UNIÓN INDUSTRIAL ARGENTINA

# Benchmark fluvio-marítimo: Argentina-Paraguay

Julio 2019

DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

# Benchmark fluvio-marítimo: Argentina-Paraguay (borrador)

## Resumen Ejecutivo

- Paraguay se convirtió en los últimos años en líder indiscutido de la navegación fluvial de América Latina y figura como tercero en el mundo, superado solamente por Estados Unidos y China
- Argentina no ha podido todavía aprovechar las múltiples ventajas de la Hidrovía Paraguay-Paraná debido a su ya estructural menor competitividad relativa en lo que a transporte fluvial se refiere
- La idea de este trabajo es exponer las características del modo de transporte fluvial y de puertos en Argentina, comparando con el caso paraguayo
- Se proponen algunas medidas a aplicar en el corto y mediano plazo con el fin de neutralizar las problemáticas existentes y aumentar la competitividad del comercio argentino
- La fuerte presión impositiva que recae sobre el modo fluvial y marítimo en Argentina es uno de los principales obstáculos para el aprovechamiento de las mayores capacidades de carga relativa de este modo de transporte

## Beneficios relativos del transporte fluvial

Las capacidades de carga de cada modo de transporte son muy dispares y reflejan los menores costos e impacto ambiental del transporte fluvial respecto a otros

**Fuente**: DTYL-UIA en base al Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y Cámara de la Industria Naval Argentina (CINA).

# Beneficios relativos del transporte fluvial

Las capacidades de carga de cada modo de transporte son muy dispares y reflejan los menores costos e impacto ambiental del transporte fluvial respecto a los otros modos

**Para transportar 1 millón de toneladas de carga se necesitan…**

**Trenes**

**27**

**Barcazas**

**Camiones**

**Fuente**: DTYL-UIA en base al Observatorio de la Industria Naval, Marítima, Fluvial y Portuaria.

## Beneficios relativos del transporte fluvial

Las capacidades de carga de cada modo de transporte son muy dispares y reflejan los menores costos e impacto ambiental del transporte fluvial respecto a los otros modos

**Por litro de combustible y tonelada de carga se pueden recorrer…**

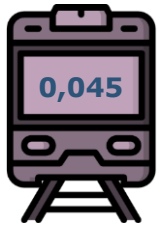
219 km

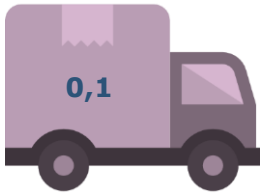
**Fuente**: DTYL-UIA en base al Observatorio de la Industria Naval, Marítima, Fluvial y Portuaria.

## Beneficios relativos del transporte fluvial

Las capacidades de carga de cada modo de transporte son muy dispares y reflejan los menores costos e impacto ambiental del transporte fluvial respecto a otros

**La tarifa en USD por tn/km es de…**



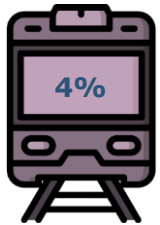


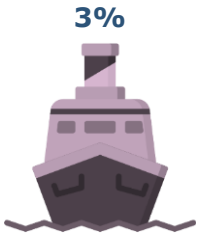

**Fuente**: DTYL-UIA en base al Observatorio de la Industria Naval, Marítima, Fluvial y Portuaria.

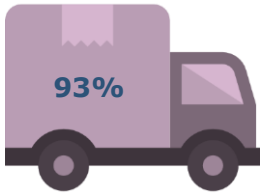
## Matriz logística argentina

El ineficiente reparto de la carga entre modos de transporte incrementa considerablemente los costos logísticos de las empresas argentinas en relación a otros países de la región

**En Argentina el transporte de cargas se reparte ineficientemente…**




**Fuente**: DTYL-UIA en base al Observatorio de la Industria Naval, Marítima, Fluvial y Portuaria.

# Hidrovía Paraguay-Paraná

Consiste en la construcción de un canal navegable por los ríos Paraguay y Paraná. Es un tramo de **3.442 km.** que nace en Puerto Cáceres, al sur de Brasil, pasa por la frontera con Bolivia, atraviesa Paraguay y el noreste de Argentina y termina en Nueva Palmira, Uruguay

Acorta el **tiempo** de 30 a 15 días debido a la disminución de las distancias

Logra un **ahorro** de tiempo, combustible y gastos de la tripulación

Proporciona una **salida hacia el mar** para Bolivia y Paraguay

Aumenta la **recaudación** por el cobro de peajes, contratación de servicios y estadías en el puerto

Estimula la **importación y exportación** de mercadería

## Transporte fluvial en Paraguay

El boom de la soja en los años 90, junto con la firma del tratado del Mercosur en 1991 y el de la Hidrovía Paraguay-Paraná en 1992, sentaron las bases que le permitieron a Paraguay impulsar su industria naviera

