



***Reunión Regional preparatoria de la
Conferencia de Exámen Global Decenal
de la Ejecución del Programa de Acción
de Almaty***

**EXAMEN NACIONAL
PARAGUAY**



**Expositor: Ingeniero Roberto Salinas
Asunción, 19 de noviembre de 2013**



Contenido

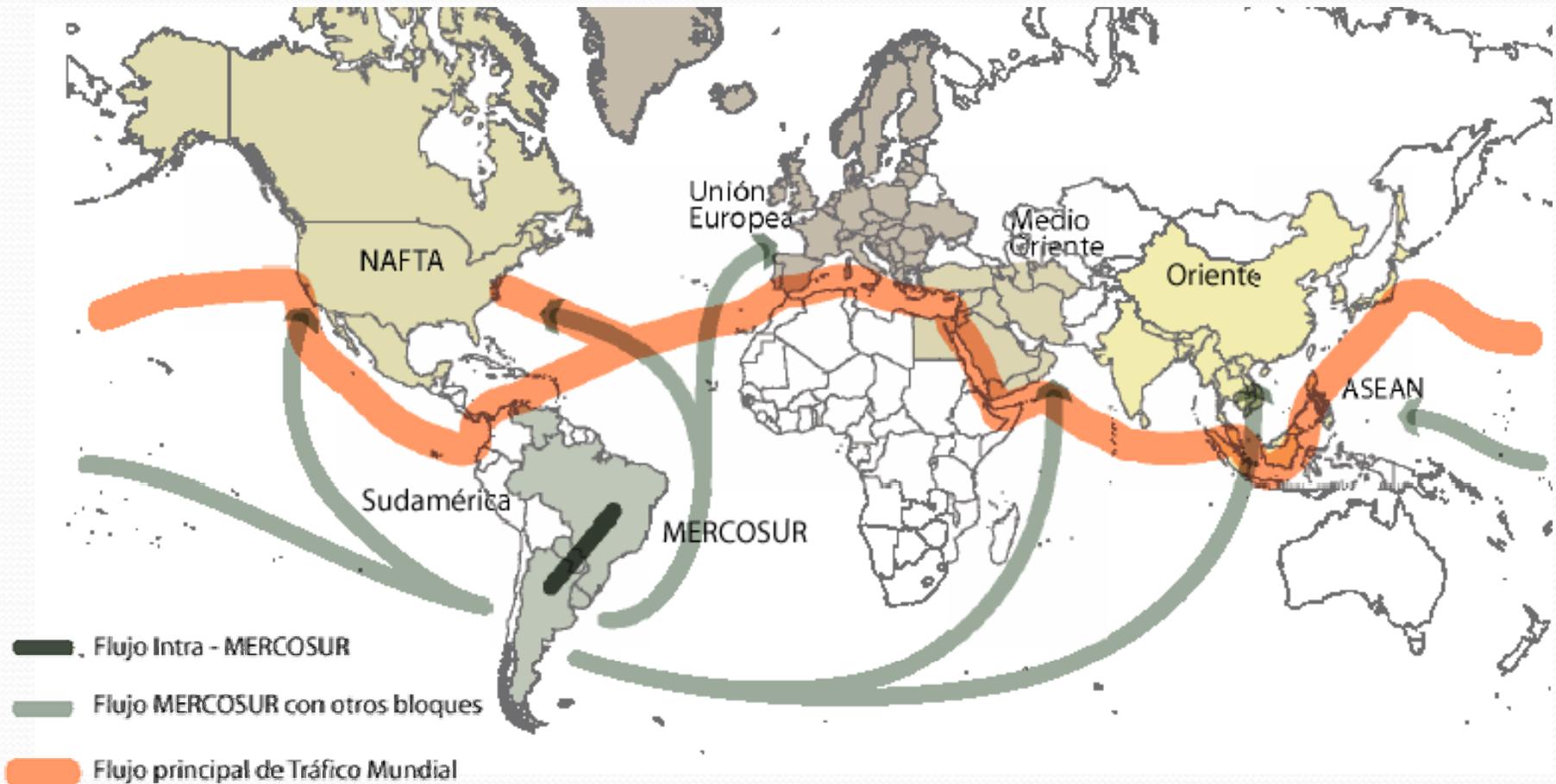
- Contexto Regional
- Conectividad y Políticas de Tránsito
- Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura
- Comercio Internacional y facilitación del Comercio
- Conclusiones



Contenido

- ✓ Contexto Regional
 - Conectividad y Políticas de Tránsito
 - Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura
 - Comercio Internacional y facilitación del Comercio
 - Conclusiones

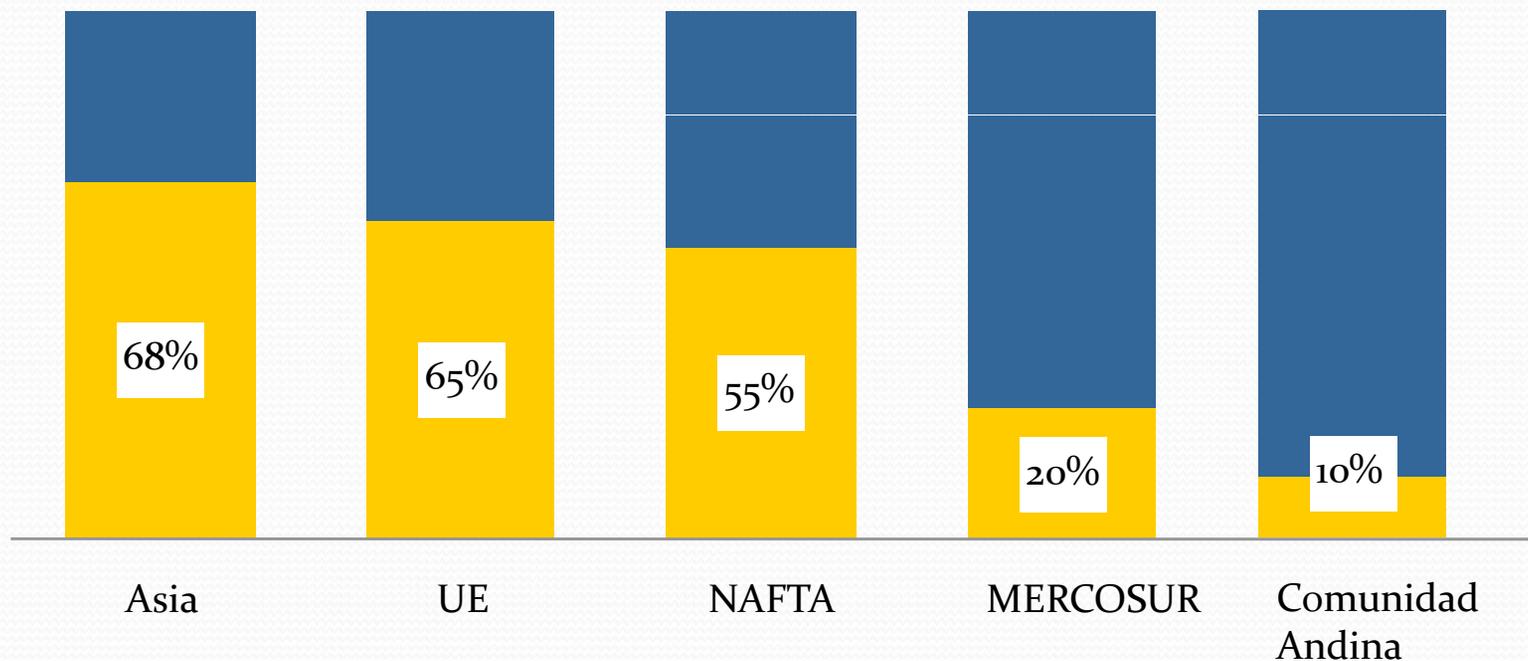
Flujos de comercio internacional



FUENTE: INDEC y CEPAL

Sudamérica – Baja dinámica del Comercio Intraregional

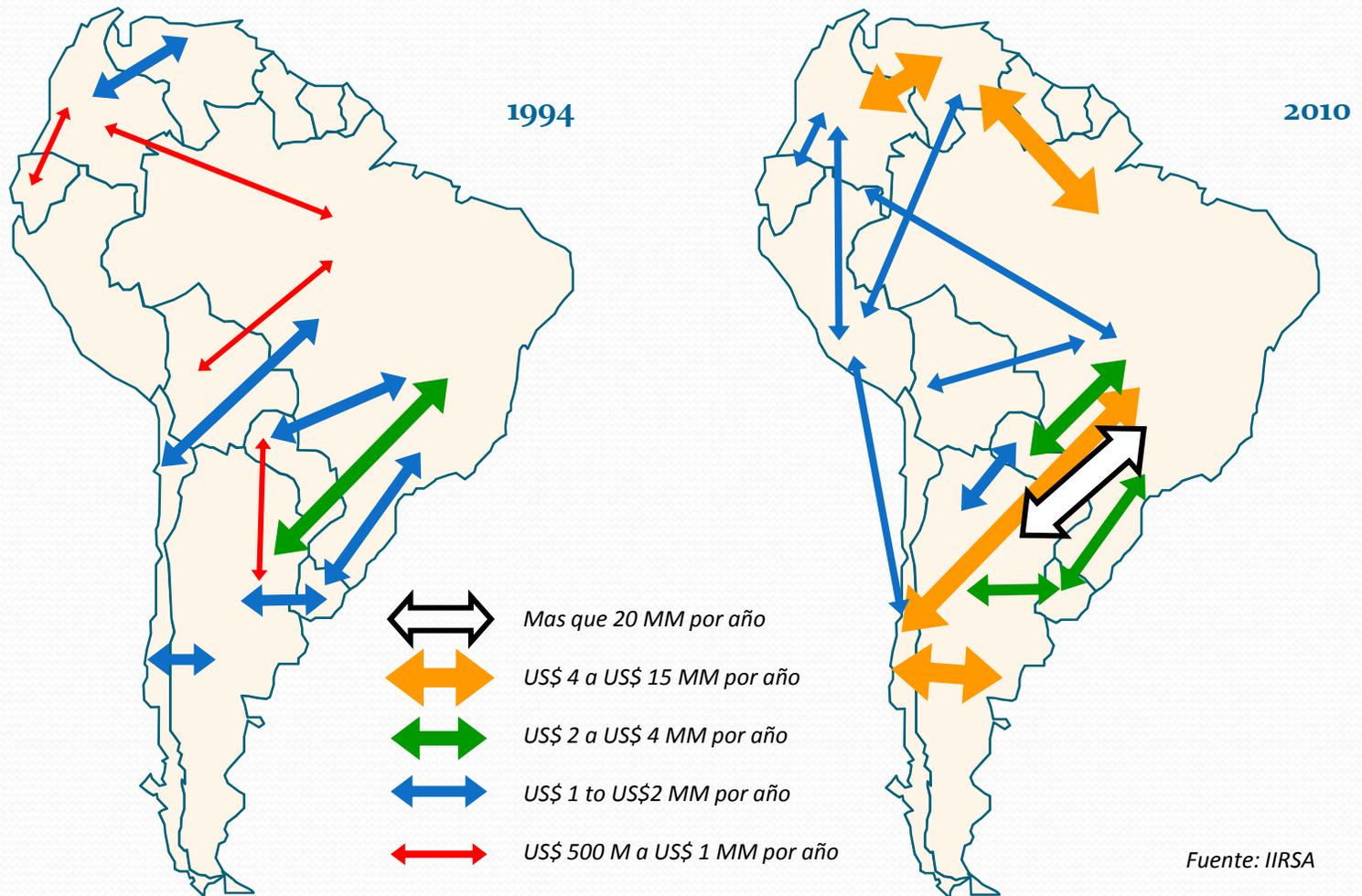
Comercio Intrarregional por Bloques – año 2010



