECIO ENTREGA DERECHOS PAGADOS (DDP)	
TÉRMINO DE VENTA	
CONDICIONES DE PAGO	
PLAZO DE ENTREGA	
FECHAS DE LA EXPEDICIÓN	
LUGARES DE PASO	
PAÍS EXPORTADOR	
PRODUCCIÓN	
EMBARQUE INTERNACIONAL	
TRÁNSITO INTERNACIONAL:	
INTERFASES (CAMBIO UNIDAD DE CARGA)	
DESEMBARQUE INTERNACIONAL	
PAÍS IMPORTADOR	
ENTREGA	

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor.

CUADRO 6.15
MATRIZ DE EXPORTACIÓN DE LA CADENA DE DFI Y DE LOGÍSTICA

RUBRO DE COSTO Y TIEMPO	VALOR		TIEMPO	
	US\$	%	H-D	%
I-PAÍS EXPORTADOR				
1.1-COSTOS DIRECTOS (unidad de XX Kg o contenedor de XX TEU o TM)				
1.1.1-PRECIO DEL PRODUCTO A EXPORTAR (unidad de venta)				
1.1.2-Embalaje				
COTIZACIÓN EXW (Ex Works-local del exportador)				
1.1.3-Unitarización (paletización y /o contenedorización)				
1.1.4-Manipuleo (cargue local del exportador)				
1.1.5-Documentación (póliza exportación, certificados, otros)				
1.1.6-Seguro (costo póliza)				
1.1.7-Transporte terrestre (local export.-embarque internac.)				
1.1.8-Manipuleo (descargue /cargue embarque internacional)				
1.1.9-Agentes transitarios (honorarios)				
1.2.10-Bancarios (comisiones banco receptor de pagos)				
1.1.11-Aduaneros				
1.1.12-Administrativos (valor tiempo gestión envío expedición)				
1.1.13-Otros				
1.1 (€1.1.1 a 1.1.13)-SUBTOTAL COSTOS DIRECTOS				
1.2-COSTOS INDIRECTOS				
1.2.1-Capital /Inventario (valor embarque x tiempo viaje local exportador-punto embarque x tasa interés)				
1.2 (1.2.1)-SUBTOTAL COSTOS INDIRECTOS				
I (1.1 + 1.2)-TOTAL PAÍS EXPORTADOR				
COTIZACIÓN FCA-FAS-FOB (estación ferro-auto-puerto-aeropuerto)				
II-PAÍS DE TRÁNSITO INTERNACIONAL				
2.1-COSTOS DIRECTOS				
2.1.1-Seguro (costo póliza)				
2.1.2-Transporte internacional (flete terrestre, acuático, aéreo)				
2.1.3-Manipuleo (descargue /cargue desembarque /embarque en lugar de tránsito internacional)				
2.1.4-Agentes transitarios (honorarios)				
2.1 (€2.1.1 +2.1.4)-SUBTOTAL COSTOS DIRECTOS				
2.2-COSTOS INDIRECTOS				
2.2.1-Capital /Inventario (valor embarque x tiempo viaje local exportador-punto embarque x tasa interés)				
2.2 (2.2.1)-SUBTOTAL COSTOS INDIRECTOS				
II (2.1 + 2.2)-TOTAL TRÁNSITO INTERNACIONAL				
III-PAÍS IMPORTADOR				
3.1-COSTOS DIRECTOS				
COTIZACIÓN CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ* (puerto o lugar de destino)				
3.1.1-Agentes transitarios (honorarios)				
3.1.2-Documentación (póliza importación y otros)				
3.1.3-Seguro (costo póliza)				
3.1.4-Manipuleo* (descargue /cargue desembarque internacional)				
3.1.5-Transporte terrestre (desembarque internac.-local import)				
3.1.6-Manipuleo* (descargue en local importador)				
3.1.9-Bancarios (comisiones banco emisor de pagos)				
3.1.10-Administrativos (valor tiempo gestión recepción expedición)				
3.1.11-Aduaneros** (derechos de importación)				
3.1.12-Desunitarización (descontenedorización /despaletización)				
3.1.13-Otros				

RUBRO DE COSTO Y TIEMPO	VALOR		TIEMPO	
	US\$	%	H-D	%
3.1 (€3.1.1 a 3.1.13)-SUBTOTAL COSTOS DIRECTOS				
3.2-COSTOS INDIRECTOS				
3.2.1-Capital /Inventario <i>(valor embarque x tiempo viaje local exportador-importador x tasa interés)</i>				
3.2 (3.2.1)-SUB TOTAL COSTOS INDIRECTOS				
III (3.1 + 3.2)-TOTAL PAÍS IMPORTADOR				
COTIZACIÓN DDU** <i>(entrega derechos no pagados en lugar convenido)-DDP</i> <i>(entrega derechos pagados)</i>				
IV (I + II + III)- TOTAL CADENA DE DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL (DFI)				
5.1-Capital /Inventario <i>(valor embarque x tiempo recepción ordenes compra-pago x tasa interés)</i>				
V (I + II + III + IV + 5.1)-TOTAL DE LA CADENA LOGÍSTICA GLOBAL <i>(incluye total cadena DFI)</i>				

Fuente: Concebido y elaborada por el consultor.

CUADRO 6.16
MATRIZ GERENCIAL DE GESTIÓN SOBRE HALLAZGOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1- HALLAZGOS	6.2- CONCLUSIONES	6.3-RECOMENDACIONES	
		Acciones a implementarse	Estudios propuestos
6.1.1-Derecho a un mejor tratamiento	6.2.1-Vigencia y cumplimiento de Tratados y Acuerdos entre Paraguay y países de tránsito	6.3.1-Concertación de los países de tránsito con Paraguay y apoyo de la ALADI: Negociar y concertar Paraguay y Bolivia, idealmente de manera consensuada, con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay, con el apoyo de México y Cuba, la aprobación de un conjunto de medidas complementarias de ayuda que expandan y se adicione a las actuales preferencias arancelarias.	
		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Reuniones bilaterales</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Paraguay con Bolivia. ○ Paraguay con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay. ○ Bolivia con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay. • <u>Reuniones plurilaterales:</u> Conjuntas de Paraguay y de Bolivia, con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay. • <u>Reuniones multilaterales:</u> Paraguay y Bolivia con todos los miembros de la ALADI. 	
6.1.2-Responsabilidad compartida estado-empresariado	6.2.2-Coordinación autoridades-cámaras empresariales de exportadores /importadores y de transportistas internacional	6.3.2-Optimización de la gestión logística de usuarios y proveedores de servicios logísticos en Paraguay	
		<p>USUARIOS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Análisis de costos y tiempos</u> • <u>Uso del INCOTERMS adecuado</u> <p>PROVEEDORES DE SERVICIOS LOGÍSTICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Empresas de transporte</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Ferrovionario</u> ○ <u>Autovionario</u> ○ <u>Fluviovionario</u> <p>CÁMARAS DE EXPORTADORES E IMPORTADORES</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Unidades de Logística</u> <p>SINERGIA ESTADO-EMRESARIADO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Crear CONALOG y CORELOG</u> 	<p><u>Realizar auditorías logísticas a empresas exportadoras e importadoras paraguayas para mejorar su gestión y competitivizar sus ventas y compras hacia /desde mercados de ultramar. Coordinar a través de CONALOG y CORELOG</u></p>
6.1.3-Relevancia de costos logísticos de transporte	6.2.3-Costos de servicios logísticos acotados por entidades del Paraguay y países de tránsito	6.3.3-Disminución de los costos logísticos en los países de tránsito	
		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Exoneración de peaje en las rutas de acceso directo a puerto marítimo</u> • <u>Liberación del impuesto a la venta (IVA e IGV en Perú)</u> • <u>Tarificación marítima portuaria preferencial</u> • <u>Control estricto de seguridad</u> 	<p><u>Estudiar medidas adicionales de apoyo a Paraguay por parte de los miembros de ALADI, analizando flujo de tráfico por rutas de acceso a puertos marítimos y tarificación de manipuleo portuario para cuantificar su valor</u></p>

6.1- HALLAZGOS	6.2- CONCLUSIONES	6.3-RECOMENDACIONES	
		Acciones a implementarse	Estudios propuestos
6.1.4-Importancia de la infraestructura viaria y portuaria fluvial y marítima	6.2.4-Estado de la infraestructura viaria y portuaria fluvial del Paraguay	6.3.4-Mejoramiento del mantenimiento y rehabilitación de infraestructura viaria y portuaria: Las inversiones que el estado pueda realizar en ferrovías (de acuerdo a los contratos de concesión vigentes para las redes occidental y oriental), deben tener la misma consideración que las realizadas por el estado desde siempre en la red viaria de autovías, complementando la inversión privada de los tramos concesionados. Ambas son inversiones para el bienestar de la comunidad nacional como bienes públicos.	
		FERROVIARIA <ul style="list-style-type: none"> • <u>Con Argentina</u> • <u>Con Brasil</u> • <u>Con Uruguay</u> 	AUTOVIARIA <ul style="list-style-type: none"> • <u>Con Argentina</u> • <u>Con Bolivia</u> • <u>Con Brasil</u>
		FLUVIOVIARIA <ul style="list-style-type: none"> • <u>Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP)</u> • <u>Hidrovía Tietê-Paraná (HTP)</u> 	
6.1.5-Proporcionalidad del comercio en mercados adyacentes y de ultramar	6.2.5-Situación del comercio exterior con mercados fronterizos y de ultramar	6.3.5-Compensación de desventajas del comercio de ultramar con ventajas del comercio fronterizo	
		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Mercados de ultramar</u> • <u>Mercados adyacentes inmediatos y aledaño</u> 	<u>Elaborar planes de comercio (exportación e importación) con mercados de ultramar para instituciones estatales y organizaciones asociativas empresariales</u>
6.1.6-Registro y procesamiento estadístico de la documentación aduanera, de comercio y de transporte internacional	6.2.6-Frondosidad de la documentación actual y limitación de la información estadística de comercio y de transporte internacional	6.3.6-Simplificación documentaria aduanera, de transporte internacional, comercial y ampliación de las estadísticas aduaneras de comercio y de transporte internacional: Se requiere que las Aduanas Nacionales del Paraguay y Bolivia, aquellas de los países en tránsito, Argentina, Brasil y Uruguay complementen y amplien el registro y procesamiento de información, introduciendo mejoras que permitan analizar y cuantificar sustentada y sostenidamente los efectos económico-comerciales de la no litoralidad marítima de Paraguay. Se sugiere que prioritariamente sean incorporados estos datos al Sistema de Información de Comercio Exterior de la ALADI (SICOEX), en estrecha coordinación con los proyectos en curso de la UE, CEPALSTAT y ANDESTAT.	
		SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA ADUANERA <ul style="list-style-type: none"> • <u>Adopción del DUA</u> SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL <ul style="list-style-type: none"> • <u>Homologar la documentación CAN-MERCOSUR</u> • <u>Consolidar y poner en vigencia la normativa sobre transporte multimodal</u> SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA COMERCIAL Y DEL TRÁNSITO FRONTERIZO <ul style="list-style-type: none"> • <u>Consolidar formatos de certificados</u> • <u>Replicar sistemas de tránsito fronterizo en otros lugares</u> AMPLIACIÓN DE ESTADÍSTICA ADUANERA <ul style="list-style-type: none"> • <u>Adicionar espacios necesarios en el DUA</u> • <u>Incluir y registrar los datos complementarios</u> • <u>Procesar integralmente los datos registrados</u> 	