La flota paraguaya es operada por **46 empresas internacionales y 7 nacionales**

En la Hidrovía operan **3.445 embarcaciones** de bandera paraguaya, la mayor flota fluvial de América del Sur

Lo usual es que transiten juntas entre **9 y 12 barcazas**, con una carga **equivalente** a lo que transportan **800 camiones**

**Fuente**: DTYL-UIA en base a Centro de armadores fluviales y marítimos del Paraguay (CAFyM).

# Transporte fluvial en Paraguay

El boom de la soja en los años 90, junto con la firma del tratado del Mercosur en 1991 y el de la hidrovía Paraguay-Paraná en 1992, sentaron las bases que le permitieron a Paraguay impulsar su industria naviera

La industria naviera paraguaya representa cerca de **2,3% del PIB** en servicios, con una inversión de USD 5.000 millones en equipo y USD 800 millones de facturación anual en fletes

Genera 5.400 **empleos** directos y 16.000 indirectos

**Fuente**: DTYL-UIA en base a Centro de armadores fluviales y marítimos del Paraguay (CAFyM).

# Transporte fluvial y marítimo en Argentina y Paraguay

La baja presión impositiva en materia de transporte es lo que en un primer momento hizo atractivo a Paraguay como destino de embarcaciones extranjeras

La flota fluvial paraguaya comenzó con **embarcaciones usadas del Misisipi** por parte de empresas multinacionales

También se nutrió de **empresas armadoras argentinas** que en los años noventa quedaron liberadas de bandera

## Transporte fluvial y marítimo en Argentina y Paraguay

La participación de la marina mercante argentina en el tráfico marítimo es prácticamente nula en comparación a lo que sucede en Paraguay

**86%**

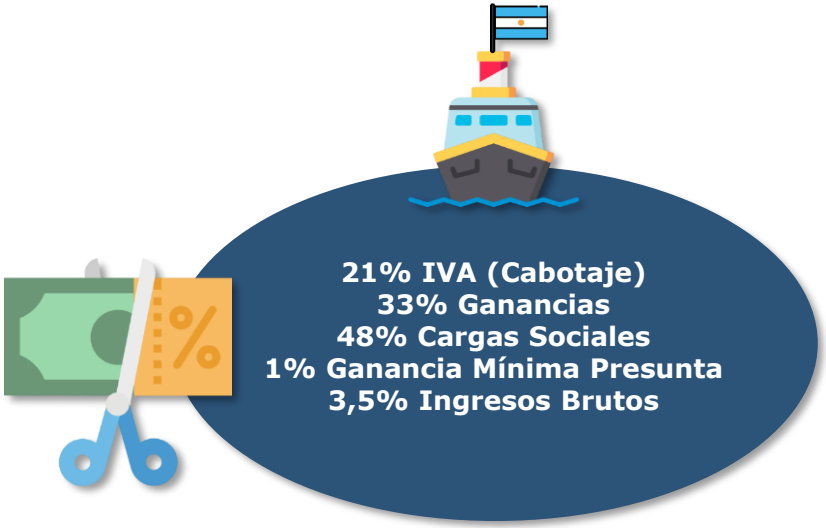
**6%**

**Fuente**: DTYL-UIA en base al Observatorio de la Industria Naval, Marítima, Fluvial y Portuaria.

# Transporte fluvial y marítimo en Argentina y Paraguay

La presión impositiva es mucho mayor en la estructura de costos argentina que en la paraguaya

**45,5%**




**106,5%**

**Fuente**: DTYL-UIA en base al Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y Cámara de la Industria Naval Argentina (CINA).

## Transporte fluvial y marítimo en Argentina y Paraguay

La presión tributaria es mucho mayor en la estructura de costos argentina que en la paraguaya

# Componentes Salariales Flota de Paraguay*

| | Básico | Francos | Vacaciones | SAC | Cargas Sociales | Seguro Médico | Costo Total Guaranies | Costo Total US$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CAPITAN | 55.000.000 | 27.500.000 | 5.500.000 | 6.872.000 | 14.520.000 | 700.000 | 110.092.250 | **19.416** |
| MARINERO | 6.000.000 | 1.980.000 | 532.000 | 664.734 | 1.404.480 | 700.000 | 11.281.214 | **1.989** |
| COCINERO | 7.500.000 | 2.475.000 | 665.000 | 830.917 | 1.755.600 | 700.000 | 13.926.517 | **2.456** |

* Contemplando un dólar a G$5.670

# Transporte fluvial y marítimo en Argentina y Paraguay

La presión tributaria es mucho mayor en la estructura de costos argentina que en la paraguaya