Fuente: OMC 2011

Comercio Intraregional

Crecimiento del Comercio Intra-regional demanda un alto desarrollo de la infraestructura de transporte

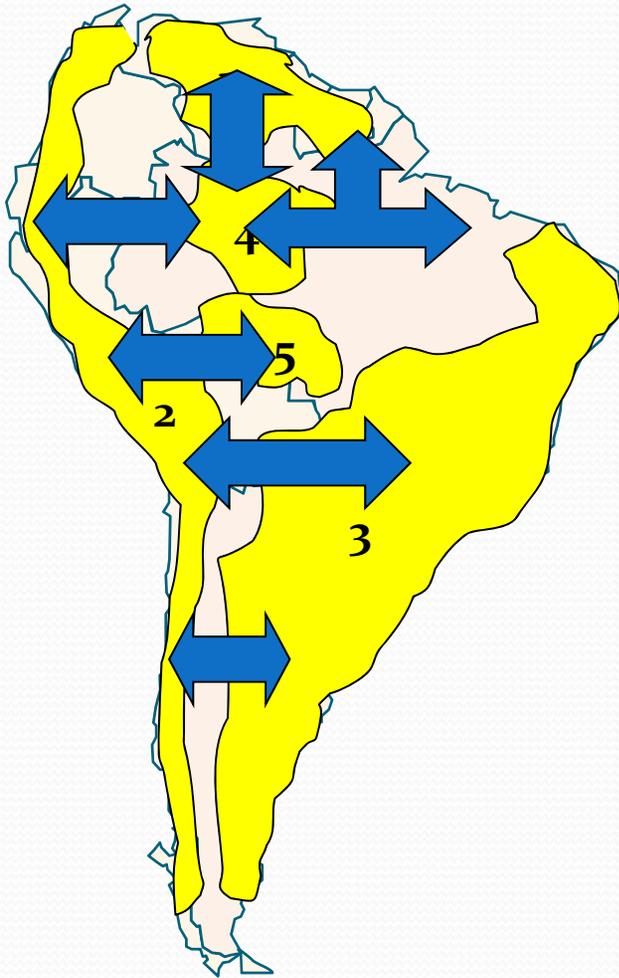




Integración Regional y apertura Comercial

- Los procesos de integración comercial de nivel bi y multilateral en la región, basados en la reducción de aranceles, no dieron respuesta satisfactoria a la necesidad del crecimiento económico de los países.
- Recientes estudios del BM, BID y CEPAL indican una alta incidencia del transporte y la logística sobre el comercio intra y extra regional (la eliminación total de aranceles ocasionaría un aumento del 7,7% de las exportaciones intraregionales. Lo mismo se lograría con la reducción de solo el 4,3% de los costos de transporte).

El desafío: Conectando espacios aislados



1. Caribbean platform
2. Andean platform
3. Atlantic platform
4. Amazonan platform
5. South Amazonan platform



Se lanza IIRSA en el año 2000

10 Ejes de Integración y Desarrollo

- (1) MERCOSUR – Chile
- (2) Andino
- (3) Interoceánico Central
- (4) Amazonas
- (5) Escudo Guyanes
- (6) Perú–Brasil–Bolivia
- (7) Capricornio
- (8) Sur
- (9) Hidrovía Paraguay-Paraná
- (10) Andino Sur