<p>6.1.7-Facilidades portuarias fluviales y marítimas otorgadas por los países de tránsito y portuarias fluviales otorgadas por Paraguay</p>	<p>6.2.7-Utilización actual de las facilidades portuarias en los países de tránsito</p>	<p>6.3.7-Usufructo de las facilidades portuarias en países de tránsito</p> <p>PRIMERA ETAPA (plazo inmediato)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concesionamiento a operador privado. <ul style="list-style-type: none"> ○ Atlántico: Buenos Aires y Rosario (ARG), Santos, y Paranaguá (BRA), Villeta (PAR), Montevideo, y Nueva Palmira (URU). ○ Pacífico: Antofagasta (Chile). <p>SEGUNDA ETAPA (mediano plazo en 10 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alianza estratégica Bolivia-Paraguay <ul style="list-style-type: none"> ○ Atlántico: Buenos Aires, y Rosario (ARG), Santos y Paranaguá (BRA), Montevideo y Nueva Palmira (URU). ○ Pacífico: Antofagasta (CHI), Ilo (PER). Puertos de los corredores interoceánicos y los EID de la IIRSA. <p>TERCERA ETAPA (largo plazo en 15 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empresa trinacional Bolivia-Paraguay-País Otorqante de Preferencia <ul style="list-style-type: none"> ○ Atlántico <ul style="list-style-type: none"> ▪ Con Argentina: Buenos Aires y Rosario. ▪ Con Brasil: Santos y Paranaguá. ○ Pacífico <ul style="list-style-type: none"> ▪ Con Chile: Antofagasta. ▪ Con Perú: Ilo. 	<p><u>Proponer la estructura de una alianza estratégica y modalidad de empresa binacional y trinacional para operar las facilidades portuarias en los países de tránsito.</u></p>
<p>6.1.8-Preferencias arancelarias en la ALADI</p>	<p>6.2.8-Nivel de comercio liberado con los países miembros de la ALADI</p>	<p>6.3.8-Aprovechamiento de las preferencias y caso piloto de exportación e importación al /del mercado de ultramar</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Describir la expedición</u> • <u>Cuantificar los parámetros de la expedición</u> 	<p><u>Analizar comparativamente una operación de comercio al mercado de ultramar para cuantificar costos y tiempos de una expedición de exportación e importación</u></p>

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en las Secciones 6.1, 6.2 y 6.3.

CUADRO 6.17
RESUMEN DE RECOMENDACIONES, ACCIONES A IMPLEMENTARSE Y ESTUDIOS PROPUESTOS

RECOMENDACIONES	ACCIONES A IMPLEMENTARSE Y ESTUDIOS PROPUESTOS
<p>6.3.1-Concertación de los países de tránsito con Paraguay y apoyo de la ALADI</p>	<p>Negociar y concertar Bolivia y Paraguay, idealmente de manera consensuada, con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay, con el apoyo de México y Cuba, la aprobación de un conjunto de medidas complementarias de ayuda que expandan y se adicione a las actuales preferencias arancelarias.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Reuniones bilaterales</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bolivia con Paraguay. ○ Paraguay con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay. ○ Bolivia con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay. • <u>Reuniones plurilaterales</u>: Conjuntas de Paraguay y de Bolivia, con Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay. • <u>Reuniones multilaterales</u>: Paraguay y Bolivia con todos los miembros de la ALADI.
<p>6.3.2-Optimización de la gestión logística de usuarios y proveedores de servicios logísticos en Paraguay</p>	<p>REALIZAR AUDITORÍAS LOGÍSTICAS A EMPRESAS EXPORTADORAS E IMPORTADORAS PARAGUAYAS PARA MEJORAR SU GESTIÓN Y COMPETITIVIZAR SUS VENTAS Y COMPRAS HACIA /DESDE MERCADOS DE ULTRAMAR</p> <p>USUARIOS DE SERVICIOS LOGÍSTICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Análisis de costos y tiempos</u>: Usar una matriz de análisis comparativo de las alternativas disponibles para cada expedición de exportación e importación (ver Cuadro 6.16), escoger las opciones mejores y elegir la opción de ruta óptima. • <u>Uso del INCOTERMS adecuado</u>: Fructificar la relación comercial con el cliente comprador (importador) y vendedor (exportador) en el mercado de ultramar para optimizar la compatibilidad entre el INCOTERMS que se cotice y los términos del contrato de transporte marítimo desde (exportación) /hasta (importación) el puerto marítimo del país de tránsito. Usar como referencia el siguiente Cuadro 6.12 que muestra las alternativas de compatibilidad. <p>PROVEEDORES DE SERVICIOS LOGÍSTICOS</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Empresas de transporte</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Ferrovionario</u>: Reactivar y dotar de los recursos financieros necesarios a la empresa del estado Ferrocarriles del Paraguay S. A. para que pueda operar con el tipo y número de vagones especializados que requiera la demanda de carga y las locomotoras correspondientes. Consultar al Perú la tecnología de conversión de locomotoras de combustible diesel a gas. Mejorar y rehabilitar las ferrovías (rieles y durmientes), en el marco de la concesión vigente con el estado. ○ <u>Autovionario</u>: Modernizar las empresas el parque de vehículos y remolques, utilizando plataformas aligeradas que ofrece el mercado argentino, brasileño y europeo, para disminuir el peso de la tara y aumentar la capacidad de carga. Organizar una bolsa de fletes para equilibrar los flujos de carga (ida-vuelta) por puerto de destino en los países de tránsito y coordinar con las empresas de dichos países. Contratar seguro colectivo para los vehículos y para la carga, para ganar economías de escala y bajar el costo de la prima. Referenciar a los sistemas internacionales de seguros actualmente vigentes (Europa: carta verde, África occidental: carta marrón, África meridional y oriental: carta amarilla). ○ <u>Fluviovionario</u>: Dotarse las navieras fluviales del tipo y número de

RECOMENDACIONES	ACCIONES A IMPLEMENTARSE Y ESTUDIOS PROPUESTOS
	<p>barcazas y empujadores /remolcadores que requiera la demanda de carga, en las hidrovías HPP y HTP.</p> <p>CÁMARAS DE EXPORTADORES E IMPORTADORES</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Unidades de Logística</u>: Establecer unidades de asistencia técnica a sus asociados en la CNE y el CIP, emulando y replicando el exitoso ejemplo de la CADEX de Santa Cruz, Bolivia.
<p>6.3.3-Disminución de los costos logísticos en los países de tránsito</p>	<p>ESTUDIAR MEDIDAS ADICIONALES DE APOYO A PARAGUAY POR PARTE DE LOS MIEMBROS DE ALADI, ANALIZANDO FLUJO DE TRÁFICO POR RUTAS DE ACCESO A PUERTOS MARÍTIMOS Y TARIFICACIÓN DE MANIPULEO PORTUARIO PARA CUANTIFICAR SU VALOR</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Exoneración de peaje en las rutas de acceso directo a puerto marítimo</u>: Los camiones paraguayos serán registrados en Paraguay y en los países de tránsito para transportar carga de exportación e importación hacia /desde puertos marítimos de Argentina, Brasil, Chile, y Uruguay por las rutas más directas. Ellos dispondrán de una tarjeta electrónica con todas las características del vehículo y de la carga (peso bruto-neto, tipo y naturaleza y embalaje) que marcará su paso por cada estación de peaje. La empresa concesionaria del tramo de la ruta correspondiente sumará el costo de los pasos ocurridos y descontará su valor del monto que tiene que pagar al estado por la concesión. • <u>Liberación del impuesto a la venta (IVA e IGV en Perú)</u>: Los vehículos exclusivamente destinados al servicio en las rutas de acceso a los puertos marítimos y fluviales de los países de tránsito y exclusivamente durante el viaje de ida y vuelta a /de dichos puertos, no pagarán IVA-IGV por el combustible y repuestos que requieran. Para ello se habilitarán las estaciones de expendio de combustible y tiendas de repuestos en las rutas correspondientes y los vehículos usarán la misma tarjeta electrónica que para el peaje. En la actualidad como antecedente al respecto, las embarcaciones fluviales del Paraguay se reabastecen de petróleo liberado del impuesto a la venta en el puerto de San Lorenzo, hidrovía HPP en Argentina. • <u>Tarificación marítima portuaria preferencial</u>: Aparte de las franquicias otorgadas como zonas francas y los almacenes disponibles, desafortunadamente no usufructuados adecuadamente en la actualidad, podría acotarse una tarifa menor por el manipuleo de la carga paraguaya de exportación e importación en un porcentaje no menor al 10 % por parte de las empresas privadas concesionarias de los terminales portuarios y las empresas públicas. El valor de dicho margen preferencial en la tarificación portuaria sería descontado del valor del monto que tiene que pagar la empresa concesionaria al estado por la concesión. • <u>Control estricto de seguridad</u>: Desafortunadamente hay una proliferación creciente de los asaltos y hurtos a la carga y los vehículos en las rutas de acceso a los puertos para el comercio con ultramar.