## Componentes Salariales Flota de Argentina*

| | Básico | Francos | Vacaciones | SAC | Cargas Sociales | Seguro Médico | Costo Total ARS | Costo Total US$ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CAPITAN | 77.491 | 23.526 | 7.973 | 14.675 | 59.162 | | **250.007** | **5.556** |
| MARINERO | 31.026 | 9.419 | 3.192 | 5.876 | 23.687 | | **100.098** | **2.224** |
| COCINERO | 40.629 | 12.335 | 4.180 | 7.694 | 31.019 | | **131.080** | **2.913** |

* Contemplando un dólar a AR$45 y convenio Junio 2018 + 25%

# Transporte fluvial y marítimo en Argentina y Paraguay

La presión tributaria es mucho mayor en la estructura de costos argentina que en la paraguaya

| | | Costo Total US$ | Costo Total US$ | |
|---|---|---|---|---|
| CAPITAN | | 19.416 | 5.556 | +249% |
| MARINERO | | 1.989 | 2.224 | -10,6% |
| COCINERO | | 2.456 | 2.913 | -15,7% |

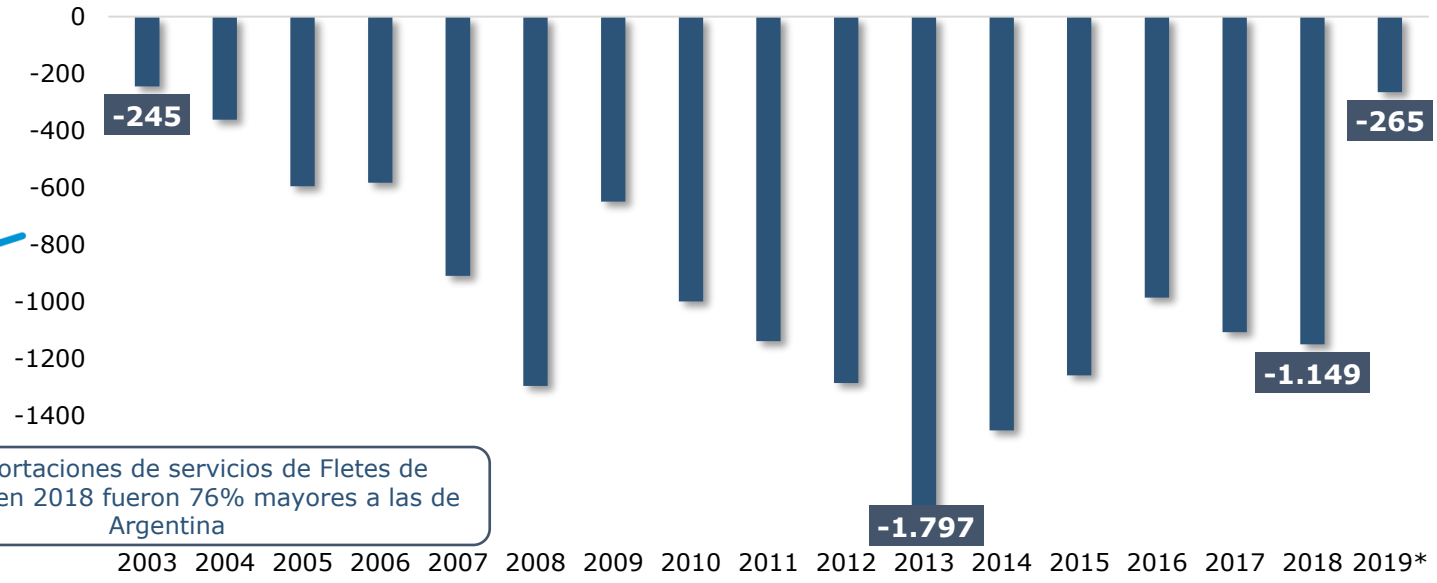
* Contemplando un dólar a AR$45 y convenio Junio 2018 + 25%

# Balance Cambiario: Saldo por Servicios de Fletes

En promedio durante los últimos 17 años, la balanza de la cuenta de fletes arrojó un déficit cercano a los mil millones de dólares. Las exportaciones en 2018 fueron de 200 millones de dólares y las importaciones de 1.350 millones de dólares

## Saldo Exportaciones e Importaciones de Fletes en Argentina

(Millones de dólares, 2003-2019)



Las exportaciones de servicios de Fletes de Paraguay en 2018 fueron 76% mayores a las de Argentina

* Hasta marzo de 2019

**Fuente**: DTYL-UIA en base a BCRA.

UNIÓN INDUSTRIAL ARGENTINA

# Departamento de Transporte y Logística

transporteylogistica@uia.org.ar · 4124-2375