IIRSA PORTFOLIO



■ **10 Ejes**

■ **47 grupos de proyectos**

■ **531 Proyectos**

Transport: 87%

Energy: 11%

Telecommunication: 2%

■ **Total de Inversión:**

USD 116,1 billion

■ **Fuentes de financiamiento:**

43% Public

41% Public & Private

16% Private

■ **Situación 2011:**

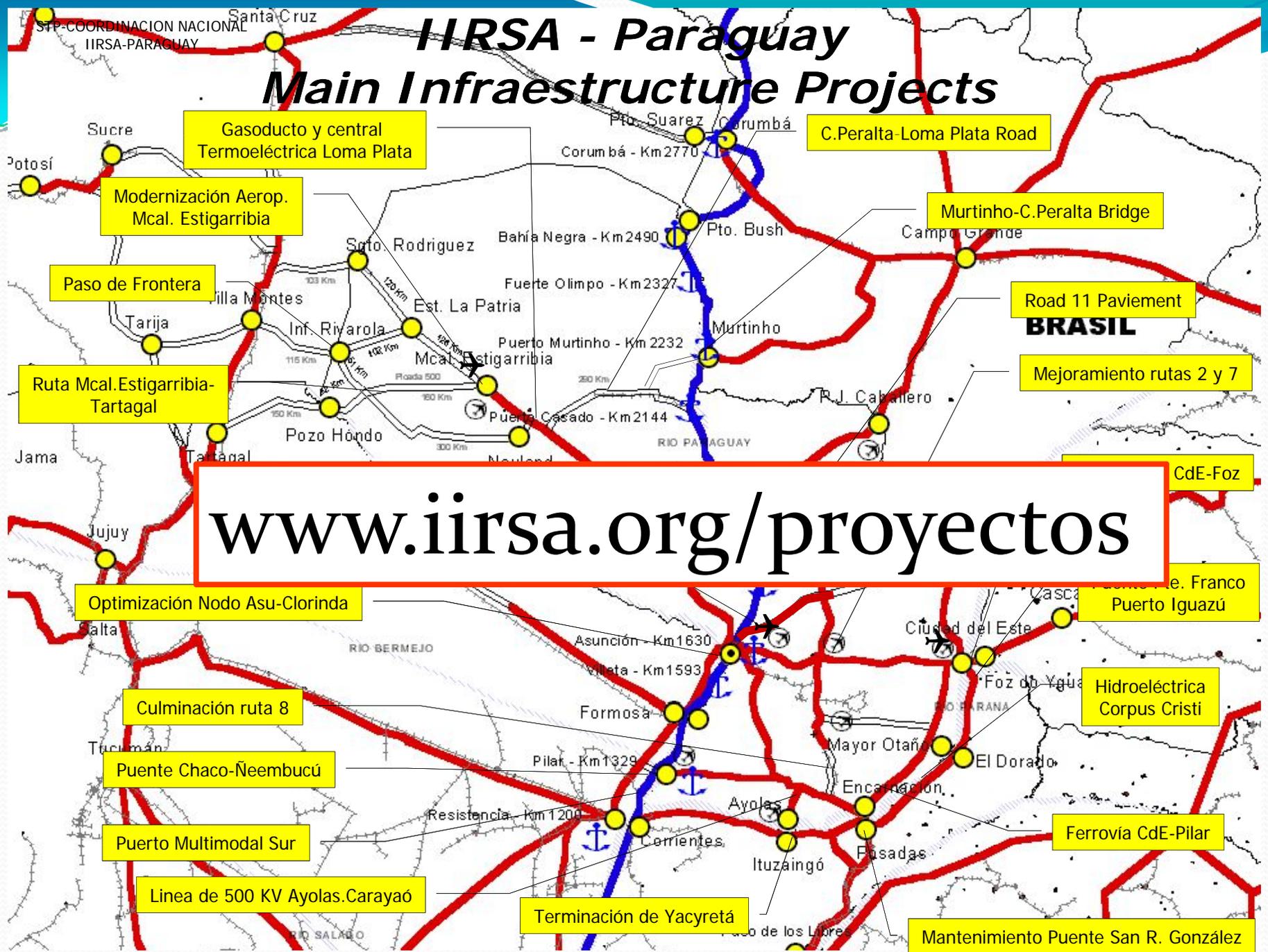
10% completed

36% under construction

28% under preparation

IIRSA - Paraguay

Main Infrastructure Projects



www.iirsa.org/proyectos

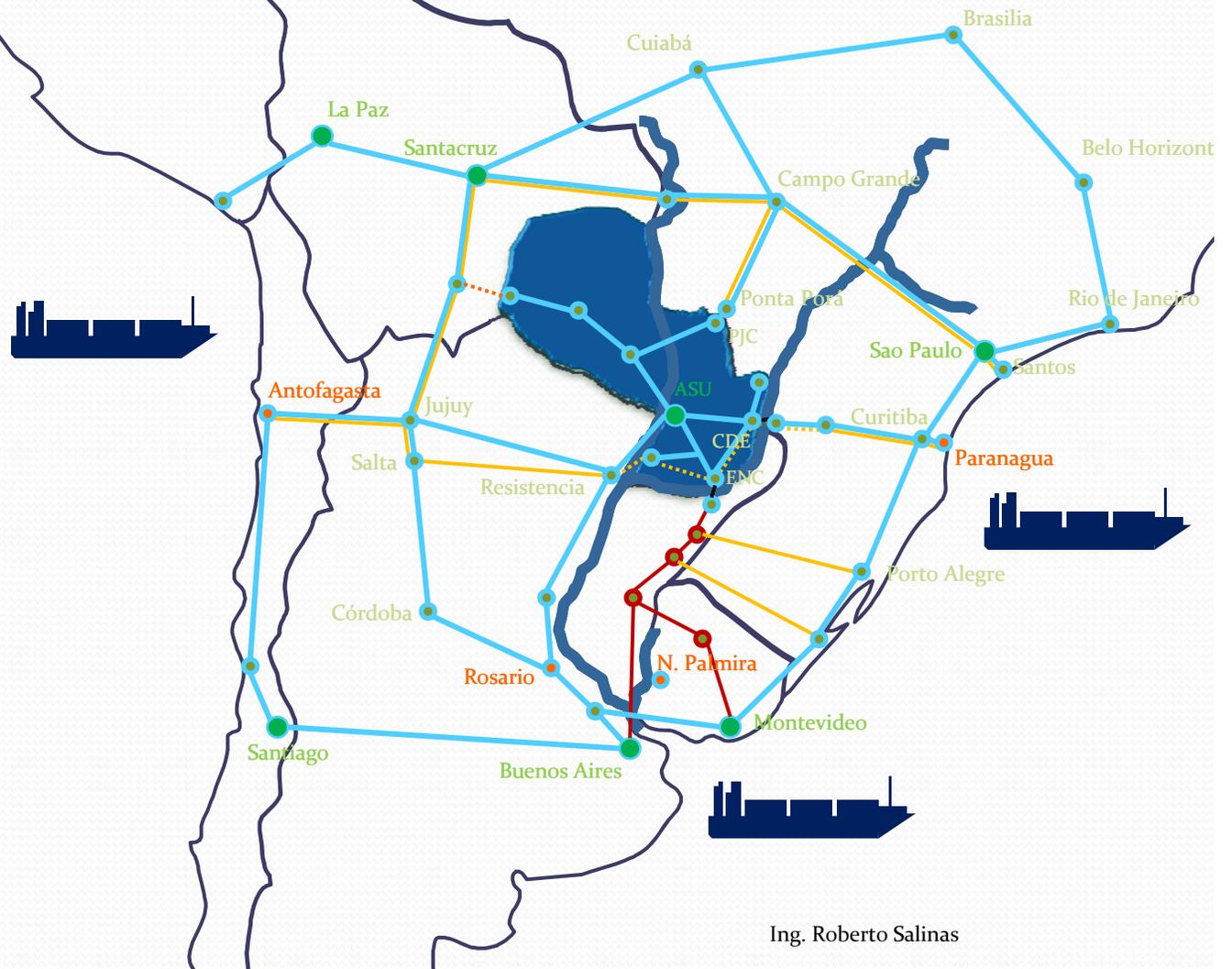


Contenido

- Contexto Regional
- ✓ Conectividad y Políticas de Tránsito
- Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura
- Comercio Internacional y facilitación del Comercio
- Conclusiones

Principales conexiones viales

Tramos carreteros	Distancia (km)
Asunción (PY) - Curitiba (PR)	965
Asunción - São Paulo (SP)	1.370
Asunción (PY) - Rio de Janeiro (RJ)	1.485
Asunción (PY) - Buenos Aires (AR)	1.269
Asunción (PY) - Montevideo (UY)	1.600
Asunción (PY) - Santiago (CL)	2.250
Asunción (PY) - Antofagasta (CL)	1.815



