

Red Troncal de Navegación Río Paraná – Río de la Plata

Logística, Control y Facilitación

Guillermo Hernández

Presidente del Centro de Navegación

II Conferencia Hemisférica sobre
Puertos Interiores, Hidrovías y Dragado

Buenos Aires 19 de Mayo de 2017





- Entidad civil fundada en 1900.
- Representa los intereses del transporte marítimo en aguas y puertos argentinos buscando la eficiencia y la competitividad en beneficio de nuestro comercio exterior.
- 64 asociados vinculados al transporte marítimo, los puertos y la logística.
- Brinda formación académica de excelencia relacionada con el mundo de la navegación y el comercio internacional a través de su Centro de Estudios.
- Miembro de FONASBA (Federación de Asociaciones Nacionales de Brokers y Agentes Marítimos).
- Miembro de C.I.A.N.A.M. (Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos).



Granelero



Empuje



Portacontenedor



Crucero



Navegación deportiva



Metanero



Tanque



Frigorifico



Car Carrier

Una vía de transporte fluvial debe tener como meta tres condiciones fundamentales para el desarrollo económico y logístico: **a)** obtención de menores costos de transporte; **b)** tiempos de tránsito mínimos y **c)** ambientalmente sustentable.

Está definida como un medio fluvial que une al menos dos centros de distribución donde convergen los sistemas marítimos, fluviales y terrestres.

La circulación de cargas a través de una vía fluvial entre sus lugares de origen y los de destino, necesita de un sistema que facilite el normal flujo de estas y elimine las restricciones para hacerlo más ágil y más económico.

Comprende la infraestructura, los procedimientos logísticos en los puertos, los procedimientos en las aduanas, las normas y regulaciones, y la información tecnológica necesaria para conectar al transporte.

- ☐ Costos bajos y facilidades en cargas de volumen.
- ☐ Economía en el uso de los combustibles.
- ☐ Menor impacto ambiental sustentable.
- ☐ Minimizar congestión de tránsito y efectos negativos.
- ☐ Equilibrar necesidades de control / fluidez del transporte

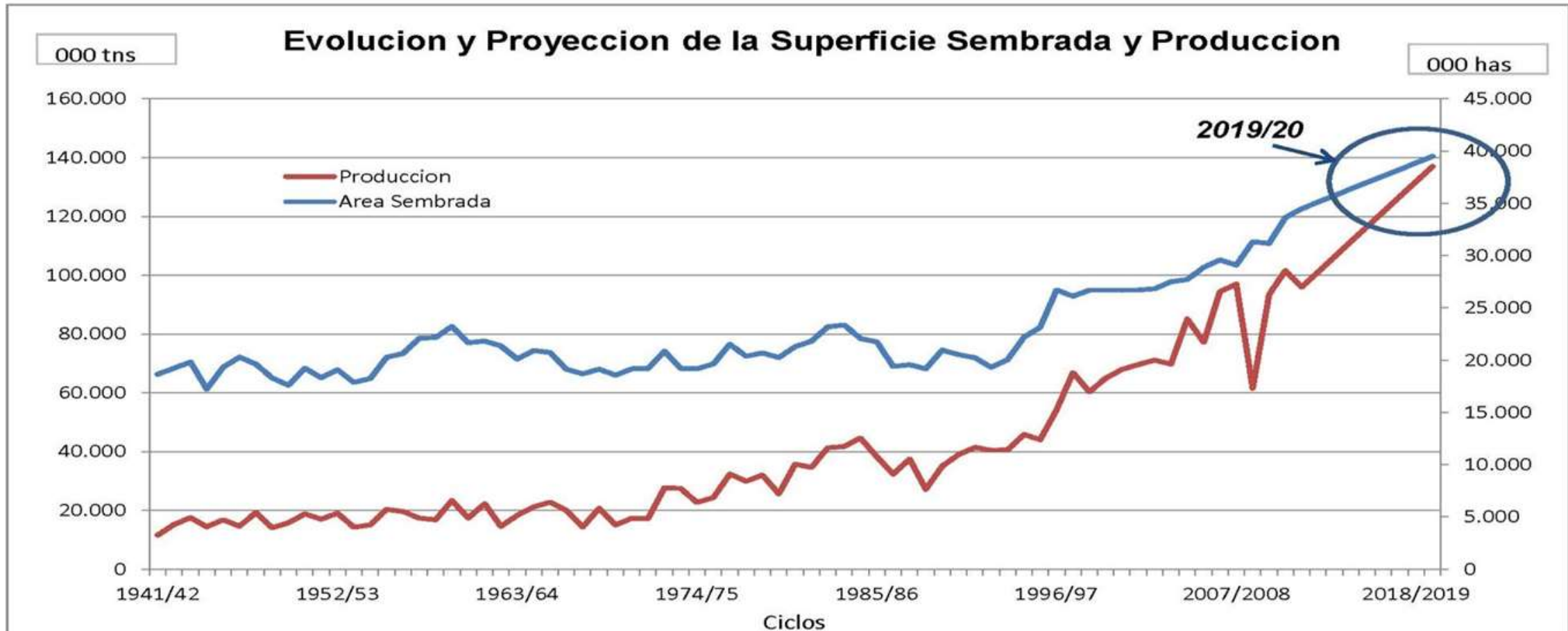
“Control y facilitación y no Control vs Facilitación”