RECOMENDACIÓN	ACCIÓN A IMPLEMENTARSE Y ESTUDIOS PROPUESTOS
<p>6.3.4-Mejoramiento del mantenimiento y rehabilitación de infraestructura viaria y portuaria</p>	<p>Las inversiones que el estado pueda realizar en ferrovías deben tener la misma consideración que las realizadas por el estado desde siempre en la red viaria de autovías, complementando la inversión privada de los tramos concesionados. Ambas son inversiones para el bienestar de la comunidad nacional como bienes públicos.</p> <p>FERROVIARIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Con Argentina: Ferrocarriles del Paraguay S.A. debe rehabilitar el tramo Asunción-Encarnación y la interconexión Encarnación-Posadas por el puente internacional ferro-autoviario para continuar por el FMSA y estar conectado a la red ferroviaria argentina y por Concordia-Salto (frontera Argentina-Uruguay), estar conectado con la red ferroviaria uruguaya de AFE. Así como promover el proyecto de ferrovía entre Encarnación y Ciudad del Este. Establecer un CEBAF ferro-autoviario en Encarnación-Posadas. • Con Brasil: Promover la construcción del ferrocarril Asunción-Ciudad del Este para conectarse con la red brasileña de ALL que tiene en ejecución la extensión de Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguazu. Establecer en el futuro un CEBAF ferro-autoviario en Ciudad del este- Foz do Iguazu. <p>AUTOVIARIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Con Argentina: Pavimentar el tramo Mariscal Estigarribia-Pozo Hondo /Misión La Paz (frontera Paraguay-Argentina). • Con Bolivia: Pavimentar el tramo Mariscal Estigarribia-Fortín Sargento Rodríguez /Hito Villazón (frontera Paraguay-Bolivia). Establecer un CEBAF autoviario en este paso fronterizo. • Con Brasil: Establecer un CEBAF ferro-autoviario en la frontera Pedro Juan Caballero-Ponta Porã. <p>FLUVIOVIARIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP): Dragar y balizar el canal de navegación del río Paraguay entre Bahía Negra y Asunción y entre Asunción y la confluencia Paraguay-Paraná (conjuntamente con Argentina por ser este tramo fronterizo). E igualmente el río Paraná entre Ciudad del Este y la confluencia Paraguay-Paraná (conjuntamente con Argentina por ser este tramo fronterizo). Equipar los puertos de Concepción, Asunción y Villeta con grúas para el manipuleo de contenedores en el río Paraguay. • Hidrovía Tietê-Paraná (HTP): Dragar y balizar el canal de navegación del río Paraná, (conjuntamente con Brasil por ser el tramo hasta Salto del Guaira fronterizo) en su curso superior a la represa de Itaipú. Equipar los puertos de Encarnación, Puerto Indio y Saltos del Guairá en el río Paraná.
<p>6.3.5-Compensación de desventajas del comercio de ultramar con ventajas del comercio fronterizo</p>	<p>ELABORAR PLANES DE COMERCIO (EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN) CON MERCADOS DE ULTRAMAR PARA INSTITUCIONES ESTATALES Y ORGANIZACIONES ASOCIATIVAS EMPRESARIALES</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Mercados de ultramar</u>: Para Norteamérica (costa este y oeste de EUA y Canadá), Centroamérica (costa oeste y Mar Caribe). Europa (norte y mediterránea), Asia (Corea, China y Japón). <ul style="list-style-type: none"> • <u>Mercados adyacentes inmediatos y aledaños</u>: Deben tomar en cuenta las características, hábitos y exigencias del NOA y NEA de Argentina, centro-oeste y sur del Brasil, norte de Chile y Uruguay y el sur del Perú.

RECOMENDACIÓN	ACCIÓN A IMPLEMENTARSE Y ESTUDIOS PROPUESTOS
<p>6.3.6-Simplificación documentaria aduanera, de transporte internacional, comercial y ampliación de las estadísticas aduaneras de comercio y de transporte internacional</p>	<p>Se requiere que las Aduanas Nacionales de Paraguay y Bolivia y aquellas de los países en tránsito, Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, complementen y amplien el registro y procesamiento de información, introduciendo mejoras que permitan analizar y cuantificar sustentada y sostenidamente los efectos económico-comerciales de la no litoralidad marítima del Paraguay. Se sugiere que prioritariamente sean incorporados estos datos al Sistema de Información de Comercio Exterior de la ALADI (SICOEX), en estrecha coordinación con los proyectos en curso de la UE, CEPALSTAT y ANDESTAT.</p> <p>SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA ADUANERA</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Adopción del DUA</u>: Consolidando los dos documentos actuales, de exportación (DUE) y de importación (DUI) que propicia la CAN como documento único creado por la OMA. <p>SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA DE TRANSPORTE INTERNACIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Homologar la documentación CAN-MERCOSUR</u>: Los MCI /DTAI (CAN) con los MIC /DTA (MERCOSUR). • <u>Consolidar y poner en vigencia la normativa sobre transporte multimodal</u>: Unificar los acuerdos de la ALADI (1996) con los de la CAN (1993 y 1996) y del MERCOSUR (1995), dándole al documento marco que se adopte la naturaleza vinculante para que su adopción sea inmediata por los país miembros. <p>SIMPLIFICACIÓN DOCUMENTARIA COMERCIAL Y DEL TRÁNSITO FRONTERIZO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Consolidar formatos de certificados</u>: Por la similitud de los datos requeridos, guardando la especificidad del área que cubran, los de origen de los diversos sistemas y países que otorgan preferencias, los sanitarios y otros (SENAVE, SENACSA). Se sugiere que sea un tema prioritario a ser incluido en la agenda de trabajo del Consejo del Transporte para la Facilitación del Comercio (CTFC) de la ALADI. • <u>Replicar sistemas de tránsito fronterizo en otros lugares</u>: De la UE con el Nuevo Sistema de Tránsito Computarizado (“New Computerized Transit System-NCTS”) vigente desde 2001, que incluye una Declaración Electrónica Única, disponible en línea para todos los organismos fiscalizadores y en todos los pasos de frontera y un Procedimiento de Seguimiento Integrado con revisión única de la carga por todos los organismos fiscalizadores y seguimiento electrónico. Igualmente, el Programa de Modernización de Aduanas y Pasos de Frontera en Meso América (TIEM), en proceso de implementación por los 8 países del Plan Puebla-Panamá (PPP). <p>AMPLIACIÓN DE ESTADÍSTICA ADUANERA</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Adicionar espacios necesarios en el DUA</u>: Para poder registrar la información complementaria de exportación e importación. • <u>Incluir y registrar los datos complementarios</u>: Sobre INCOTERMS, clasificación internacional de los bienes, tipo de carga, puerto del país de tránsito, combinación modal de transporte y aduana de salida o entrada en Paraguay. • <u>Procesar integralmente los datos registrados</u>: Para su transmisión a los Institutos Nacionales de Estadística y su la difusión masiva a los operadores económicos y comerciales.

RECOMENDACIÓN	ACCIÓN A IMPLEMENTARSE Y ESTUDIOS PROPUESTOS
<p>6.3.7-Usufructo de las facilidades portuarias en países de tránsito</p>	<p>PROPONER LA ESTRUCTURA DE UNA ALIANZA ESTRATÉGICA Y MODALIDAD DE EMPRESA BINACIONAL Y TRINACIONAL PARA OPERAR LAS FACILIDADES PORTUARIAS EN LOS PAÍSES DE TRÁNSITO.</p> <p>PRIMERA ETAPA (plazo inmediato)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Concesionamiento a operador privado</u>: El estado, previa licitación internacional, concesionará por 10 años, las facilidades otorgadas en los siguientes puertos marítimos y fluviales. <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Atlántico</u>: Buenos Aires y Rosario (Argentina), Santos y Paranaguá (Brasil), Villeta (Paraguay), Montevideo y Nueva Palmira (Uruguay). ○ <u>Pacífico</u>: Antofagasta (Chile). <p>SEGUNDA ETAPA (mediano plazo en 10 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Alianza estratégica Paraguay - Bolivia</u>: El estado de ambos países, previa licitación internacional, concesionará por 10 años, las facilidades otorgadas en los siguientes puertos marítimos y fluviales. <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Atlántico</u>: Buenos Aires y Rosario (Argentina), Santos y Paranaguá (Brasil), Montevideo y Nueva Palmira (Uruguay). ○ <u>Pacífico</u>: Antofagasta (Chile) e Ilo (Perú). Justificado por ser puertos de los corredores interoceánicos y los EID de la IIRSA. <p>TERCERA ETAPA (largo plazo en 15 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Empresa trinacional Paraguay -Bolivia-País Otorgante de Preferencia</u>: El estado de los tres países, previa licitación internacional, concesionará por 10 años, las facilidades otorgadas en los siguientes puertos marítimos y fluviales. <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Atlántico</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con Argentina</u>: Buenos Aires y Rosario. ▪ <u>Con Brasil</u>: Santos y Paranaguá. ○ <u>Pacífico</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Con Chile</u>: Antofagasta. ▪ <u>Con Perú</u>: Ilo.
<p>6.3.8-Aprovechamiento de las preferencias y caso piloto de exportación e importación al /del mercado de ultramar</p>	<p>ANALIZAR COMPARATIVAMENTE UNA OPERACIÓN DE COMERCIO AL MERCADO DE ULTRAMAR PARA CUANTIFICAR COSTOS Y TIEMPOS DE UNA EXPEDICIÓN DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Describir la expedición</u>: Identificando al producto y caracterizando a la carga (ver Cuadro 6.15) • <u>Cuantificar los parámetros de la expedición</u>: Analizando costos (directos e indirectos) y tiempos, con información de la calidad de los servicios logísticos que se usen en la expedición (certificación de la ISO); utilizando una matriz en que se seccione el trayecto total en los tramos de país exportador, país de tránsito internacional y país importador, para una expedición de exportación, o viceversa para una expedición de importación (ver Cuadro 6.16).

Fuente: Concebido y elaborado por el consultor, basado en el Cuadro 6.17.

7 - ANEXOS

7.1-Cronograma de trabajo y programa de visitas

FECHA	LUGAR	ACTIVIDAD	INTERLOCUTOR
2006-Primera Etapa (13.11-31.12)			
Noviembre			
13.11	Ginebra-Montevideo	Viaje aéreo inicio primera etapa	
14-17.11	Montevideo	ALADI, entrevistas e información	Secretaria ALADI- ANP-CENNAVE-CATIDU-Zonamérica-
18.11	Montevideo-Santa Cruz	Viaje aéreo Uruguay-Bolivia	
19.11	Santa Cruz	Avance del informe parcial	
20-29.11	Santa Cruz	Entrevistas e información	CADEX-CAINCO-CAO-CTO-CRDA-FONPLATA-Misha International-CAPSA-Del Mar Shipping-Pacific Trader-Inbolpack-Deral-FOSA-Coop. G. Busch-
25-26.11		Avance del informe parcial	
27-29.11		Entrevistas e información	UPSA-Secretaría Obras Públicas /Prefectura-ANABOL-Ransabol
29.11 (noche)	Santa Cruz-Cochabamba	Viaje aéreo en Bolivia	
30.11	Cochabamba	Entrevistas e información	CADEXCO-CRDA-SALI-DIESSE-Metropolitana
30.11 (noche)	Cochabamba-La Paz	Viaje aéreo en Bolivia	
Diciembre			
01.12		Coordinación del programa	CANEB
02-08.12	La Paz	Entrevistas e información	CANEB-CNC-CANI-CNDA-CNTNI-CAMEX-FCASA-ALPASUR-RADO-Aduana Nacional-
08.12 (noche)	La Paz-Lima	Viaje aéreo Bolivia-Perú	
09-10.12		Avance del informe parcial	
11.12		Entrevistas e información	CAN-ADEX-TECNAPO
12-21.12	Lima	Redacción del primer informe parcial	
22 /23.12	Lima-Ginebra	Viaje aéreo final primera etapa	
24./31.12		Redacción y terminación del informe parcial	
01.01/01.02.2007	Ginebra		
02.02.2007		Envío electrónico del informe parcial a la ALADI	
2007-Segunda Etapa (28.02-24.06)			
Febrero			
23.02	Ginebra-Bogotá	Viaje aéreo privado	
24-27.02	Bogotá	Avance del informe final	
28.02	Bogotá-Lima	Viaje aéreo inicio segunda etapa	
Marzo			
01-04.03		Avance del informe final	
05.09.03	Lima	Entrevistas e información	CAN -La Hanseática-MTC-MINCETUR
10-31.03		Avance del informe final	
Abril			