Ing. Roberto Salinas

**“Puente de la Amistad” (Cuello de botella)
Paraguay-Brasil**

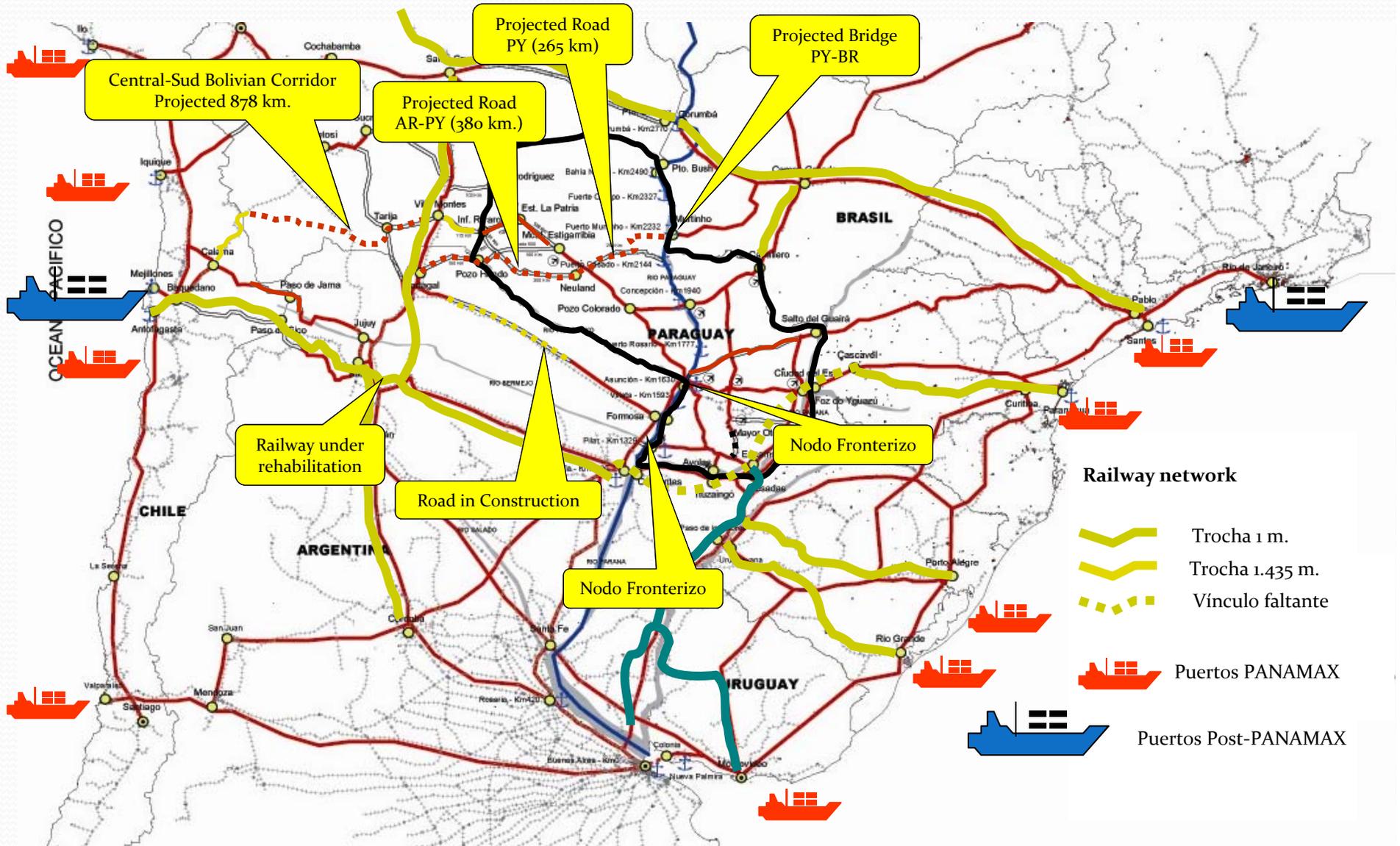


**“Ruta Transchaco” (Vínculo Perdido)
Paraguay-Bolivia**



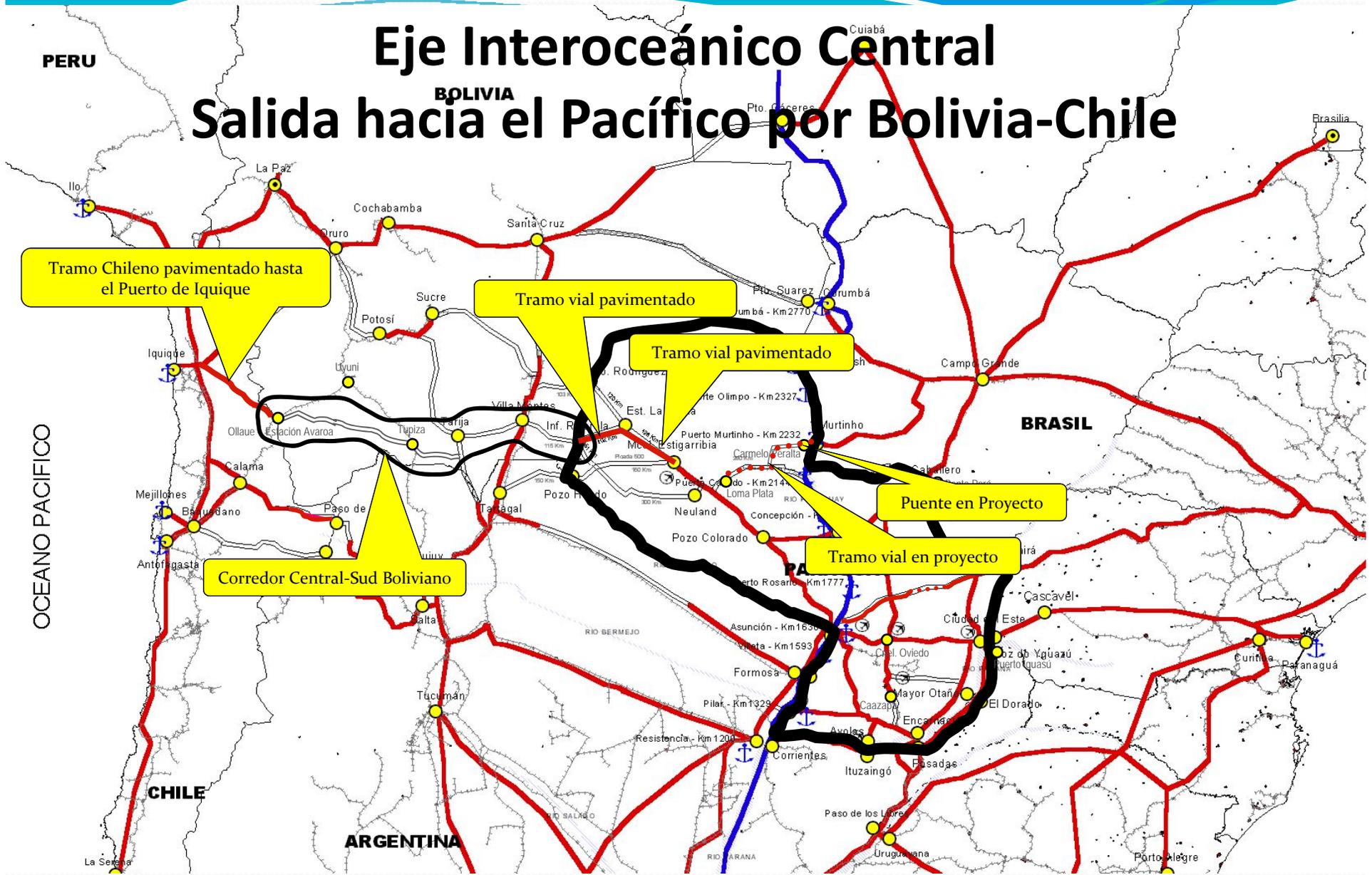
La Logística del Hinterland

Principales inversiones viales hacia puertos del Pacífico



Eje Interoceánico Central

Salida hacia el Pacífico por Bolivia-Chile





Políticas de tránsito

- ATIT (Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre)
- SGT5 Mercosur
- Principal Agenda
 - Inspección técnica vehicular
 - Responsabilidad civil en transporte de pasajeros
 - Transporte de mercancías peligrosas
 - Pesos y dimensiones de camiones



Contenido

- Contexto Regional
- Conectividad y Políticas de Tránsito
- ✓ Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura
- Comercio Internacional y facilitación del Comercio
- Conclusiones

Planes Nacionales en elaboración....

- Plan Maestro de Transporte

Ordenar en el corto, mediano y largo plazo el desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte y logística, con el objetivo de satisfacer con eficiencia y eficacia los requerimientos de la actividad productiva y de la población en general, de forma tal a contribuir con el desarrollo social, con la competitividad de la economía y con el acceso de la producción nacional a mercados internacionales.

- Plan Nacional de Logística

Racionalizar procesos, incrementar oportunidades para exportadores, capturar cadenas de suministro y de valor regional a través de mecanismos logísticos eficientes y reducir costos de transacciones comerciales



CONSORCIO
NK-NKLAC

LATIN AMÉRICA - CARIBBEAN



PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE



**INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE**



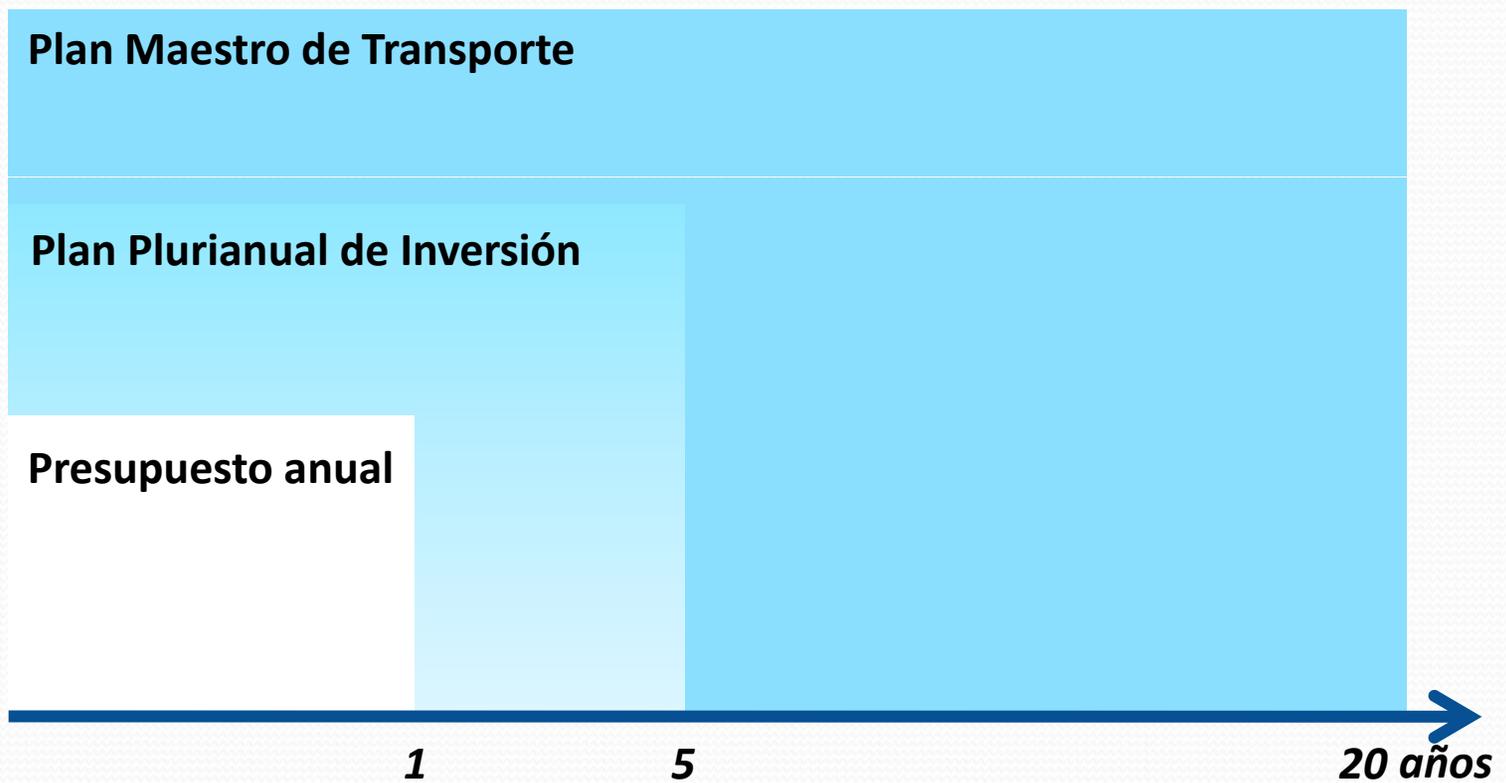
**SERVICIOS
DE TRANSPORTE**



**LOGISTICA
DE CARGAS**

PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE

Horizonte de Planificación



Cargas de mayor volumen y recorrido sobre la red nacional...

Ranking de cargas por volumen y recorrido sobre la red vial nacional

Nro.	Productos Transportados	Ton x día	Ton x km		km
1	Soja	39.099	10.623.171	28%	272
2	Combustible	10.431	3.213.945	8%	308
3	Fertilizantes	8.268	1.866.174	5%	226
4	Ganado vacuno	4.921	1.605.930	4%	326
5	Piedra, canto rodado, ripio	15.220	981.122	3%	64
6	Cerámica roja y ladrillos	6.937	965.542	3%	139
7	Máquinas agrícolas	3.508	948.268	2%	270
8	Arroz	3.230	836.786	2%	259
9	Cemento	2.830	794.361	2%	281
10	Gas licuado	1.454	717.483	2%	494
	Otros	79.091	15.623.722	41%	198
	Total General	174.988	38.176.503	100%	218