- Demoras en la navegación
- Congestión del tráfico
- Limitaciones en la Capacidad de Carga y Dimensiones de los Buques
- Diferencia de profundidad a pie de muelle, canales de acceso y la Vía Troncal
- Complejidad en la gestión del tráfico y estándares de seguridad y protección del ambiente
- Sobrecostos Asociados

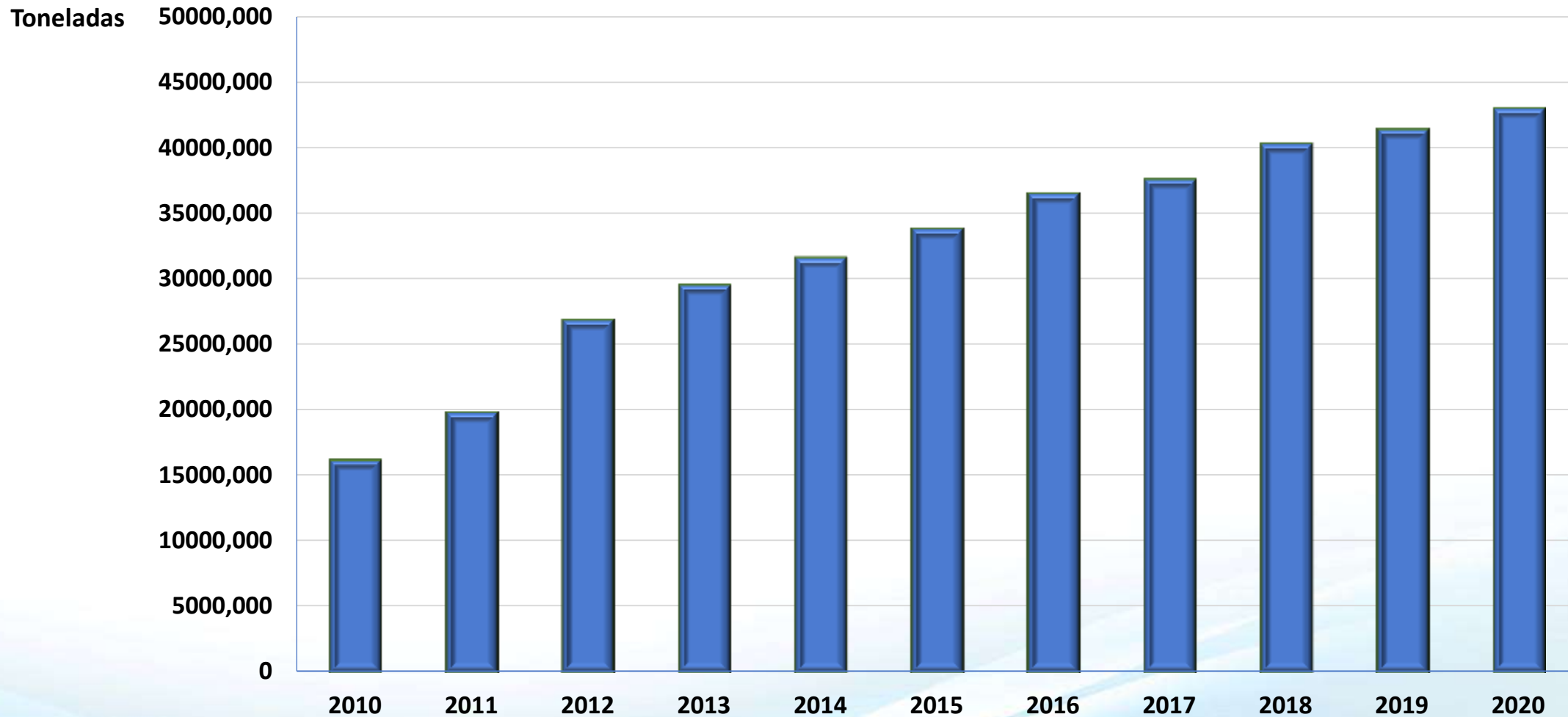
- Tipo de Buques: Portacontenedores
- Puerto de operaciones: Buenos Aires
- Periodo comprendido: Año 2016 (12 meses)
- Total de Buques demorados: 201 (De una sola Compañía)
- Sumatoria de demoras: 629:02 Horas
- Costo promedio aproximado por hora: U\$S 1.583
- Costo total de las demoras: U\$S 995.897
- Causas más comunes: Esperas de mareas, reservas de canal y regulaciones de tráfico.