FECHA	LUGAR	ACTIVIDAD	INTERLOCUTOR
01-05.04	Lima	Avance del informe final	
08.04	Lima-Arequipa	Viaje aéreo en Perú	
09.04	Arequipa	Entrevistas e información	PERURail-Evergreen-PERURail-Scharff-Cámara de Comercio e Industria
10.04	Arequipa-Matarani-	Viaje terrestre en Perú	
	Mataran	Entrevista e información	TISUR-Tramarsa
11.04	Matarani-Ilo	Viaje terrestre en Perú	
12.04	Ilo	Entrevistas e información	ENAPU-Tramarsa-MB-Cámara de C & I
13.04	Ilo- Tacna	Viaje terrestre en Perú	
14.04	Tacna	Entrevistas e información	Of. Reg. RR.EE., Gob. Regional
15.04	Tacna-Arica	Viaje terrestre Perú-Chile	
16-18.04	Arica	Entrevistas e información	EPA-TPA-ANB-ENAPU- Cámara CIST-
18.04 (noche)	Arica-Iquique	Viaje aéreo en Chile	
19-20.04	Iquique	Entrevistas e información	SERPLAC-ITI-EPI- ZOFRI-SAM
21.22.04		Avance del informe final	
22.04 (noche)	Iquique-Antofagasta	Viaje aéreo en Chile	
23-25.04	Antofagasta	Entrevistas e información	ATI-EPA-FCAB-CORE-Cámara de CST-
25.04 (noche)	Antofagasta-Santiago	Viaje aéreo en Chile	
26-27.04	Santiago	Entrevistas e información	Cámara Nacional de CST
28-29.04		Avance del informe final	
29.04 (noche)	Santiago-Valparaíso	Viaje terrestre en Chile	
30.04	Valparaíso	Entrevistas e información	Cámara Marítima y Portuaria
Mayo			
01.05	Valparaíso-Santiago	Viaje terrestre en Chile	
	Santiago-Montevideo	Viaje aéreo Chile-Uruguay	
02-03.05	Montevideo	Entrevistas e información	ALADI (estadística, PMDER, infra. física)
04.05	Montevideo-Nueva Palmira-Montevideo	Viaje terrestre en Uruguay, Entrevistas e información	TGU-Corp. de Navíos-ONTUR
06-07.05		Avance del informe final	
08-10.05		Entrevistas e información	ALADI-ANP-Inst. Estadísticas
11.05	Montevideo	Información a la ALADI sobre avance del informe final	
13.05	Montevideo-Buenos Aires	Viaje aéreo Uruguay-Argentina	
14-18.05	Buenos Aires	Entrevistas e información	CERA-Cobus Group- Dow Latin America-CEP (Sec. Ind.-Com-Pyme)
19-20.05		Avance del informe final	
20.5 (noche)	Buenos Aires-Santa Fe	Viaje aéreo Argentina	
21.05	Santa Fe	Entrevistas e información	ENTE-Portuario-
22.05 (mañana)	Santa Fe-Rosario	Viaje terrestre en Argentina	
22.05	Rosario	Entrevistas e información	ENTE-Portuario- J. Holdige
23.05 (mañana)	Rosario-Buenos Aires	Viaje aéreo en Argentina	
23-25.05	Buenos Aires	Entrevistas e información	WebPicking-AirSeaLand-Guía

FECHA	LUGAR	ACTIVIDAD	INTERLOCUTOR
			Vidal
26.05		Avance del informe final	
28.05 (mañana)	Buenos Aires-Asunción	Viaje aéreo Argentina-Paraguay	
29-30-31.05	Asunción	Entrevistas e información	Sec. de Planificación-CIP-DNA-ANNP
Junio			
01-02.06	Asunción	Entrevistas e información	REDIEX-CAFM-BCP-CEP-CNCSP
02-03.06		Avance del informe final	
04-05.06		Entrevistas e información	DINATRAN-DGEEC-CAMF-CPTIT
06.06 (tarde)	Asunción-Curitiba	Viaje aéreo Paraguay- Brasil	
07-10.06	Curitiba (feriados)	Avance del informe final	
11.06	Curitiba	Entrevistas e información	ACP- FIEP-CEPEX
11.06 (noche)	Curitiba-Paranaguá	Viaje terrestre en Brasil	
12.06	Paranagua	Entrevistas e información	APPA-ANNP (Paraguay)
12.06 (tarde)	Pranaguá-Curitiba	Viaje terrestre en Brasil	
12.06 (noche)	Curitiba-São Paulo	Viaje aéreo en Brasil	
13-15.06	São Paulo	Entrevistas e información	FAAP-
14-15.06		Avance del informe final	
16-22.06		Entrevistas e información	ADVB-TrendBank-Logismatica-UNIMEP
23.06	São Paulo-Ginebra	Viaje aéreo final segunda etapa	
24-30.06	Ginebra	Redacción del informe final	
Julio			
01-22.07	Ginebra	Terminación del informe final	
23.07		Envío electrónico del informe final a la ALADI	

7.2-Lista de personas entrevistadas

URUGUAY

Montevideo

ALADI

Isaac Maidana Q, Subsecretario de Asistencia Técnica, Cooperación y Apoyo a para Países de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER)

Carlos Carvalho, Jefe Departamento de Apoyo a los PMDER

Diego Fernández B., Departamento de Apoyo a los PMDER

Nestor Hugo Luraschi, Jefe del Departamento de Integración Física y Digital

Adelaida Guevara, Departamento de Integración Física y Digital

Luiz Gonzaga Coelho, Jefe del Departamento de Información y Estadísticas

Edgardo Antelo B, Jefe del Sector Información

Gloria Folle E., Técnica en Información

Embajada de Bolivia

Marcelo Janko A., Embajador-Representante ante ALADI, Javier Jiménez P., Ministro

Consejero-Representante Alterno ante ALADI

Autoridad Nacional de Puertos (ANP)

Luisa Aldaya, Departamento de Desarrollo, División Comercial

Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (CATIDU)

Juan Carlos Patrón, Presidente, Antonio Serpentino S., Asesor Letrado y Leonardo López de los Santos, Asesor Jurídico

Empresariado

Leticia Gallarreta, Gerente General, Centro de Navegación (entidad asociativa de agentes navieros y navieras)

Leonardo Couto, Director, José María Facal & Cia., (despachante de aduana y comercio exterior)

H. Mario Montemuiño A., Héctor Montemuiño Aldao (despachante de aduana)

Marcel Barceló y Pablo Bobba, Socios, Consultores en Logística (CLC)

Walter Gargiulo E., Director, Transcarga (expertos en logística)

Ruben Azar, S, Presidente, Grupo RAS Corporation (operadores logísticos)

Fernando Furgón, Gerente Operaciones, Tiempost (operadores logísticos)

Nueva Palmira

Empresariado

Germán Álvarez, Jefe Oficina Técnica, Terminales Graneleras Uruguayas S.A. (TGU)

Wilde Schenck, Corporación Navios S.A.

BOLIVIA

Santa Cruz

Cámara de Exportadores (CADEX)

Alfonso Kreidler G., Presidente
Oswaldo Barriga K, Gerente General
Carlos Roca L, Gestión y Facilitación de Exportaciones
Ana Paola Burgos Campos, Logística y transporte
Rafael Riva A., Información y Asistencia Técnica

Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE)

Gary Rodríguez A., Gerente General
Linberg Menacho A., Gerente Técnico
Miguel Hernández Q., Gerente de Promoción

Cámara de Industria, Comercio, Servicios y Turismo (CAINCO)

Daniel Velasco O., Gerente General
Patricia Hurtado de Suárez, Gerente de Estudios y Proyectos
David Suárez Núñez del Prado, Ejecutivo Principal de Estudios Económicos

Centro de Comercio Internacional (CCI-UNCTAD /OMC) de la ONU

Wilfredo Jurado Mattos, Asesor Técnico Principal, Proyecto BOL /61 /80

Unión Europea

Juan Luís Villaverde, Director, Asistencia Técnica Internacional, Santa Cruz

Cámara Regional de Despachantes de Aduana (CRD)

Heberto Herrera J., Gerente General
Marcelo Pacheco L., Gerente Técnico Jurídico

Cámara de Transportes de Oriente (CTO)

Roger Rivero L. Presidente y Gerente General de Trans Cañoto SRL:
C. Fernando Ascarrunz, Gerente General

Gobierno Departamental, Prefectura

Luis Alberto Soliz F., Secretario de Obras Públicas

Universidad Privada de Santa Cruz (UPSA)

Jorge Estensoro M., Director, Dirección de Investigación y Postgrado
Mónica Rivero A., Jefa de Asesoramiento y Consultoría Empresarial (CENACE)

Empresariado

Richard Moreno J., Gerente Misha Internacional (agente transitario)
William Arteaga S., Gerente General, Pacific Trader (transporte terrestre internacional)
Joaquín Aguirre H., Gerente General, Central Portuaria Aguirre S. A. Zona Franca, Comercial e Industrial
Claver Álvarez C., Presidente Consejo de Administración, Cooperativa de Transporte Nacional e Internacional Gral. Germán Busch Ltda.
Rafael Quintela E., Gerente Logística Comercial, Q-Trade & Logistics (exportador y consultor en logística)
Walter Peña T., Ventas, Del Mar Shipping SRL. (representante de Maersk Line)
Rosmery Velasco P., Gerente, Deral SRL. (transporte terrestre internacional)
Enrique Rioja M., Gerente Comercial, Milko Moreno A., Subgerente Terminales y Logística, Gastón Greco G., Terminales y Logística, Ferroviaria Oriental S.A.
Patricia Rojas P., Coordinadora General, Lucy Saavedra S., Jefa Técnica Internacional, INBOLPACK SRL (operador logístico)

John Leigh del Campo, Gerente General, RANSABOL (operador logístico)
Fernando Rico P., Gerente General, ANABOL (operador de transporte fluvio-terrestre de Santa Cruz por la por la Hidrovía Paraguay-Paraná).