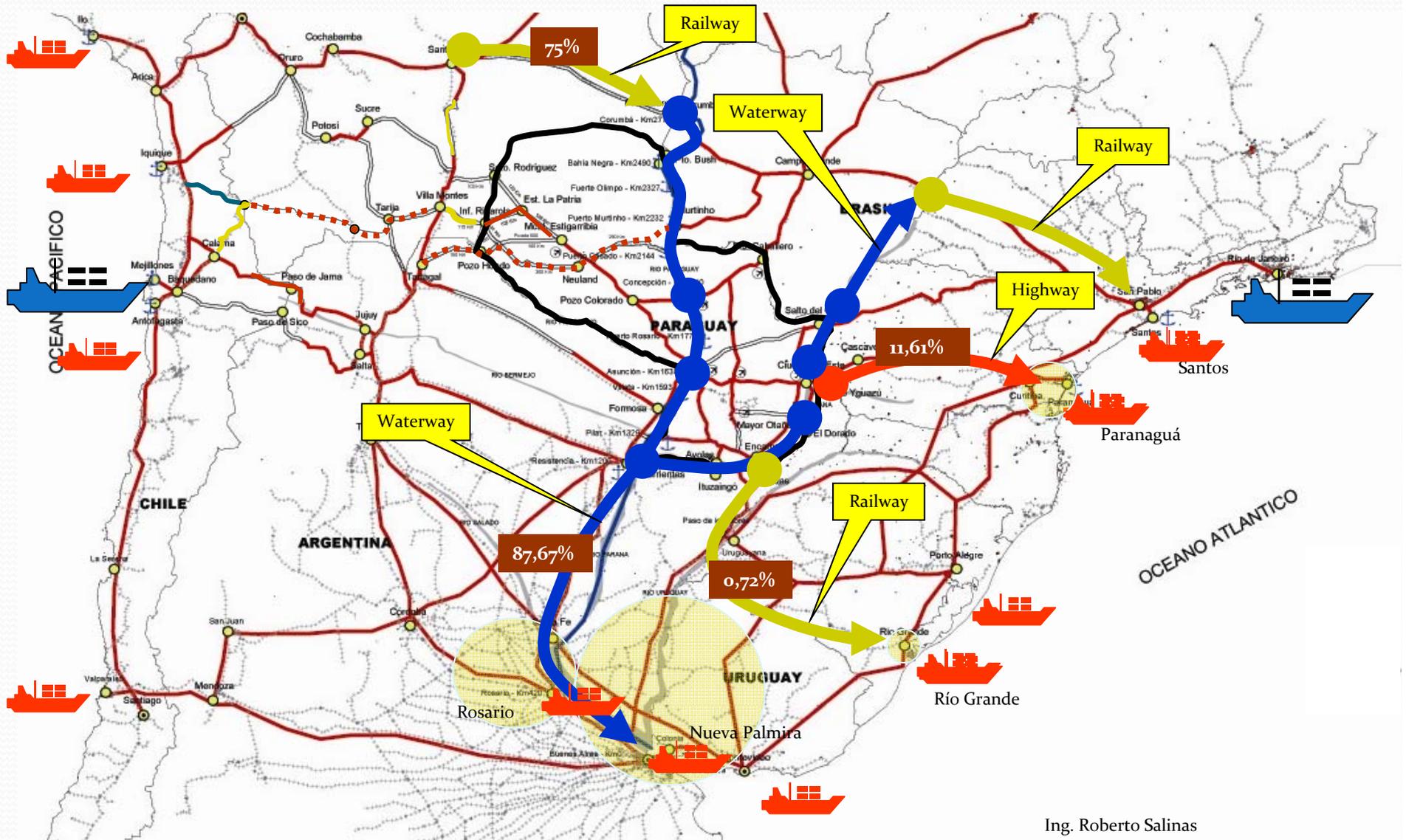
Matriz O-D mayo 2011

Volumen de Comercio Exterior por modo de transporte

Modo	Exportación	%	Importación	%
Fluvial	8.184.663	76,57%	4.022.676	67,01%
Terrestre	2.502.434	23,41%	1.963.247	32,70%
Aéreo	1.760	0,02%	17.600	0,29%
Total	10.688.857	100,00%	6.003.523	100,00%

Fuente: DNA año 2010

Principales flujos de soja



Cambios en la demanda modal

Exportación de Soja granel 2010 (en miles de ton.)

	Planificado para 2010	Real 2010*	Var. %
Vial	938	391	- 58,3 %
Fluvial	1.874	5.210	+ 178%
Ferrovionario	251	54	- 78,5%
Total	3.063	5.655	+ 84,6%

(*) datos Capeco

Evolución de exportación por modo

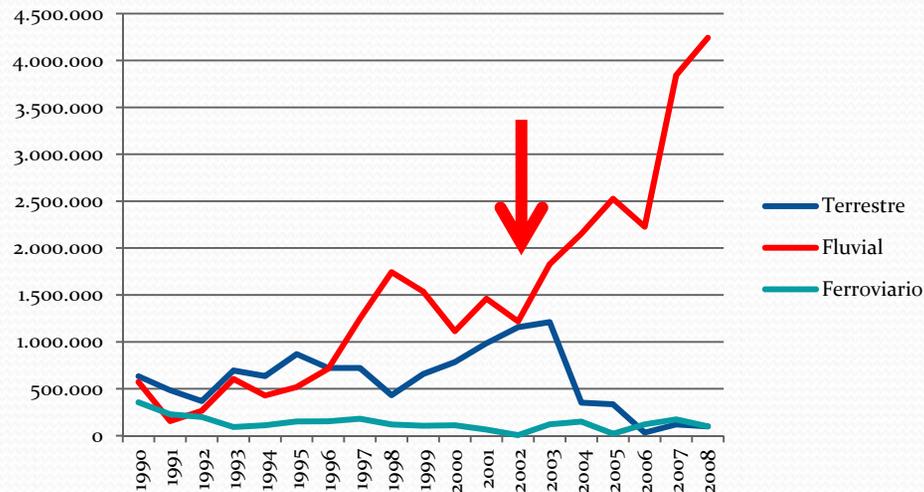
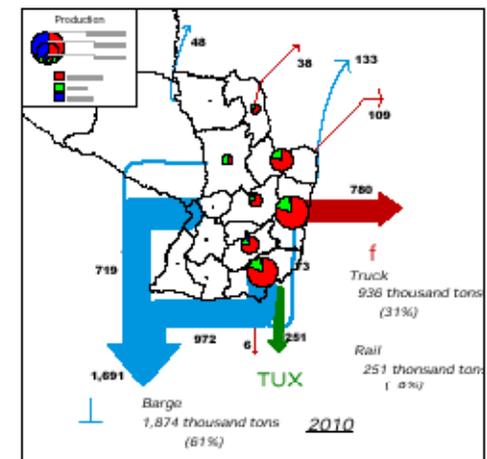
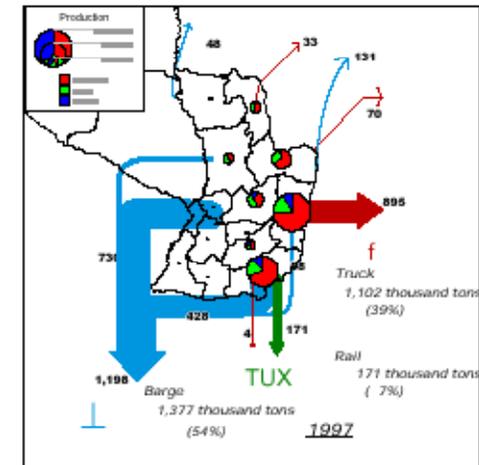


Figure 49 Production Volume and Export Route of Main Grain

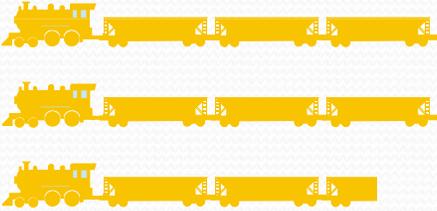
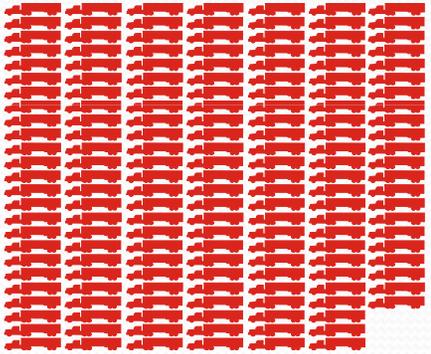


Hidrovia Paraguay Paraguay - Argentina



Comparativo Modal de Transporte

LESS SPACE, For equivalent cargo capacity of 30,000 ton:

MODAL	WATER	RAIL	ROAD
Cargo Capacity	<p>1 Convoy (20 barges and 1 tug)</p> <p>30,000 t</p> 	<p>15 Hopper Convoy (450 wagons)</p> 	<p>860 Trucks</p> 
Total Length	250 m	8,800 m	<p>17,200 m (130 km in movement)</p>

Corredor Ferroviario Bi-oceánico

- En el 2008 los Gobiernos de Brasil, Argentina, Chile y Paraguay decidieron llevar adelante el desarrollo de un sistema ferroviario bi-oceánico.
- Se solicitó al BNDES que financie un estudio de factibilidad de tal modo a determinar trazados, inversiones, demanda de cargas, esquema institucional de gestión, etc.
- En el 2009 el Consorcio Corredor Bi-oceánico inició el estudio que culminó en el mes de marzo de 2011

CONSÓRCIO CORREDOR BIOCEÂNICO



ENEFER

ERNST & YOUNG



Apoyo:



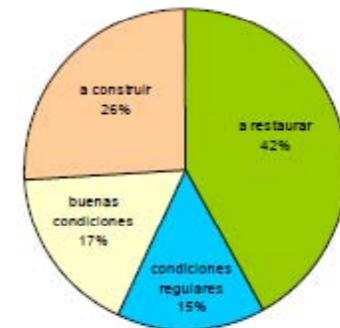
Características del ligación

■ Paranaguá – Antofagasta



■ Trocha 1,00 – 100%

Conservación tramos



Países	Extensión (km)
Brasil	934
Paraguay	608
Argentina	1470
Chile	340
Total	3352