ESCENARIOS ESPERADOS

Superficie sembrada y producción esperada 2019/20



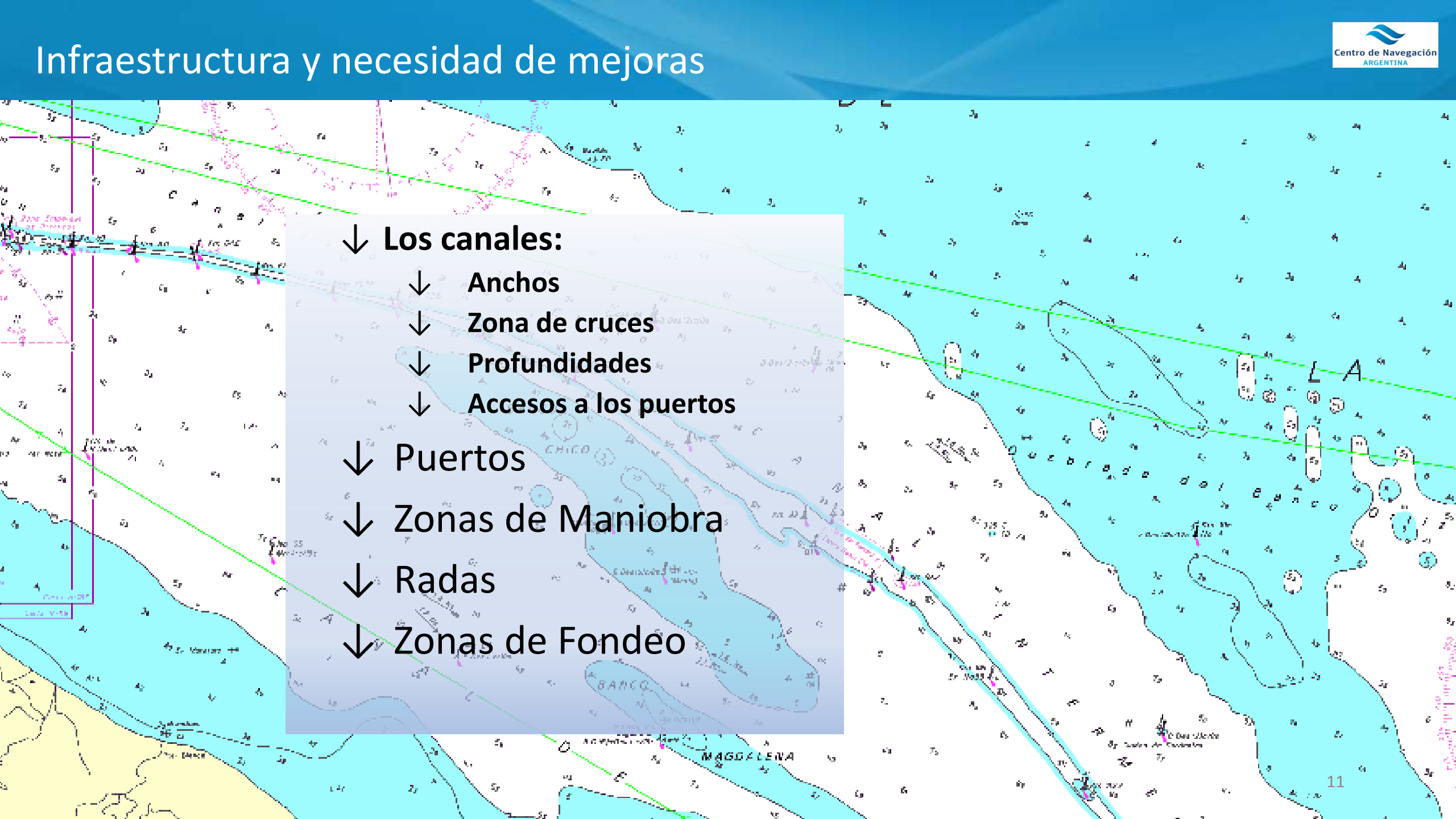
Proyección Cargas por la Hidrovía Paraguay - Paraná 2010 - 2020