Cochabamba

Cámara de Exportadores (CADEXCO)

Claribel Aparicio, Gerente General

Marco Antonio Becerra O., Gerente General, Cámara Regional de Despachantes de Aduana

Empresariado

Luka Vranicic, Presidente Sali Ltda.. Industria Maderera (exportador)

Gunther Haas, Subgerente, Empresa Minera DIESSE Ltda.. (exportador)

Liliana Mendizábal, Gerente General, Cecilia Angulo T., Jefa de Operaciones, Metropolitana Carga, (operador logístico)

La Paz

Cámara Nacional de Exportadores de Bolivia (CANEB)

Ana Carola Balcazar, Gerente General

Cámara de Exportadores de La Paz (CAMEX)

Fernando López G., Gerente General

Cámara Nacional de Industrias (CNI)

Gonzalo Vidaurre A., Subgerente de Investigación Económica

Nathalie Liebens G., Jefa Departamento de Comercio Exterior

Cámara Nacional de Comercio (CNC)

José Endara, Jefe Departamento de Comercio Exterior

Jenny Andía A., Centro de Negocios

Cámara Boliviana de Transportes Nacional e Internacional (CBTNI)

Enrique Martínez Cabrera, Gerente General

Cámara Nacional de Despachantes de Aduana

Ángel E. Rasmussen, Gerente Técnico, Alexina E. Flores G., Jefa de Estudios

Aduana Nacional

Ximena Agramunt B., Directora Nacional de Sistemas, Gabriel Chávez F., Jefe de la Unidad de Estudios Económicos y Estadística, Gerson Mackay F., Profesional de Asuntos Internacionales

Empresariado

Rubén Castilla H., Gerente General Rado Transporte Internacional

Ramiro Franco A., Gerente General, César Paz de la Vega C., Gerente Operaciones, ALPASUR (operador logístico)

Franz Hostatter M., Jefe Departamento Comercial, Ferroviaria Andina S.A. (FCASA)

Xavier Díaz T., Consultor en Transporte Internacional

Héctor Revuelta, Consultor en Logística y Transporte

PERÚ

Lima

Comunidad Andina de Naciones

Alfredo del Castillo, Integración Física, Carlos Adriazola R., Asesor Legal, Shirley Medina, Unidad de Estadísticas de Comercio Exterior, Franz Sandoval y Farith Chávez, Expertos en Estadísticas de los Sectores de Transporte del proyecto de Cooperación UE-CAN Estadísticas (ANDESSTAD)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

Henry Zaira, Director General de Planeamiento y Presupuesto

Juan Carlos Paz, Director General de Transporte Acuático

Julio Escobar A., Dirección de Información de Gestión

Ministerio de Comercio Exterior (MINCETUR)

Luís Torres P., Director Nacional de Comercio Exterior

Empresariado

Alfredo Rusca S., Gerente General, Grupo Tecnapo (operadores logísticos)

Aloisa O. Cateriano, Gerenta Comercial, La Anseática (agentes navieros y marítimos)

Javier Málaga C., Director Gerente General Málaga & Webb (empresa consultora en comercio exterior)

Mary Wong, Gerente de Operaciones, GS 1

Luis Miguel Maldonado O., Gerente General, DINET

Juan de Dios Olaechea, Presidente del Directorio, Ferrocarril Central Andino S.A. (FCA)

Confederación de Cámaras de Comercio (PERÚCÁMARAS)

Mónica Warson, Gerente General

Asociación de Exportadores (ADEX)

Alvaro Barrenechea Ch., Gerente General

Enrique Román L., Director del Instituto Superior Tecnológico de Comercio Exterior (ISTECEX)

Arequipa

Cámara de Comercio e Industria

Mauricio Chirinos, Presidente

Martín Cotrina, Gerente

José Zegarra H. Asesor Legal

Empresariado

Juan Manuel Gonzales Polar, Jefe de Ventas-Región Sur, Evergrenn

Teresa Linares Z, Coordinadora de Operaciones Logísticas, Scharff

Herlad Cáceres, Jefe Comercial, PERURail

Julio Cáceres Arce, Jefe de Comercialización, Cemento Yura

Luis E. Cáceres Angulo, Gerente General, MARKPLAN (consultores)

Matarani

Terminal Internacional del Sur (TISUR)

Julissa Valdivia, Gerenta Comercial

Ilo

Cámara de Comercio e Industria

Sebastian Ccanto Bravo, Coordinador

Empresa Nacional de Puertos S. A. (ENAPU)

Segundo M.Heras Herrera, Gerente

Empresariado

Ameth Zegarra Valdivia, Administrador-Operaciones, Marko Busonich Agencia Marítima

José Echandía Z., Administrador General y Miguel Juarez T., Jefe Administrativo,

Tacna

Gobierno Regional

Pedro Vásquez Heredia, Gerente General Regional

Saúl Rivera Borjas, Gerente Regional de Desarrollo Económico

Freddy Luis Cabrera Pinto, Gerente Regional de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente

Julio Vega Centurión, ex-Presidente (consultor en infraestructura)

Ministerio de Relaciones Exteriores

Jana y Moqueguaime Stiglich Berninzon, Representante en Tacna

CHILE

Arica

Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Turismo A.G.

Gabriel Abusleme Alfaro, Presidente

Empresariado

Isabel Tello G., Gerente del Departamento de Operaciones, ULTRAMAR (agencia naviera)

Empresa Portuaria de Arica

Mario Moya Negro, Gerente General

Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A. (ENAPU)

Freddy Aguilar Monterrey, Administrador, Malecón de Atraque al servicio del Perú en Arica

Aduana Nacional de Bolivia

Victor Artieda Guevara, Agente Exterior en Arica

Iquique

Ministerio de Planificación de Chile

Fernando Cabrales Gómez, Secretario Regional (SERPLAC I Región)

Zona Franca de Iquique S.A. (ZOFRI)

Jaime Zoto Zura, Subgerente de Desarrollo y Estudio

Iquique Terminal Internacional (ITI)

Fernando Ugarte, Gerente General

Pablo Durandau Stegmann, Gerente Administrativo y Finanzas

Empresa Portuaria de Iquique (EPI)

Andrés Díaz Brito, Gerente de Explotación

Empresariado

Vicente R. Pérez Cabrera, Jefe de Depósito de Contenedores, Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (SAAM)

Antofagasta

Gobierno Regional

Constatino A. Zafirópulos Bassy, Consejero Regional

Cámara de Comercio, Servicios y Turismo

Gonzalo Santolaya Goicivic, Presidente

Víctor Beretta Bustillos, Gerente

Empresariado

Carlos Acuña Cares, Gerente Comercial Corporativo, Ferrocarril Antofagata-Bolivia (FCAB)

Antofagasta Terminal Internacional (ATI)

Gastón Castidas Román, Gerente General

Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA)

Álvaro Fernández Salater, Gerente General

Alejandro Ahern Muñoz, Encargado Coordinación Operacional y Concesión

Santiago

Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Chile

Clemente Cámbara, Secretario General

Miguel Melibosky G., Presidente Consetur

Valparaíso

Cámara Marítima y Portuaria de Chile

Rodolfo García Sánchez, Vicepresidente Ejecutivo

ARGENTINA

Buenos Aires

Ministerio de Economía y Producción

Silvina Ortiz, Economista, Unidad de Monitoreo de Comercio Exterior, Centro de Estudios de la Producción (CEP), Secretaría de Industria, Comercio y Pymes

Raúl V. Ochoa, Asesor Económico, Consultor del BID de la Secretaría de Industria, Comercio y Pyme

Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA)

Rosario Solari, Asesora Técnica de la Presidencia

Asociación Argentina de Logística Empresarial (ARLOG)

Roberto A. Destefano, Director de Capacitación, Consultor Internacional en Transporte Intermodal y Contenedores

Instituto de Estudios para la Excelencia Competitiva (IEEC)

Ignacio Sánchez Chiappe, Director

Empresariado

Luciano Pompei, Improvement Leader, Supply ChainPlastics Latin America, DOW Latin America

Jorge Marchini, Asesor Económico para Argentina-Paraguay-Uruguay, JETRO-Buenos Aires

Hugo Urrutigoity, Socio, Cobus Group (información comercial)

Miguel Ángel Guerrero, Gerente General, FOB-CERO, Informática para Comercio Exterior

Rodolfo N. Fiadone, Director, Web Picking, Guía Vidal y Hablemos de Logística
Luis Tranchini, Director, Comercio Exterior Asociados S.A.
Eduardo Pereyra, Director, Air-Sea-Land (operador logístico)

Santa Fe

Cámara de Comercio Exterior

Daniel O. Oblan, Presidente, Carlos Rafaelli, Gerente

Unión Industrial de Santa Fe

Eduardo A. Pascucci, Gerente

Empresariado

José Enrique Galetti, Secretario Ejecutivo, Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Rodolfo Martínez, Director, Trader Santa Fe, Profesor de Comercio Exterior Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional del Litoral (UNL)

Rosario

Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO)

Miguel A. Calvo, Director, Sandra M. García, Asesora en Comercio Exterior, Puerto de Negocios

Terminal 6

Juan Carlos Vilanova, Director, Pablo Ferrés, Asesor, Juan Carlos Tobares, Aceitera General Deza S.A.

Universidad Nacional de Rosario (UNR)

Ofela J. Stahringer de Caramuti, Directora en Interdisciplinario Mercosur (CIDAM), Alberto Eduardo Monsanto, Coordinador General, Cátedra Latinoamericana para la Integración ALADI-CIDAM-Argentina

Empresariado

Alberto Rua, Presidente y Jorge Hollidge, Director, Maritime Services Line Litoral S.A.s. Profesores de Comercio Exterior de la Universidad Nacional de Rosario (UNR)

PARAGUAY

Asunción

Aduana del Paraguay

Osvaldo Molinas Riso, Director Nacional Adjunto y Dora Domínguez Jefe del Departamento de Estadísticas, Aduana del Paraguay

Banco Central del Paraguay

Gerardo Colomán Huerta, Departamento de Economía Internacional

Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)

Juan Carlos Muñoz Menna, Director Titular, Presidente Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFM), Jefe de Carrera Comercio Internacional, Universidad Americana

Centro de Importadores del Paraguay (CIP)

Julio Sánchez Laspina, Gerente

Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT)

Julio Hueste Pin, Presidente

Red de Inversiones y Exportaciones (REDIEX)-Ministerio de Industria y Comercio (MIC)

Victor Varela A., Director General, Jorge Achón, Vice Director Nacional, Eduardo Cleri C., Director de Ambiente de Negocios, Luis López A., Gerente Inteligencia & Promoción Comercial, Eugenio Gómez, Atención & Capacitación al Exportador, Jorge Angulo, Mesa de Logística para el Comercio Exterior

Asociación de Agentes Marítimos (ASAMAR) y Asociación de Transitarios y Operadores Logísticos

Adolfo Pick, Presidente. Vicepresidente. Director Gerente de Hapag-Lloyd en Paraguay

Centro de Despachantes de Aduana

Alberto Tabel, Presidente, Antonio Manuel Pagliaro, Tesorero, Celso Villamayor Alfonso, Pro Tesorero

Corporación Empresarial & Desarrollo Industrial

Hernán Ramírez Barboza, Gerente General

Universidad Americana

Andrés Benkö, Rector y Presidente del Consejo, Cecilio Jara R., Vicerector Académico

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Física de América del Sur (IIRSA)

Roberto Salinas, Representante y Responsable en Paraguay

Empresariado

Luis Amat y León, Gerente UABL-Paraguay (naviera fluvial)

Henan Cáceres - Lineas Panchitas G. S.A.