MAPA GERAL DE LOCALIZAÇÃO DAS ROTAS
TRECHO PARANAGUÁ/BR - ANTOFAGASTA/CH

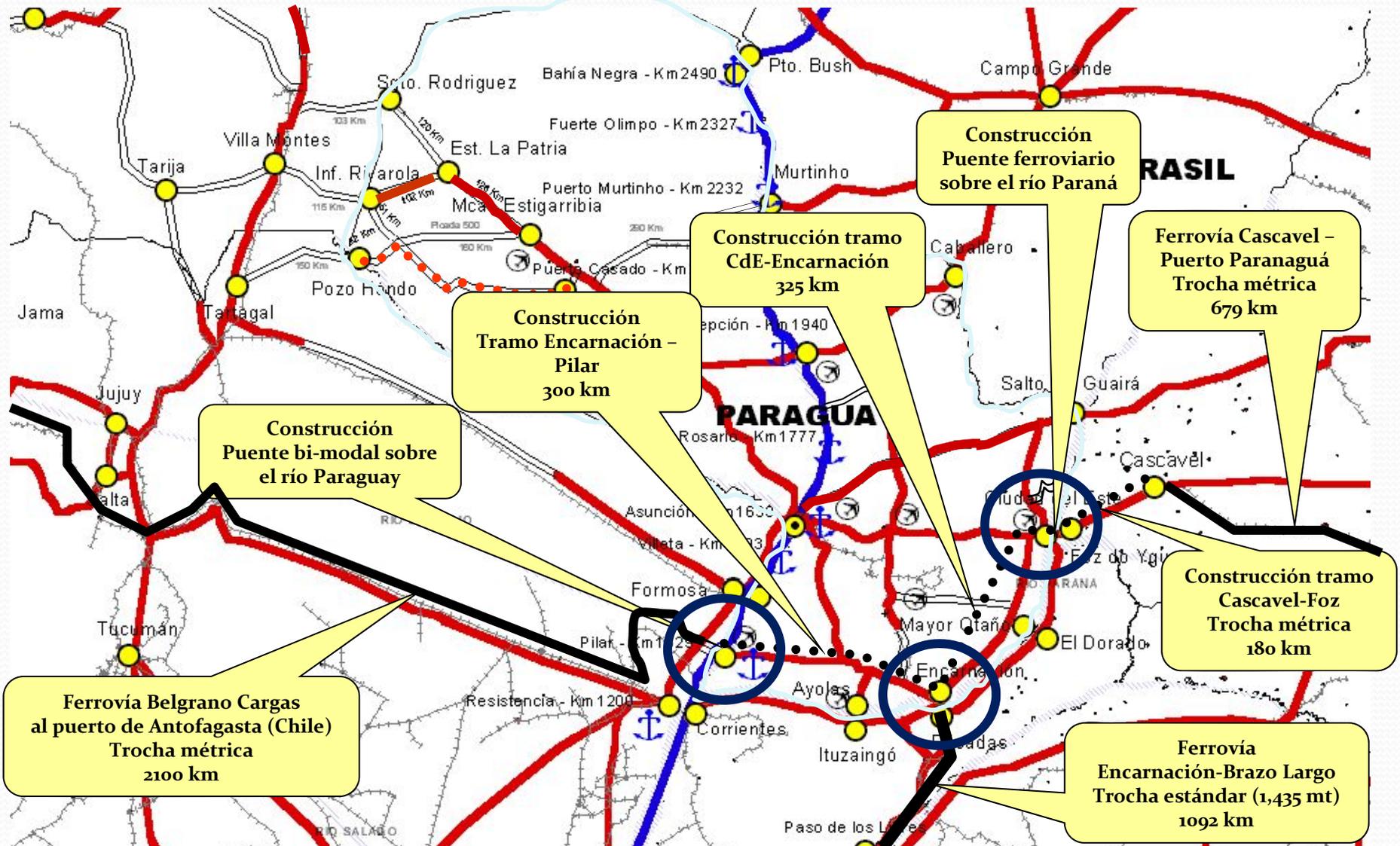
EJE CAPRICORNIO

País	Extensión (km)	Inversión (USD)
Argentina	1470	300 millones
Brasil	934	510 millones
Chile	340	17 millones
Paraguay	608	1,9 mil millones



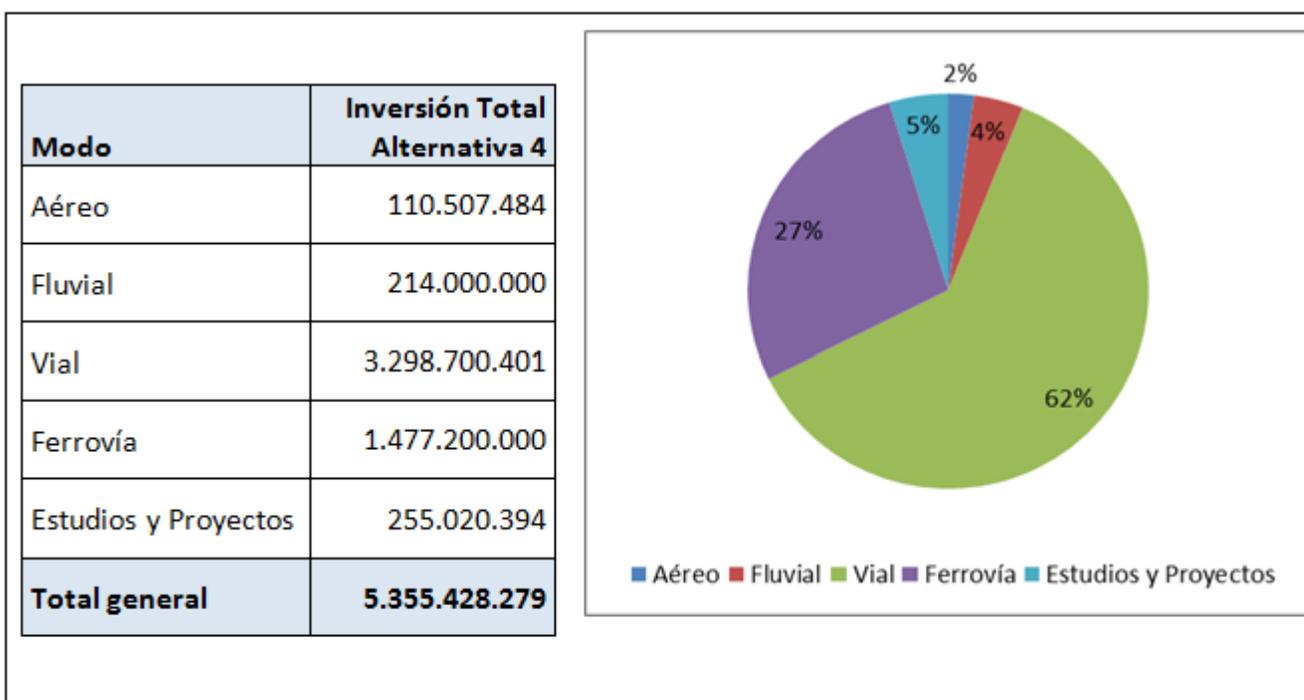
VPN	1,8 mil millones
TIR	10%

Corredor Ferroviario Bi-oceánico



Plan Maestro de Transporte

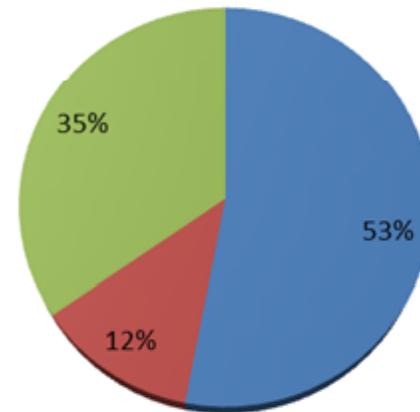
Programa de Inversión 2012 - 2021



Plan Maestro de Transporte

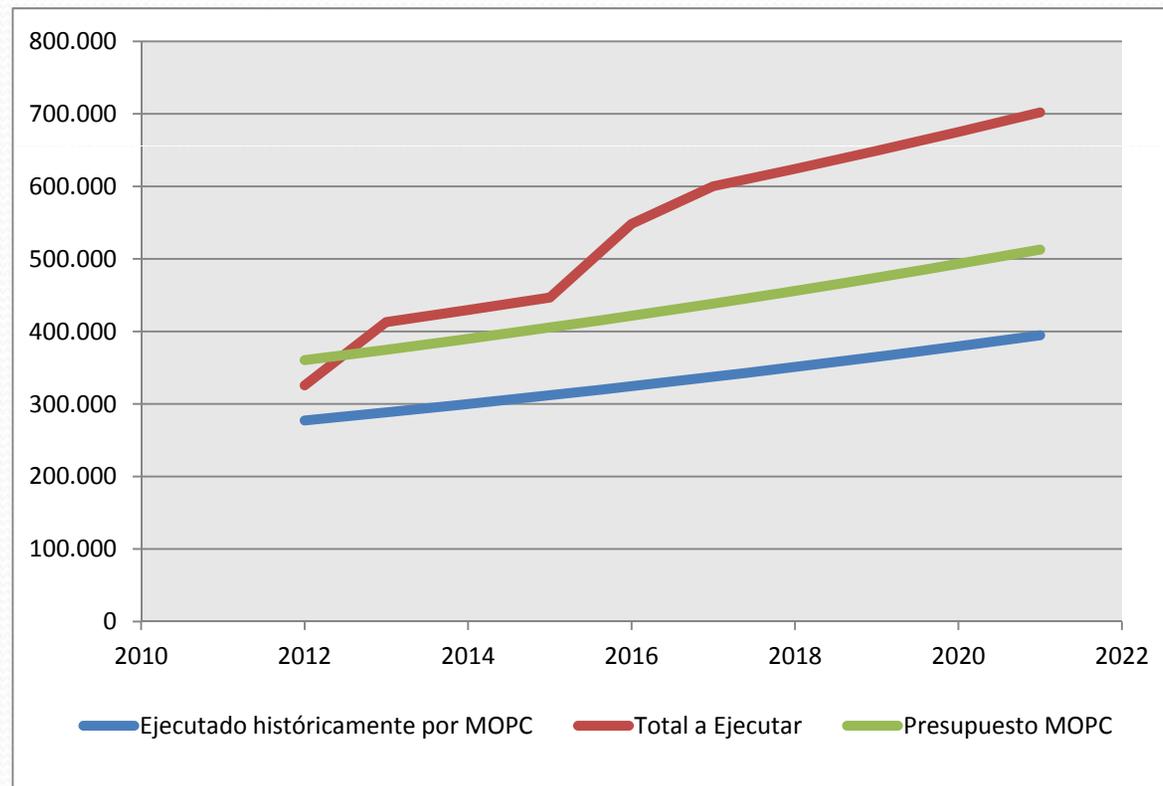
Modalidad de financiamiento propuesta

Modalidad	Suma de Costo Total - Alt. 4
Mixto	1.607.707.485
Privado	374.000.000
Público	1.049.917.653
Total general	3.031.625.138



■ Mixto ■ Privado ■ Público

Plan Maestro de Transporte Cronograma de Inversión 2012-2021



Gestión Financiera: Mecanismos existentes vs Riesgo de Demanda

Mecanismo	Riesgo de demanda	Financiamiento
Ley de Concesiones 1618/00	Privado	Privado
Ley de Contrataciones Públicas 2051/03	Público	Público