FUENTE: Proyecto BID/FOMIN – Estudio del Sistema de Transporte Fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná

Ingreso de buques a la zona comprendida entre Timbúes y Arroyo Seco						
Año	Terminales Portuarias			Variación con relación al año previo		
	S. Lorenzo	Rosario	Totales	S. Lorenzo	Rosario	Totales
2011	1.597	823	2.420			
2012	1.497	789	2.286	- 6.3 %	- 4.1 %	- 5.5 %
2013	1.469	698	2.167	- 1.9 %	- 11.5 %	- 5.2 %
2014	1.495	589	2.084	1.8 %	- 15.5 %	- 3.8 %
2015	1.520	649	2.169	1.7 %	10.2 %	4.1 %
2016	1.667	753	2.420	9.7 %	16.0 %	11.6 %
Promedio de Buques 2011-15			2.225	FUENTE: Bolsa de Comercio de Rosario		
Año 2016 vs Promedio 2011-15			8.8%			

Infraestructura y necesidad de mejoras

- 
- The background is a detailed nautical chart of a river system, likely the Paraná River. It shows various channels, banks, and navigational markers. A semi-transparent grey box is overlaid on the left side of the chart, containing a list of infrastructure needs. The list is organized into two main sections, each starting with a downward arrow. The first section lists 'Los canales' (The channels) with four sub-points: 'Anchos' (Widths), 'Zona de cruces' (Crossing zone), 'Profundidades' (Depths), and 'Accesos a los puertos' (Access to ports). The second section lists 'Puertos' (Ports) with four sub-points: 'Zonas de Maniobra' (Maneuvering zones), 'Radas' (Radar), and 'Zonas de Fondeo' (Anchorage zones). The chart itself features labels for 'CHICO', 'BANCO', and 'MAGDALENA'.
- ↓ **Los canales:**
 - ↓ Anchos
 - ↓ Zona de cruces
 - ↓ Profundidades
 - ↓ Accesos a los puertos
 - ↓ Puertos
 - ↓ Zonas de Maniobra
 - ↓ Radas
 - ↓ Zonas de Fondeo

- **Simplificación:** Reducción a un mínimo absoluto del cúmulo de información requerida por las diversas autoridades. La simplificación debe ser alcanzada tanto para los procedimientos como para los documentos
- **Normalización:** Reducción de variados procedimientos, documentos y formalidades.
- **Armonización:** Armonización y dinamismo del intercambio de datos estadísticos, buscando el cambio del uso de documentos en papel a documentos transmitidos en formato electrónico.

La facilitación del transporte y la logística solo puede ser alcanzada con la simplificación, normalización y armonización de todas las normas y regulaciones involucradas. Si no se puede lograr, afecta la eficiencia de la logística de la vía de navegación aunque se mejore la infraestructura.

- ✓ Mejorar la infraestructura basada en una planificación integral, aplicada por etapas y de manera progresiva.
- ✓ Iniciar mejoras con obras de concreción rápida y efecto inmediato, como el desarrollo de otras zonas de cruce en el Río de la Plata.
- ✓ Estandarización de requerimientos y procedimientos de control del cumplimiento normativo.
- ✓ Implantación adecuada de normas internacionales tales como:
 - ✓ Convenio de Facilitación (FAL) de la Organización Marítima Internacional
 - ✓ Convenio de Kioto Revisado (CKR) de la Organización Mundial de Aduanas
 - ✓ Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AGC) de la Organización Mundial del Comercio
- ✓ Actualización y armonización de la normativa nacional en forma acorde
- ✓ Aplicación de criterios y sistemas de control basados en análisis de riesgo
- ✓ Aplicación de los sistemas de digitalización para la transferencia y procesos de datos

El futuro de la navegación para la logística

Adaptarse a los
cambios en el
comercio
marítimo

Actualizar
Infraestructura
Y
Tecnología

Facilitar la
eficiencia de la
cadena logística

Desarrollo y
futuro
sustentable

Muchas Gracias