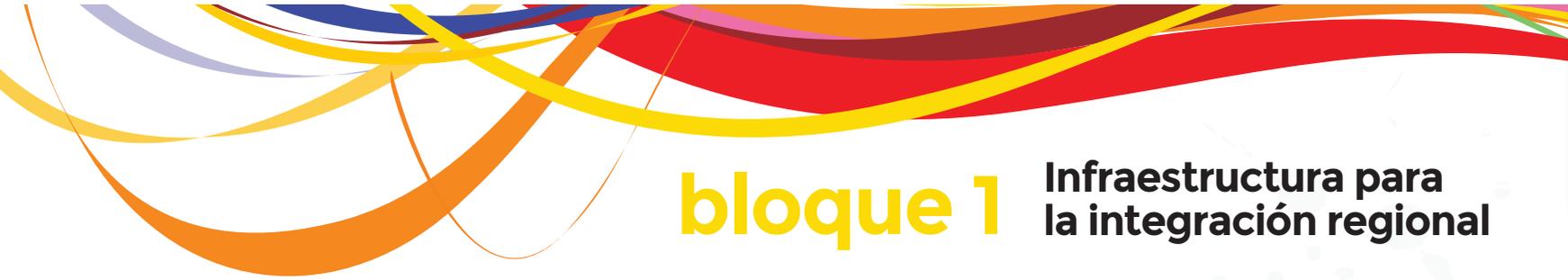




PROSUR

Desafíos y oportunidades para la integración regional en Suramérica

Panorama sobre la infraestructura, la movilidad de personas y la producción de vacunas en PROSUR.



bloque 1 Infraestructura para
la integración regional



Corredor Bioceánico Vial Brasil-Paraguay-Argentina-Chile

João Carlos Parkinson de Castro > Coordinador Nacional de los Corredores Vial y Ferroviario Bioceánico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil.



CORREDORES MULTIMODALES BIOCEÁNICOS: NUEVO MOTOR DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO REGIONAL

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO

Tel. 61 2030 5434

joao.parkinson@itamaraty.gov.br

Paraguay, 15 de junio de 2022.

Ministério das
Relações Exteriores

¿POR QUÉ LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS?

1. Frente a la ascensión del continente asiático como nuevo polo económico-comercial mundial, la construcción de corredores bioceánicos en Sudamérica es una respuesta al desplazamiento del eje más dinámico de la economía mundial del Atlántico Norte hacia el Pacífico;
2. Como resultado de la crisis sanitaria global y del aumento de la tensión geopolítica en Europa, los gobiernos pasaron, también, a preocuparse con la garantía y la seguridad del suministro de algunos insumos básicos (fertilizantes, maíz y trigo). El regionalismo se fortalece ante la necesidad de asegurar una producción regional para evitar el riesgo de desabastecimiento;
3. Una respuesta a esos retos es la construcción de los corredores bioceánicos.

¿POR QUÉ LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS?

4. Los corredores bioceánicos también responden a la nueva reconfiguración geoeconómica de Brasil, resultante de la expansión del agronegocio hacia el interior del País. Con efecto, surgieron nuevas ciudades con alto poder adquisitivo (Sinop y Sorriso) y crecieron las exportaciones totales y “per capita” de los denominados “estados articuladores” (Acre, Rondônia, Roraima, Mato Grosso y Mato Grosso do Sul);
5. En ese contexto, la promoción de los corredores terrestres bioceánicos debe ser vista como una estrategia nacional y regional. No sólo se valoran los estados articuladores, sino también se fortalecen las relaciones de Brasil con Paraguay, Perú, Bolivia, Uruguay, Argentina, Chile y Guyana. Cumplen con ese propósito la conexión rodoferrovial de Foz do Iguaçu-Paraguay (Paraná), el corredor Cruzeiro do Sul-Pucallpa-Puerto de Ilo/Matarani (Acre), el corredor Boa Vista-Georgetown (Roraima), el corredor ferroviario Corumbá-Santa Cruz (Mato Grosso do Sul) y el corredor rodoviario Porto Murtinho-Puertos del Norte de Chile (Mato Grosso do Sul);
6. Como resultado indirecto del creciente interés por los corredores bioceánicos, las fronteras terrestres - tradicionalmente abandonadas - pasan a ser valoradas. En consecuencia, el tránsito aduanero terrestre pasa a ser visto como algo merecedor de mayor atención por parte de las autoridades nacionales.

¿QUÉ HACEN LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS?

1. La ampliación de la red rodoviaria y ferroviaria regional y la mejor utilización de los modales hidrovial y aéreo van a generar nuevos flujos interregionales de comercio, atraer inversiones nacionales y extranjeras, crear nuevas oportunidades de trabajo, incentivar el uso de la tecnología digital y promover el turismo;
2. La mejora de la integración física va a incentivar el desarrollo de cadenas regionales de valor (Chile y Paraguay), facilitar el desarrollo de esquemas privados colaborativos y cooperativos (ganos de escala y transferencia de tecnología) e incrementar el comercio intrarregional;
3. La firma de los Convenios de Promoción del Comercio y del Turismo en el ámbito del Corredor Rodoviario Bioceánico va a alentar las relaciones intermunicipales regionales. Rómpe con el tradicional centralismo económico y político y se potencializa un nuevo eje de dinamismo comercial en la región;
4. Con el corredor, nuevas oportunidades comerciales van a ser generadas, incentivando la internacionalización de las PyMEs y la difusión de servicios especializados (despachantes, contadores, bancarios y operadores logísticos);
5. Los corredores ofrecen alternativa logística a la tendencia de concentración de carga en los puertos del Atlántico; estimulan la creación de almacenes, centros de distribución de carga y plataformas logísticas en el interior de los territorios; e incentivan la implantación de centros de control integrado en la frontera, así como la apertura de puertos secos, medidas que tienen el efecto de modernizar y descentralizar el tránsito aduanero.