Gestión Financiera: Mecanismos existentes vs Riesgo de Demanda

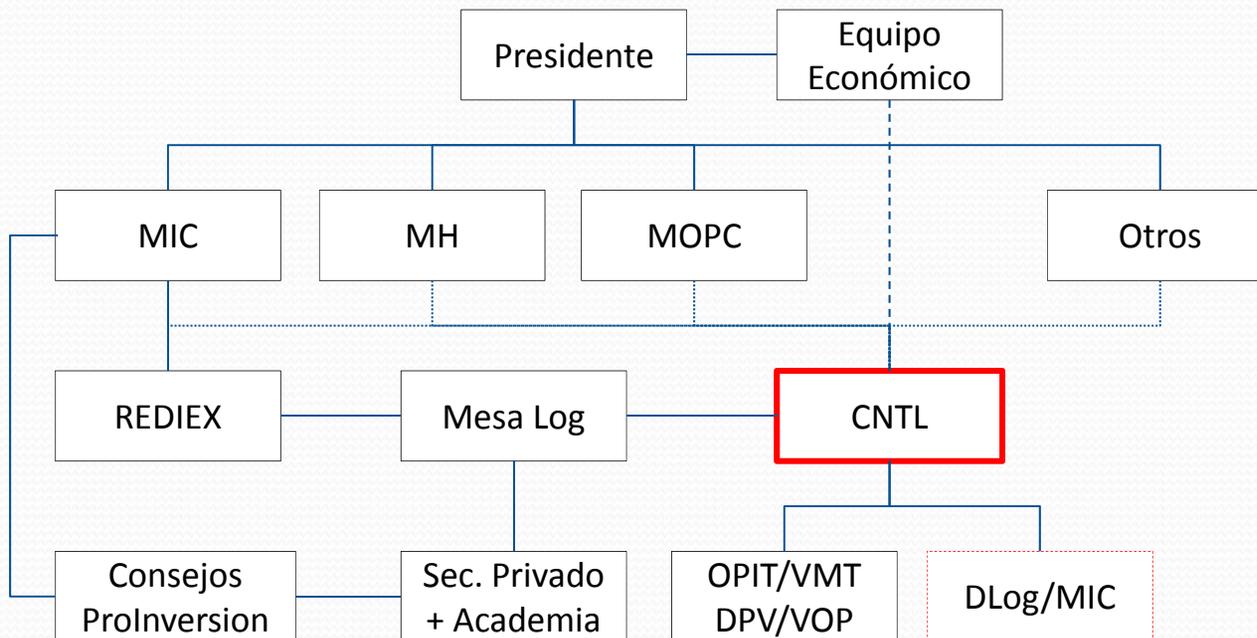
Mecanismo	Riesgo de demanda	Financiamiento
Ley de Concesiones 1618/00	Privado	Privado
Proyecto de Ley APP	Público o mixto	Privado o mixto
Ley de Contrataciones Públicas 2051/03	Público	Público

Aspectos Institucionales a modernizar...

	Transporte terrestre carretero	Aeronáutico	Fluvial y portuario	Ferrovionario
Rectoría (políticas y planificación)	MOPC (VMT)	MOPC (VMT)	MOPC (VMT)	MOPC (VMT)
Regulación y control	DINATRAN	Ente regulador (a crearse)	Ente regulador (a crearse)	DINATRAN
Régimen tarifario	P. Ejecutivo, previa revisión del Equipo Económico	P. Ejecutivo previa revisión del Equipo Económico	P. Ejecutivo previa revisión del Equipo Económico	P. Ejecutivo previa revisión del Equipo Económico
Operación	Sector privado	DINAC/Sector Privado	ANNP/Sector privado	FEPASA/sector privado
Provisión de infraestructura	MOPC	MOPC	MOPC	MOPC
Coordinación y articulación intermodal	Consejo Nacional de Transporte y Logística	Consejo Nacional de Transporte y Logística	Consejo Nacional de Transporte y Logística	Consejo Nacional de Transporte y Logística

Aspectos institucionales

- Constitución del Consejo Nacional de Transporte y Logística



*Integrantes públicos:
MOPC, MIC, MH, STP,
MRE.*

*Nivel de Viceministros
coordinados por el
VMT.*

*La Oficina de
Planificación Integral
del Transporte del
VMT que se encargará
de monitorear el PMT.*



Contenido

- Contexto Regional
- Conectividad y Políticas de Tránsito
- Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura
- ✓ Comercio Internacional y facilitación del Comercio
- Conclusiones

Aprovechamiento de acuerdos comerciales

• Acuerdos de Libre Comercio

ACUERDOS	AÑO
I. ACUERDOS DE LIBRE COMERCIO	
MERCOSUR - Israel	2007
MERCOSUR - Chile	1996
MERCOSUR - Bolivia	1996
II. ACUERDOS MARCO	
MERCOSUR - Perú	2005
MERCOSUR - Colombia, Ecuador y Venezuela	2004
MERCOSUR - India	2004
MERCOSUR - Comunidad Andina	2002
MERCOSUR - México	2002
MERCOSUR - SACU	2000
III. ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL	
MERCOSUR - México	2002

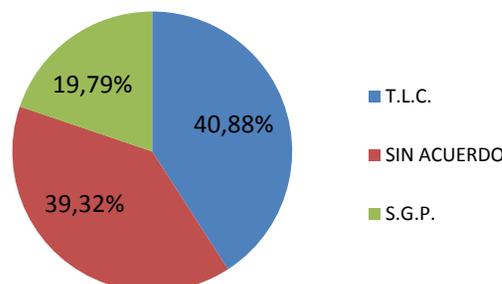
• Sistema Generalizado de preferencias

Países Otorgantes del Sistema Generalizado de Preferencias	Australia	Canadá	Estados Unidos	Japón	Noruega	Nueva Zelanda	Rusia	Suiza	Unión Europea
Participación SGP en la Exportación nacional	12%	99%	24%	98%	100%	100%	97%	100%	BE: 99 % ESP: 94,6 % FR: 93,1% HOL: 81,9% ITA: 43,2% ALE: 17,6% GRE: 7,2% ESV: 100% ESQ: 100%

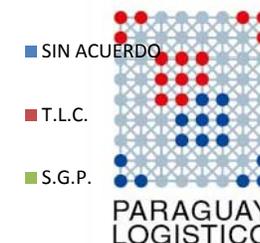
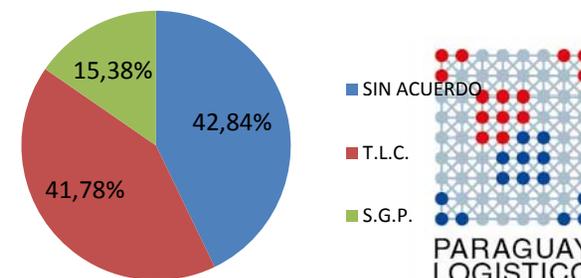
• Ventanillas únicas



Valor 4.334.007.311 USD



Volumen 9.804.465 toneladas



Mapa de densidad de valor de productos de comercio exterior

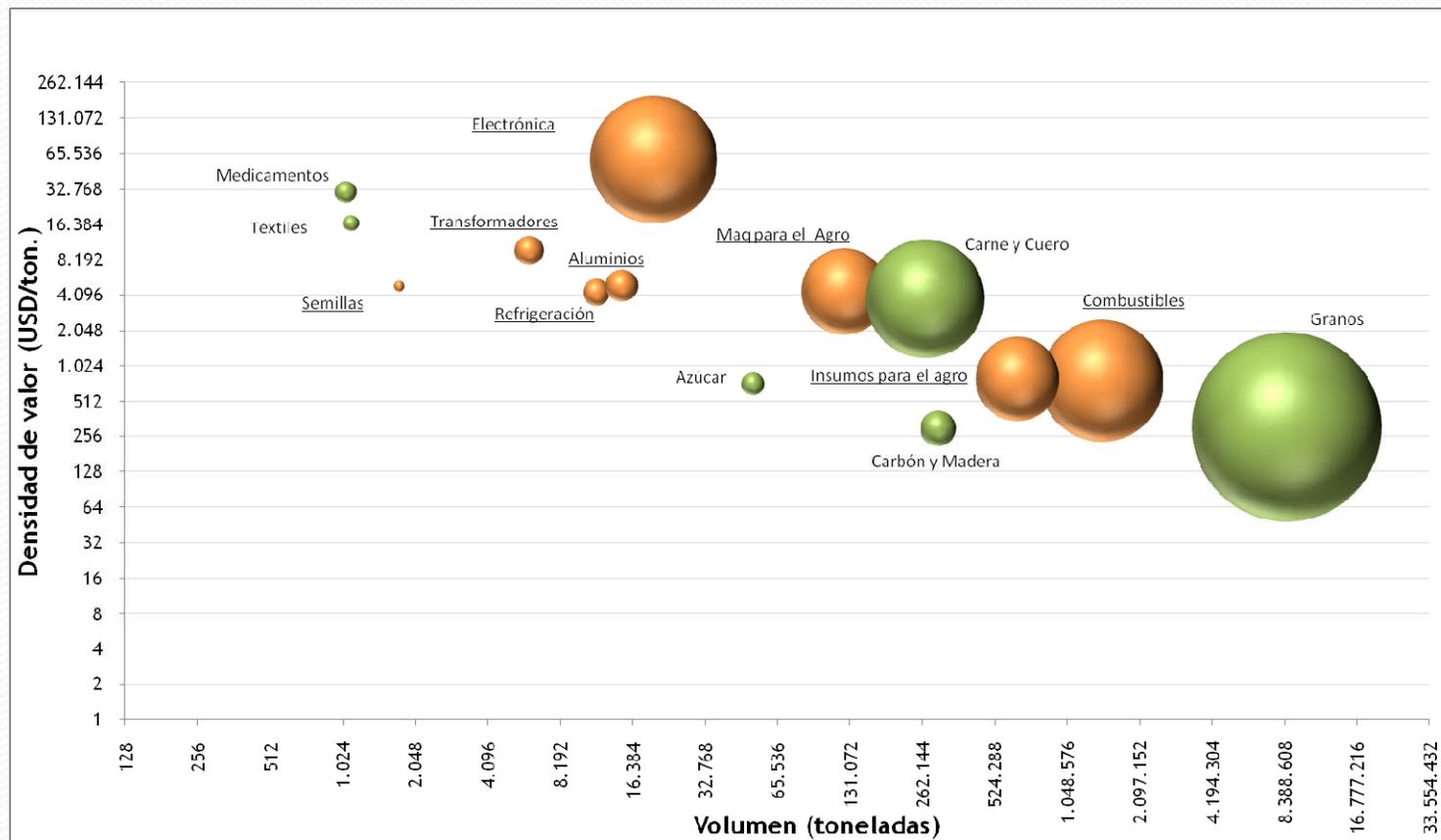
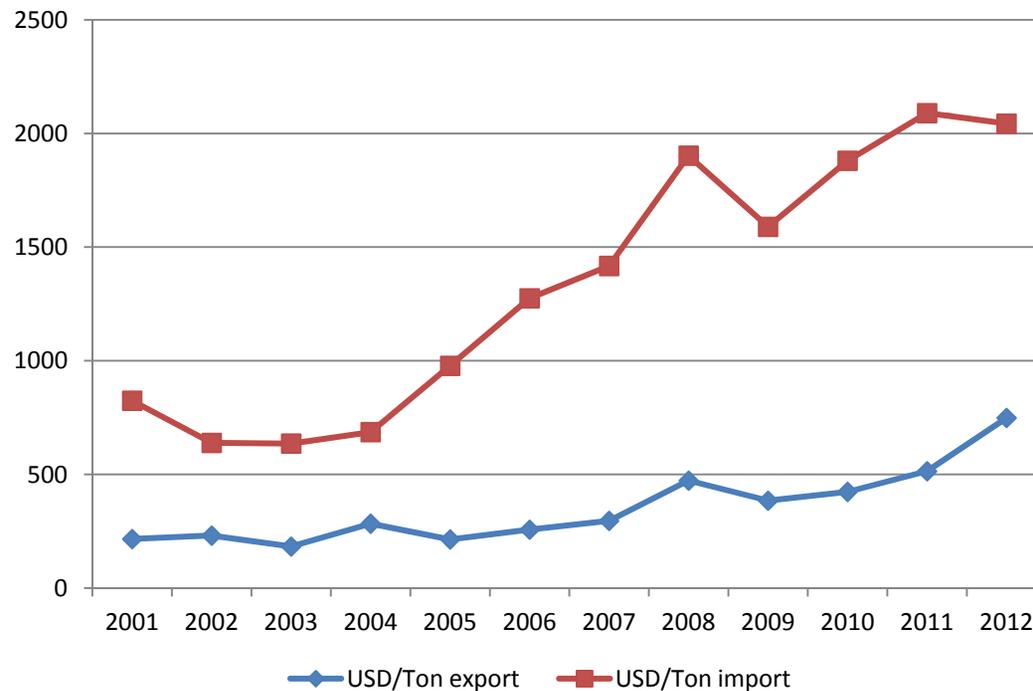