Ricardo Dos Santos, Director, NAVEMAR S.A., Coordinador de la Mesa de Logística de EDIEX

César Enrique Pirovano, Director Propietario, Oficina Consultiva y de Investigación Técnica (OCIT)

Claudio Bullón, Director y Gilberto Romero, Socio Gerente, Organización de Comercio Internacional S.R.L.

Luis Manuel Andrada N., Director, Estudio Jurídico Aduanero Andrada-Nogués

Julio Alvarez, Compras e Importaciones, AGROFIELD

Héctor Corrales, Gerente, CorCom, Procesos de Negocios Automatizados

Jesús M. Gutierrez, Raiser S.A., Zona Franca Rep. Paraguay, Pto. Rosario-Argentina

BRASIL

Curitiba

Federação das Industrias do Estado de Paraná (FIEP)

Karla D`Arcanhy Antmann e Danilo Augusto Jernrich, Centro Internacional de Negócios do Paraná

Associação Comercial do Paraná

Sirena de Fátima S. De Mello, Atençaõ o Cliente

Instituto do Comercio Exterior do Paraná (CEXPAN)

Carlos Eduardo da Costa

Empresariado

Luciano Minghini, Assesor Tecnico, Mundial Assesoria Plena en Comercio Exteior Ltda.

Paranagua

Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Governo deo Paranaá)

Maracela Thierbach Ruiz, Divisão de Acompanhamento Empresarial

Administración Nacional de Navegación y Puertos

Luis Rafael Rabary, Delegado Administrador, Depósito Franco Paraguayo en Paranaguá,-Paraná, Brasil

São Paulo

Associação dos Dirigentes de Vendas É Marketing do Brasil

Miguel Ignatios, Presidente, Livio Giosa, Diretor

Empresariado

Nily Geller, Presidente, Pasi Blue Ltda.

Pualo Pandjarian, Comunicação Corporativa e Relações Institucionais e Governamentais

Luiz Carlos Rocha, Supervisor Construção Logística, Caterpillar

Roberto Suga, TrendBank

Mario Sacchi, Sacchi Associados, Consultores Internacionais

José J. Torrico Rospigliosi, Promotor Ferrovia Transcontinental Rey Brasil-Perú

7.3-Bibliografía

7.3.1-Publicaciones

Instituciones internacionales sobre países en desarrollo sin litoral

ALADI

Situación y Perspectivas del Proceso de Liberación Comercial y los Compromisos Suscritos por los Países Miembros de la ALADI

Secretaría General

ALADI /SEC /dt 476,

Montevideo, abril 2007, 46 pp.

Análisis de la Inserción Comercial de Bolivia en la Región

Análisis de la Inserción Comercial de Paraguay en la Región

DAPMDER/BOL/N° 01-07 y DAPMDER/PAR/N° 01-07

Montevideo 2007.

Perspectiva de la Facilitación Aduanera en los Países Miembros de la ALADI: Un Escenario Posible (Período 2007-2010)

Secretaría General

ALADI /SEC /Estudio 181

Montevideo, 2006, 180 pp.

Programa para Facilitar la Presentación Intermodal de Servicios de Transporte en la Región y su Desarrollo

Secretaría General

ALADI /SEC /Estudio 184

Montevideo, 2006, 179 pp.

Situación Actual del Proceso de Desgravación en los Acuerdos de Complementación Económica de Libre Comercio

Secretaría General

ALADI /SEC /dt 462

Montevideo, 2005, 22 pp.

Situación Actual del Proceso de Desgravación en los Acuerdos de Complementación Económica de Libre Comercio

Secretaría General

ALADI /SEC /dt 463

Montevideo, 2005, 8 pp.

Identificación de Factores Endógenos y Exógenos que inciden en la Participación de los PMDER en el Comercio Intraregional. Bolivia

Secretaría General

ALADI /SEC /Estudio 160

Montevideo, 2003, 181 pp.

Identificación de Factores Endógenos y Exógenos que inciden en la Participación de los PMDER en el Comercio Intraregional. Paraguay

Secretaría General

ALADI /SEC /Estudio 162

Montevideo, 2003, 176 pp.

Tratado de Montevideo 1980

Edición Oficial en Español

Montevideo 2002, 60 pp.

Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur (DITIAS) Informe ejecutivo, Montevideo, septiembre del 2000, 35p.

Transporte marítimo, 200p. Con anexos. Manoel de Andrade e Silva Reis

Transporte ferroviario. Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), 135p.

Transporte carretero (MERCOSUR-Chile). Néstor Hugo Luraschi, 109p.

Transporte fluvial (Cuenca del Plata). Gualberto Ruiz Estellano, 199p.

Costos del transporte del comercio exterior de la mediterraneidad de Bolivia y Paraguay

Estudio sobre la Mediterraneidad. UPE /85 //13, N° 115

Jorje E. Iturriza y Héctor Revuelta Santa Cruz

Montevideo 1985, 130 pp.

ALADI-CAF

Elaboración de propuestas para la facilitación de las condiciones de tránsito en los pasos de frontera de la región centro oeste sudamericano. Ricardo Gorosito Zuluaga, abril 1999, 29 p.

Elaboración de propuestas para la facilitación del tránsito fronterizo de los países de la región centro oeste sudamericana. Héctor Revuelta Santa Cruz, mayo 1999.

BID

Construyendo un nuevo continente. Un enfoque regional para fortalecer la infraestructura suramericana. IIRSA

Washington, octubre 2006, 48p.

Fichas de proyectos. Cartera de inversiones prioritarias en Suramérica

Washington, octubre 2006, 48p.

BID-CAF-FONPLATA

Conmemoración del V Aniversario de la Iniciativa IIRSA

Lima, junio 2006, 183p.

Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur. Departamento de Integración y Programas Regionales. Reunión de Presidentes de América del Sur en Brasilia, Brasil (31.08-01.09.2000). Washington, diciembre 2000, 80p.

CAF

Rieles con Futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur. Vicepresidencia de Infraestructura. Jorge H. Kogan, editor. Caracas, marzo 2004, 293p.

Transporte sin fronteras. Transporte Internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones. Situación actual y perspectivas.

Vicepresidencia de Infraestructura con la colaboración de la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Universidad Politécnica de Valencia, España. Caracas, Venezuela, mayo 2001, 391p.

Vías para la integración

Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Suramérica. Vicepresidencia de Infraestructura y Vicepresidencia de Estrategias de Desarrollo. Vega Alvear, G., Maldonado Lira, H., Georgescu, P., Smith Perera, R., Mendoza Gallo, J. y Stark, C. Caracas, agosto del 2000, 100p.

Proyectos priorizados de infraestructura sostenible

IX Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de la Comunidad Andina (Caracas, marzo de 1999) y XI Cumbre Presidencial Andina (Cartagena, mayo de 1999)

Vega Alvear, G., Vásquez Baclud, J., Vargas Ramírez, E., Nuques Parra, E., Peñaranda Castañeda J., Colmenares Finol G. Caracas, 1999, 215p.

Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana

Vega Alvear, G. y Georgescu Pipera, C. y P. Caracas, 1998, 244p.

CEPAL

Hacia el desarrollo de las economías sin litoral marítimo

LC /R.2116 /Rev. 1, 15 de febrero de 2004

Rodrigo Cárcamo Díaz

El desarrollo de las economías sin costa marítima,

Ref. DDR/CEPAL 7 /03 /2003.

Rodrigo Cárcamo Díaz

Estudio preliminar del transporte de los productos de comercio exterior de los países sin litoral de Sudamérica, Ref. DDR/1 CEPAL 7 /03 /2003.

Conferencia Mundial de Comercio y Desarrollo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU-UNCTAD)

Geography against development. A case for landlocked developing countries

Anwarul K Chowdhury and Sandagdorj Erdenebileg

ISBN 92-1-104540-1, Sales No. E.05.II.A.5

New York, April 2006, 175 p.

Landlocked Developing Countries. Facts and Figures 2006

UNCTAD /LDC /2006 /2

New York and Geneva 2006

Effective participation of landlocked developing countries (LLDCs) in the multilateral trading system

Report by the UNCTAD Secretariat. Part Two
UNCTAD /LDC /2005 /3 (PART II), 1 July 20005
UNCTAD /LDC /2005 /3 (PART I), 7 June 20005

Strategies for landlocked and transit developing countries to plan and implement sustainable trade and transport facilitation initiatives

Issue note by the Secretary General of UNCTAD
UNCTAD /SDTE /TLB /2000 /2
Almaty, Kazakhstan, 28 August 2003

Mejoramiento de los sistemas de tránsito en América Latina

Junta de Comercio y Desarrollo

René Peña Castellón

UNCTAD /LDC /2003 /6, Nueva York 23-27 de junio de 2003

Rapport sur la logistique et la facilitation du commerce et du transport por les pays de l'Afrique de l'ouest (Benin, Burkina Fasso et Mali)

CNUCED, Alberto Ruibal H., Genève, 2002.

Services Infrastructure

Trade facilitation: standardization, harmonization and simplification of procedures. 2002
Special Programme on LDCs

UN recognition of the problems of LLDCs. 2002

News & Highlights

UNCTAD

Infrastructure development in landlocked and transit developing countries: Foreign aid, private investment and the transport cost burden of landlocked developing countries.

Trade and Development Board

Jack I. Stone

UNCTAD /LDC /112, New York 30 July- August 2001

Selected basic transportation indicators in the landlocked developing countries

Prepared by the UNCTAD Secretariat

UNCTAD /LDC /97, Geneva, March 1995.

Logística y transporte

FOOTPRINT HANDBOOKS

Ben Box. South American Handbook 2007. Bath, 86th. Edition, September 2006, 1720p.

HARRISON, ALAN AND VAN HOEK, REMKO

Logistics Management and Strategy. Financial Times and Prentice Hall. Essex, 2002, 281p.

LONG DOUGLAS

Logística Internacional. Administración de la cadena de abastecimiento global

Limusa, Noriega Editores, Ciudad de México, 2006, 502p.

LUDOVICO NELSON

Logística Internacional. Um enfoque em comércio exterior
Editora Saraiva, São Paulo, 2007, 406p.

MINISTERE DE L'ECONOMIE DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE

Transports et logistique dans le Cône Sud. Direction des Relations. Économiques Extérieures. Les Études des Postes d'Expansion Économique. CFCE, Paris, 1999, 187p.

NATIONAL GEOGRAPHIC

Atlas of the World. 11th. Edition, 2003, 140p.

PERRET, FRANCIS-LUC AND JAFFRAUX, CORYNNE EDITORS.

The Essentials of Logistics and Management. EPFL Press, Lausanne, 2002, 380p.

RUIBAL HANDABAKA, Alberto

Gestión Logística de la Distribución Física Internacional. Grupo Editorial Norma, Cali, 1994, 494 p.

Logística de los corredores interoceánicos suramericanos por Bolivia. IBCE-SECO-Suiza, Santa Cruz, 2005, 104 p., CD.

Logística de los corredores interoceánicos suramericanos por el Perú. Gerencia & Marketing S. A., Lima 2005, 75 p. con 10 mapas.