Gráfico de densidad de valor 2010 en base a datos de SOFIA

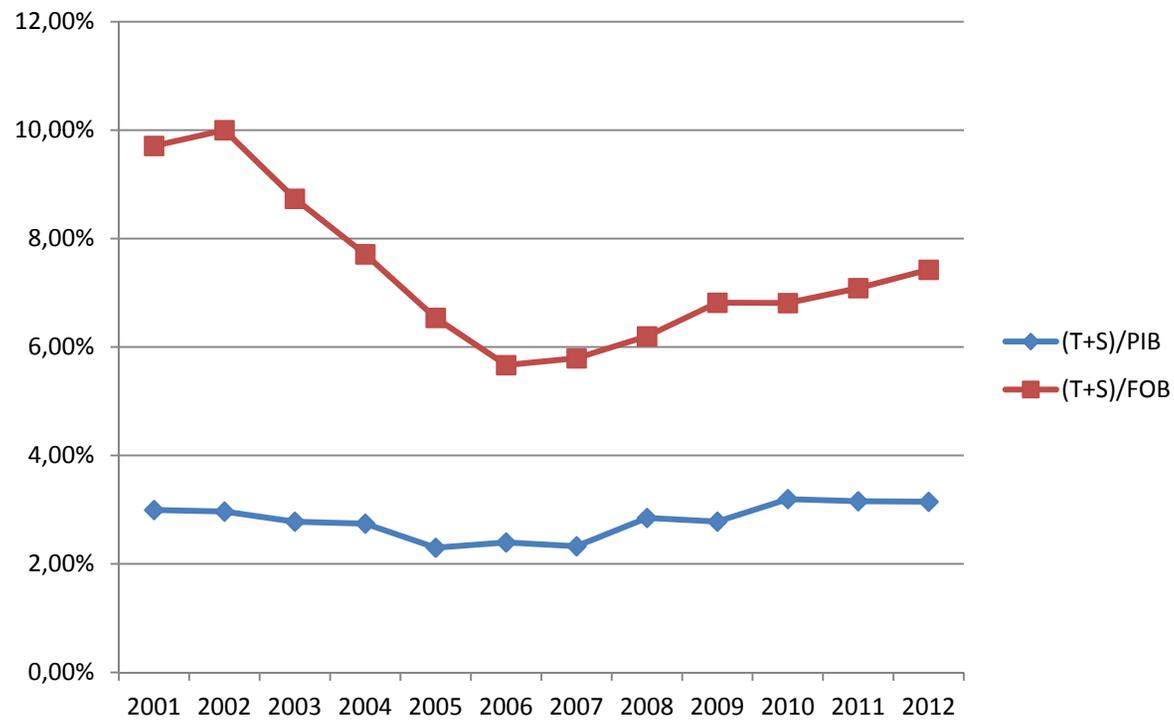
Variación de la densidad de valor de productos de exportación e importación



Fuente: BCP



Evolución de costos de transporte y seguro para cargas de importación



Fuente: BCP





Mecanismos de facilitación en implementación

- VUE – Ventanilla Única de Exportación
- VUI – Ventanilla Única de Importación
- OEA – Operador Económico Autorizado
- BASC – Normas de comercio seguro
- UNODC-WCO – Programa de control de contenedores

Desarrollo del Sistema

La VUI fue desarrollada a partir del sistema de gestión electrónico VUE (Ventanilla Única de Exportaciones), mediante la firma de un Convenio de Cooperación y Asistencia entre la DNA y el Ministerio de Industria y Comercio, (22 de abril de 2010). Su implementación ha culminado a fines del mes de mayo, se encuentra funcionando y en proceso de incorporación de las instituciones relacionadas.

PROCESO *on line*



www.aduana.gov.py

Ventanilla Única del Importador

www.aduana.gov.py

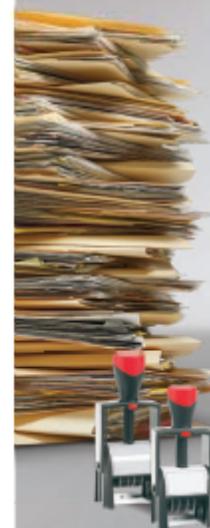
Porque un país más moderno, eficiente y transparente nos interesa a todos y todas.

Paraguay *importa!*



Ventanilla Única del Importador

Estás a un **CLICK** de abandonar los trámites burocráticos



www.aduana.gov.py

Paraguay *importa!*

Apoya:





República del Paraguay



Ministerio de Industria y Comercio



BID

Ventanilla Unica de Exportación

Quiénes Somos | Contáctenos | Entidades e Instituciones Rectoras

Hoy es Martes, 19 de Noviembre de 2013, 02:47:06

- « Concepto y Definiciones
- « Objetivos y Propósitos
- « Ventajas y Beneficios
- « Usuarios Directos e Indirectos
- « Características Técnicas
- « Informes
- « Convenios
- « Plan Estratégico
- « Manuales
- « Formularios de Registro
- « Misceláneas
- « Requisitos para Acceso al VUE
- « Registro de Reclamos de Exportadores
- « Estadísticas de Comercio Exterior
- « **Novedades**
- « **Download**
- « **Leyes, Decretos, Resoluciones, Convenios**

Nuevas Resoluciones

- Resolución MIC Nro. 662/08 Por la cual se dispone la Implementación del Sistema Electrónico de gestión para la Tramitación y Emisión de Certificados de Importación de Materia Prima e Insumos, bajo el régimen del Decreto 11.771/00 y su decreto modificatorio Nro 11.525/07.

- Resolución MIC Nro. 483/08 Por la

Registro Único del Exportador



Tramitación Electrónica Documentos de Exportación



Tramitación Electrónica Certificado de Origen



ENTRAR ▶

NOVEDADES

Solicitar Usuario Acceso al VUE

LINKS DE INTERÉS

Instituciones del Estado y privadas que intervienen o participan del proceso de exportación:

- MIC
- MH
- ADUANA
- CAPEX
- CAPECO
- CDAP
- SENAVE
- INFONA
- FEPAMA
- CEDIAL
- CNCSP
- UIP
- AIEP-UE

Instituciones internacionales que interesan en el proceso de exportación:

- ALADI
- ALADI - Normas
- MERCOSUR
- BIOTERRORISMO EEUU(.pdf)
- GUATEMALA
- BOLIVIA
- CHILE
- FORO BRASIL

Su Opinión nos Interesa, ayúdenos a ser



INTERNATIONAL MONETARY FUND

Fiscal Affairs Department

Modernización de la Administración Aduanera de Paraguay:

***Operador Económico Calificado y
Procedimientos de Despacho a Domicilio***



Contenido

- Contexto Regional
- Conectividad y Políticas de Tránsito
- Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura
- Comercio Internacional y facilitación del Comercio
- ✓ Conclusiones



Conclusiones

- El dinamismo del mercado debe ser acompañado por políticas estatales eficaces y eficientes
- Se debe priorizar la modernización institucional del Estado
- Hay mucho que mejorar en cuanto a la coordinación de los distintos actores de las cadenas logísticas
- Se debe insistir generar escala mediante la integración productiva
- Los LLDC deben ser beneficiarios de políticas diferenciadas por parte de Organismos Multilaterales
- Debe insistirse en la instalación de observatorios sobre corredores sensibles al comercio exterior.



Gracias por su atención

Para mas información visite:

www.mopc.gov.py
www.paraguaylogistico.org
www.iirsa.org