Corredores interoceánicos suramericanos. Criterios logísticos de selección. FIMART S.A.C. Editores e Impresores, Lima 2006, 865 p., CD con 19 mapas y 42 perfiles orográficos.

Países sin litoral

BOLIVIA

ABECIA, L.V.

Ilo de la integración

Ministerio de Relaciones Exteriores (Proyecto Ilo)

La Paz, enero de 1995, 269p.

ALVAREZ, G. D.

Los corredores bioceánicos

Honorable Consejo Municipal de la Ciudad de Sucre

Temas Socioeconómicos y Culturales de la Integración

Sucre, agosto de 1995

ANDERSON CONSULTING GROUP

La interconexión: Un nuevo corredor de exportación uniendo Brasil y Chile a través de Bolivia

Benjamin Anderson, Anderson Consulting, USA

LATIN RAIL '98

Buenos Aires, Argentina, mayo 1998

ANGULO CABRERA, G.

Al mar por las hidrovías y corredores de la integración sudamericana

La Paz, Bolivia, octubre de 1993, 225p.

ATLAS BRUÑO
Universal y de Bolivia
Ediciones Bruño
La Paz, 2001, 136p.

BOLIVIA NUESTRO GRAN PAÍS
Geografía y Vida
Labor Didáctica, Publicaciones Educativas
La Paz, 2000, 176p.

CÁMARA BOLIVIANA DEL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL
Directorio Empresarial del transporte de carga por carretera
La Paz, abril 2005, 120p.

CÁMARA DE EXPORTADORES DE COCHABAMBA (CADEXCO)-PROGRAMA
PRAEDAC BOLIVIA-UE
Manual del Exportador
Cochabamba, diciembre 2003, 232p.

CÁMARA DE EXPORTADORES DE SANTA CRUZ (CADEX)
Guía de Procedimiento para Exportar
Santa Cruz, noviembre 2006, CD

CÁMARA DEPARTAMENTAL DE INDUSTRIA DE COCHABAMBA
Corredores interoceánicos
Cochabamba, Bolivia, 1998

CÁMARA DEPARTAMENTAL DE INDUSTRIAS DE TARIJA
Corredor bioceánico
Primera reunión de Presidentes y Gerentes de Cámaras de Comercio e Industrias del sur
Tarija, 2000, 6p.

CAPOBIANCO, R. G.
*Bolivia: Ruta Central de Sudamérica, los corredores de exportación por carretera hacia el
Pacífico*
Editorial Bolivia 2000
La Paz, Bolivia, 1995
Bolivia Mega-Proyecto del Siglo 21 (Nuevo rol estratégico de Santa Cruz de la Sierra)
Santa Cruz, Bolivia, 1996, 156p.
Bolivia Corazón de Suramérica
Editorial Bolivia 2000
La Paz, Bolivia, enero 2006

CONSORCIO SEMA GROUP BELGIUM-CONSULTORES GALINDO LTDA. (C. G. L.)
Plan Maestro del Transporte Fluvial en la Cuenca Amazónica
Informe Final, Resumen Ejecutivo
Secretaría Nacional de Transportes.
Servicio de Mejoramiento de la Navegación Amazónica (SEMENA)
Cochabamba, Bolivia, 1997, 59p.

GOMEZ-GARCIA, V.
Corredores interoceánicos e integración en la economía mundial.
Ministerio de Relaciones Exteriores: Unidad de Análisis de Política Exterior (UDAPEX),
Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales (ILDI): Centro de Información para
el Desarrollo (CID)

La Paz, Bolivia, 1997

HONORABLE GOBIERNO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE SUCRE

Los Corredores Bioceánicos

Daniel Álvarez Gantier

Sucre, Bolivia, 1995, 22p.

ITINERARIOS MARÍTIMOS

Publicación mensual

La Paz, 2006.

JIMENEZ S., J. I.

Corredores interoceánicos de producción y exportación e inserción internacional de la economía boliviana

Ministerio de Relaciones Exteriores: Unidad de Análisis de Política Exterior (UDAPEX)

Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente: Dirección de Estrategias. La Paz, octubre de 1995

Nuevo modelo de inserción de Bolivia en la economía internacional: La perspectiva comercial

Temas en la Crisis, N° 76

La Paz, noviembre 2006

KREIDLER GAILLAUX, A.

Importancia geopolítica de los corredores bioceánicos como vía de integración. Enfoque empresarial

Oruro, 2000, 11p.

LABOR DIDÁCTICA. PUBLICACIONES EDUCATIVAS

Bolivia Nuestro Gran País

Geografía y Vida

La Paz, 2000, 175p.

LÓPEZ ARISPE, Freddy

La importancia de la navegación interior para el desarrollo de Bolivia

Encuentro suramericano sobre navegación interior

Ciudad Guyana, Venezuela, 1991, 11p.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Hidrografía de Bolivia

Fuerza Naval Boliviana, Servicio Nacional de Hidrografía Naval

La Paz, 1998

MINISTERIO DE DESARROLLO ECONÓMICO

Corredores de Integración

Viceministerio de Transporte Comunicación y Aeronáutica Civil, Dirección General de Concesiones de Obras Públicas de Transporte

La Paz, Bolivia, 1999, 68p.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO DE BOLIVIA

Corredores Bolivianos de Comercio Intermodal. Tomos I y II.

Coordinadora Nacional del Proyecto Ilo. Proyecto BOL/92/024 PNUD

La Paz, Bolivia, octubre de 1994

PREFECTURA DEL DEPARTAMENTO DE CHUQUISACA
Corredor de Exportación Santa Cruz-Sucre-Antofagasta. Sistema Intermodal
Sucre, Bolivia, 1995

REVUELTA SANTA CRUZ, Héctor
Situación del transporte entre las Zonas Francas del Perú, Bolivia y Uruguay
Informe Proyecto BO/92/024701/4
La Paz, Bolivia, 30.04.93

SAAVEDRA BRUNO, C.
Importancia de los corredores bioceánicos en la producción y el comercio
Oruro, 2000, 25 p.

SAAVEDRA, W. A.
Perspectivas de Bolivia en torno a los corredores bioceánicos
La Paz, Bolivia, junio de 1996, 78p.

SERVICIO DE MEJORAMIENTO DE LA NAVEGACIÓN AMAZÓNICA (SEMENA)
El Transporte Fluvial en la Amazonía Boliviana
La Paz, Bolivia, 1994
Corredor de Exportación Bimodal. Propuesta
Trinidad, Bolivia, 2000, 12p.

SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS
Estadística Vial 1999-2003
La Paz, diciembre 2004, 114p.

VARGAS MUJICA, Miguel
Oruro hacia el año 2001 y otras notas
Librerías Latinas Editores
Oruro, Bolivia, mayo 1993

VICEMINISTERIO DE DESARROLLO ALTERNATIVO-PROYECTO PRAEDAC BOLIVIA-
UE
Transporte y Logística
Cochabamba, febrero 2006, 90p.

PARAGUAY

AGENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL
(USAID)
Impacto del Transporte y de la Logística en el Comercio Internacional del Paraguay
Asunción, julio 2006, 183pp.
*Índice del Transporte Terrestre de Cargas y Propuestas de Reducción de Sobrecostos
del Comercio Internacional del Paraguay*
Asunción, marzo 2007, 97pp.
Carana Corporation y Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP)
David Schacht, Martín Sgut y otros.

ALMADA, JUAN R. E INSAURRALDE G. EDUARDO N.
La Hidrovía Paraguay-Paraná
Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)
Asunción, 1999, 86pp.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN)
Anuario Estadístico de Transporte 2005
Asunción, 2006

EMBAJADA DEL PARAGUAY EN BRASIL
Propuesta paraguaya para la interconexión bioceánica
Brasília, Brasil, abril de 1996

DIARIO NOTICIAS
Conexión de la Hidrovías del MERCOSUR
Asunción, 14-15 de julio de 1996

DIARIO ABC COLOR
Corredor Bioceánico en "Stand By" (2 notas)
Asunción, 5-6 de marzo de 1997

Integración regional, cuenta pendiente de Paraguay (8 notas), 4-11 de julio (5notas), 9-17 de agosto (9 notas) de 1998
Asunción

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS
La Hidrovía Paraguay-Paraná
Asunción, 1999, 86 p.

Países de tránsito

ARGENTINA

ANUARIO PORTUARIO Y MARÍTIMO 2007
Carlos Armero Sisto, Director Fundador y Editor. Buenos Aires, 265p.

CENTRO NAVAL
La Hidrovía Paraguay-Paraná. Factor de Integración. Boletín del Centro Naval, Suplemento No. 763-G-11, Vol. Buenos Aires, 1991.

COMISION DE COORDINACIÓN INTERJURISDICCIONAL DEL PROGRAMA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ (CCIPHPP)
Hidrovía Paraguay-Paraná. Buenos Aires, octubre 1998

DIRECCIÓN NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
Infraestructura y estadísticas de puertos argentinos. Buenos Aires, 2000

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SALTA Y CÁMARA DE COMERCIO EXTERIOR
Antecedentes para un corredor ferroviario bioceánico por Socompa y Barranqueras. Moisés N. Castillo y Tomás R. Arroyo. Salta, 1994, 12 p.

GRUPO EDITORIAL PÁGINAS MARÍTIMAS
Revista Marítima, Anuario 2000. Buenos Aires, 100p.
Anuario 2000. Edición extraordinaria. Año LXXVIII, Buenos Aires, diciembre 2000

GRUPO EMPRESARIAL INTERREGIONAL DEL CENTRO OESTE SUDAMERICANO (GEICOS) Y CÁMARA DE COMERCIO EXTERIOR DE SALTA *Producción y Comercio Internacional del Noroeste Argentino (NOA).* Salta, octubre-noviembre 1997, 46p.

GUÍA VIDAL, V. Y V. SRL
Guía Vidal de Transporte 200. Buenos Aires, 320p.

KIRBUS B., Federico
Guías Ilustradas de la Regiones Turísticas Argentinas. I-Noroeste, 166p. II-Nordeste, Mesopotamia, 132p. III- Cuyo y Centro, 180. IV- Sur, 160. El Ateneo, Buenos Aires, enero 1995.

OTRERA, W.
Emprendimientos viales: La salida al Pacífico, corredores de transportes para productos exportables. Trabajos presentados en el seminario, pp. 44-60. Salta, 1994

PÁGINAS MARÍTIMAS Y PÁGINAS DE COMERCIO INTERNACIONAL
Servicios de Comercialización Internacional 1999, 6ta. Edición. Buenos Aires, noviembre 1998, 112p.

J. J. PALMEYRO Y ASOCIADOS S. A. (actualmente INGENIERÍA PARA EL DESARROLLO S. A. INDESA)
Estudio del Corredor Trasandino del Norte. Corrientes, 2000

BRASIL

AGENCIA DE DESENVOLVIMENTO TIETÉ-PARANÁ (ADTP)
Tietê Paraná Master Plan
São Paulo, Brasil, abril de 1996, 290 p.

BATISTA DA SILVA, Eliazer
Infrastructure for sustainable development and integration of South America
Rio de Janeiro, Brasil, 1996, 86p.

COMPANHIA ENERGÉTICA DE SÃO PAULO (CESP)
Vias de Navegação Fluvial para Atendimento do Mercosul
Diretoria de Hidrovias e Desenvolvimento Regional
São Paulo, Brasil, 199?

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT)
Transporte de Cargas no Brasil
Ameaças e oportunidades para o desenvolvimento do país
Centro de Estudos em Logística
COPPEAD /UFR
Rio de Janeiro, 2000, 200p.

DOS REIS, Adelson Domingos
Mato Grosso, Instrumentos e logísticas para o desenvolvimento. Zona de processamento de exportação (ZPE) e hidrovia Paraguai-Paraná
Brasil, maio de 1996

EDITORA UPDATE DO BRASIL
Guia Marítimo. A Ferramenta do Exportador
Publicação quinzenal
São Paulo. 2006.

EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO Y TRANSPORTES - GRUPO DE ESTUDO PARA A INTEGRAÇÃO DA POLITICA DE TRANSPORTE (GEIPOP)
Anuário Estadístico dos Transportes 2001

Brasília, Brasil, novembro 2001, 347p.
Sistema Sul-Americano de Transportes. Principais Ligações
Brasília, 2001
Análise da transposição de Itaipu
Brasília, Brasil, 1998

Estudo de Transporte no MERCOSUL
Departamento de Estudos e Projetos de Transporte (DEPRO)
Relatório Final
Brasília, Brasil, setembro 1997

Estudo de Corredores Bioceânicos-1996
Brasília, 1996
Corredores de Transporte: Proposta de ações para adequação da infraestrutura e para racionalização do transporte de graneis agrícolas.
Brasília, Brasil, junho de 1995

FEDERAÇÃO DAS INDUSTRIAS NO ESTADO DE RONDÔNIA
Corredores de Integração da América do Sul
Porto Velho, Rondônia, Setembro 1995
Rondônia-perfil e diretrizes de desenvolvimento industrial e de infra-estrutura
Porto Velho, Rondônia, 1995

FEDERAÇÃO DAS INDUSTRIAS NO ESTADO DE MATO GROSSO (FIEMT)
Projecto logística de transportes no centro oeste sul-americano
Cuiabá, Mato Grosso, Julho 2000, 17p.

FEDERAÇÃO DAS INDUSTRIAS DO ESTADO DE RIO GRANDE DO SUL (FIERGS)
Comité das Rotas de integração do Cone Sul
II Seminário Internacional das Rotas de Integração do Cone Sul
Porto Alegre, outubro de 2000

MINISTERIO DE TRANSPORTES DO BRASIL
Anuario Estadístico Portuario
Secretaria dos Transportes Aquaviarios, Departamento dos Portos
Brasília, Brasil, 2000
Banco de Informações dos Transportes 1999-2000
Edição CD-ROM, Formato HTML
Secretaria Executiva
Brasília, Brasil, 2000

CHILE

AGUIRRE MOLTEDO, TOMÁS
Efectos de la habilitación del complejo de puertos Arica-Antofagasta, que sirve al corazón de Sudamérica
Academia de Guerra
Santiago, Chile, 1997 p. 45-56

ARMADA DE CHILE
Boletín Estadístico Marítimo 2006
Valparaíso

ARRIARAN, A. P.; LABARCA, H. y M.; VARGAS, C.
Corredores bioceánicos e integración física. Un desafío para profundizar la inserción comercial de Chile y Bolivia
Universidad Mayor
Santiago, 1995

CALDERON, A. B.
Encuentro sub-regional de apoyo a la integración fronteriza en el Cono Sur de América: Propuesta de discusión.
Comisión Sudamericana de Paz, PNUD y Universidad de Tarapacá
Arica, marzo de 1993

CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE
Estadística de carga transportada en comercio exterior 2006
Valparaíso

CHAPARRO CONCHA, R. Y RIVERA ARAVIRE, C.
Viabilidad del corredor bioceánico central. Una herramienta para el proceso de integración
Universidad Arturo Pratt, Departamento de Economía
Iquique

GARCIA G., RIGOBERTO
Arica y los Corredores de Integración
Revista Temas Regionales, Año 3, No. 1
Universidad de Tarapacá
Arica, 1996, pp. 109-117

GOBIERNO REGIONAL DE ANTOFAGASTA
Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR)
Elaborado por Sergio Maurín Urzúa
Responsable de la edición Ernesto Tapia Montaner
Antofagasta, 2a. Edición, julio de 1997, 105 p.
Eje del Corredor Bioceánico del Norte
Suplemento Especial de la Secretaría de Integración
Antofagasta, 1997, 8p.

MUNICIPALIDAD DE IQUIQUE
Iquique puerto de entrada y salida para Sudamérica
Iquique, enero de 1996, 5p.
Corredores de Integración en el Cono Sur. ¿Mito o Realidad?
Revista Obras Públicas No. 20, Año 6
Ministerio de Obras Públicas
Santiago, marzo-abril 1996, pp. 18-25

SEMINARIO “LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS, SU IMPACTO EN EL DESARROLLO Y LA SEGURIDAD DEL PAÍS”
Corredores bioceánicos del Cono Sur y su impacto en las regiones de Chile
Juan Mauricio Portillo
Arica, 1999

SCHELLMAN B., MARIOI
Megapuerto para el desarrollo
Revista de Ingenieros
Santiago, marzo 1997

PERU

ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS DE BOLIVIA (ASP-B)
Informe General del Terminal Marítimo de Matarani
La Paz, 1999, 26p.

CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES (CEPEI)
La integración regional entre Bolivia, Brasil y Perú
Editores: Allan Wagner Tizón y Rosario Santa Gadea Duarte
Lima, marzo 2002, 464p.

EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.-ENAPU
Memoria 2006 y Gestión Enapu S. A.
Folleto de las Terminales Portuarias de Ilo, Matarani
Callao

ESPINOZA AGUILAR, L.A.
La integración vial y económica del centro de Sudamérica: Los intereses y potencialidades de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Perú
Academia Diplomática del Perú
Lima, 1995

GUÍA MARÍTIMA
La Guía Logística del Pacífico Sur
Publicación mensual
Lima

INICIATIVA IIRSA
Eje Perú-Brasil-Bolivia, Presentación en "PowerPoint"
Lima, 2002 84p.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Las Fronteras del Perú
Dirección Nacional de Fronteras
Lima, 2001, 107p.

URUGUAY

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (ANP)
Montevideo Plataforma Logística Regional.
Montevideo, 2005, 56p.

CAMACHO, Alina
El puerto de Montevideo como una plataforma logística para la región
Montevideo, junio 1998

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTO) Y ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS (OEA)

Estudio de Integración Regional en el Transporte de Carga
Montevideo, 1999, 148p.

7.3.2-Mapas

BOLIVIA

GUÍA DE CARRETERAS
Editores Servicios dos + dos
Santa Cruz, 2006-07

MAPA VIAL BOLIVIA
Instituto Geográfico Militar
La Paz, 2000
1:2 000 000

MAPA GENERAL DE RUTAS AUTORIZADAS
Aduana Nacional de Bolivia
La Paz, 2000

RED VIAL FUNDAMENTAL DE BOLIVIA
Infraestructura y Desarrollo
Santa Cruz, 2003

RED FERROVIARIA DE BOLIVIA
Infraestructura y Desarrollo
Santa Cruz, 2003

MAPA FÍSICO DE BOLIVIA
Instituto Geográfico Militar
La Paz, 1998
1: 1 000 000

MAPA GENERAL DE RUTAS AUTORIZADAS
Aduana Nacional de Bolivia
La Paz

DESCUBRIENDO BOLIVIA
Hugo Boero Rojo
Editorial Los Amigos del Libro
Cochabamba, 1994

PARAGUAY

MAPA FÍSICO

Dirección del Servicio Geográfico Militar, 2005

Asunción

1:1.000.000

PARAGUAY-RUTAS Y PRINCIPALES CAMINOS DE LA REGIÓN ORIENTAL-2007

PARAGUAY-RUTAS Y PRINCIPALES CAMINOS DE LA REGIÓN CHACO

PARAGUAYO 2007

Guía del Touring y Automovil Club del Paraguay (TACPy)

Asunción

GUÍA TURÍSTICA Y COMERCIAL

Touring y Automóvil Club Paraguayo, 1999

Asunción

MAPA DE RUTAS, REPÚBLICA DEL PARAGUAY

Dirección del Servicio Geográfico Militar, 1995

Asunción

1:1.2500.000

SURAMÉRICA

SISTEMA SUL-AMERICANO DE TRANSPORTES

PRINCIPAIS LIGAÇÕES

Ministerio dos Transportes, GEIPOT. Brasilia, 2001

AMÉRICA DEL SUR, MAPA FÍSICO

Instituto Geográfico Militar de la República Oriental del Uruguay. Montevideo. 1:5 000 000

CONO SUR

MAPA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO OESTE SUL-AMERICANO

REDE FERRO-HIDRO-RODOVIÁRIA

Secretaria da Indústria Comércio e Mineração, Governo de Mato Grosso. Cuiabá, 2000.

1:6 000 000

MERCOSUR

MERCOSUL MAPA REGIONAL

Quatro Rodas, Editora Abril S.A. São Paulo, 2005. 1:4 000 000

ATLAS AUTOVIARIO

BRASIL, PARAGUAY, CHILE, PARAGUAI, URUGUAI

Quatro Rodas, Editora Abril S.A.

São Paulo, 2004-2005

*ATLAS DE RUTAS
PARAGUAY, BOLIVIA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY, URUGUAY*
Firestone
Editorial CARTOMAX S.R.L.
Buenos Aires, 2005

GUÍA TURÍSTICA ARGENTINA
Automovil Club Argentina ACA
Edición 2006, Buenos Aires, 371p.

GUÍA YPF ARGENTINA 2007-2008
Editora YPF S.A.
Buenos Aires, 386p.

NOVO ATLAS RODOVIÁRIO 2007
Guia Quatro Rodas
Editora Abril S. A. São Paulo, 110p.

MUNDIALES

*ATLAS OF THE WORLD
FAMILY REFERENCE ATLAS OF THE WORLD*
Washington D. C., 2003. 11th. Edition, 351pp.
National Geographic

EUROPE
Atlas 2007
Hallwag AG, Bern, Switzerland

MIDDLE EAST ROAD MAP
VWK Oberrhausen
Deustschland

NAHER OSTER, IRAN
RV Verlag
Deustschland

AFRIQUE, NORD-EST-ARABIE, NORD ET OUEST, CENTRE ET SUD-MADAGASCAR
Michelin
Paris, France

7.4-Mapa de vías de acceso al litoral Atlántico y Pacífico para Bolivia y Paraguay