LAS VENTAJAS DE LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS

- Reducen la duración de viaje y el costo del transporte de carga y promueven ganancias de competitividad. Indirectamente, mejoran la gestión de stocks y, consecuentemente, disminuyen los costos de almacenamiento;
- Promueven una nueva logística regional (multimodal y transnacional), que atrae operadores logísticos extranjeros con avanzada tecnología. Incentiva la implantación de almacenes de la cadena de frío y la reducción de la pérdida de producción. Inducen la apertura de terminales fluviales (Porto Murinho) o de terminales intermodales y zonas industriales. Incentivan la instalación de fibra óptica en el interior de los territorios y la mejora del servicio de comunicaciones, compensando las debilidades causadas por el retraso económico, aislamiento territorial, baja calidad de la señal de internet y precariedad de los servicios profesionales;
- Los corredores facilitan la identificación de objetivos comunes y promueven la convergencia de los intereses territoriales, disminuyendo la resistencia a la eliminación de las restricciones aduaneras;
- Amplían el espacio institucional para la mayor cooperación y coordinación, bilateral y multilateral. Aproximan los agentes locales (secretarías de gobierno) y las empresas privadas nacionales en los campos del comercio, logística y infraestructura;
- Incentivan la formación de redes empresariales (clusters de minería y de energía) o universitarias (red universitaria del Corredor Rodoviario Bioceánico);
- Promueven el turismo y mayor apertura cultural.

IMPACTOS SOCIALES, COMUNITARIOS Y TERRITORIALES DEL CORREDOR RODOVIARIO BIOCEÁNICO



1. IMPLICACIONES SOCIALES



¿CÓMO EL CORREDOR RODOVIARIO BIOCEÁNICO IMPACTA EL INDIVÍDUO?

- El Corredor creará nuevos empleos y fijará el joven a su territorio, inhibiendo el desplazamiento y el abandono del local de origen;
- Surgirán nuevas posibilidades de formación y calificación profesionales, pero las universidades y la enseñanza técnica tendrán que adecuarse a las nuevas exigencias del mercado laboral;
- Habrá incentivo a la formación de cooperativas y de otras formas colaborativas de producción, de modo a asegurar escala y facilitar el acceso de las pequeñas y medias empresas al mercado internacional;
- La accesibilidad facilitada a las regiones de frontera incentivará el fortalecimiento de las relaciones entre los representantes locales, del sector privado e individuos, lo que valorará el capital humano de los territorios y promoverá mayor integración cultural en la región;
- Las políticas públicas de los territorios deben incorporar disposiciones que minimizen eventuales impactos negativos para las familias y los grupos más vulnerables mediante refuerzo de las capacidades locales, notadamente en las áreas de educación y salud;

2. IMPACTOS COMUNITARIOS



¿CÓMO EL CORREDOR RODOVIARIO BIOCEÁNICO IMPACTA LAS COMUNIDADES LOCALES?

- El turismo incentivaré la apertura de centros de artesanía, promoveré la gastronomía local, la realización de inversiones en el sector hotelero y la diversificación de los productos turísticos (observación de pájaros);
- El mercado laboral demandará mano de obra especializada (hotelaría, gastronomía, logística, traducción, comercio exterior e informática). Hay, sin embargo, el riesgo de ciertos empleos serén atendidos por profesionales de otras regiones (soldador o operador logístico multimodal en Porto Murinho), lo que puede generar un sentimiento de frustración;
- Los jóvenes tendrán acceso a la enseñanza media y universitaria, a un sistema de salud de mejor calidad y las universidades pasarán a ofrecer cursos más especializados. Los niños y los adolescentes tendrán una educación multicultural (enseñanza del español y del guaraní en las escuelas de Porto Murinho y curso de portugués en la universidad de Santiago del Estero). La perspectiva de un trabajo mejor remunerado tiende a retener los jóvenes en la frontera, evitando la huída de talentos;
- El dinamismo económico y las inversiones productivas mejorarán la calidad de los servicios de comunicación. La necesidad de monitorar la carga en tiempo real será factor inductor de la implantación de la fibra óptica en los territorios.

3. IMPACTOS TERRITORIALES



EL CORREDOR RODOVIARIO BI-OCEANICO ESTIMULA LA MODERNIZACION Y LA ESPECIALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS. LO MISMO VA PASAR EN PARAGUAY



Area Logística:
rodovía + puerto
+ aeropuerto

Cluster Logístico:
rodovía +
beneficiamiento +
distribución

**Centro de Distribución
Nacional:** rodovía +
aeropuerto + ferrovía
distribución de carga +
centro de negocios



A LO LARGO DEL CORREDOR SURGIRÁN DISTINTOS SERVICIOS LOGÍSTICOS

Carmelo Peralta

Area Logística:

Recebimiento de carga

Terminales de carga

Acceso Rodoviario

Acceso Hidroviario

Futuramente Acceso
Ferroviario

Loma Plata

Cluster Logístico:

Recebimiento, nacionalización
de carga, beneficiamiento y
distribución de mercancía para
MS y Brasil

Acceso Rodoviario

Mariscal Estigarribia

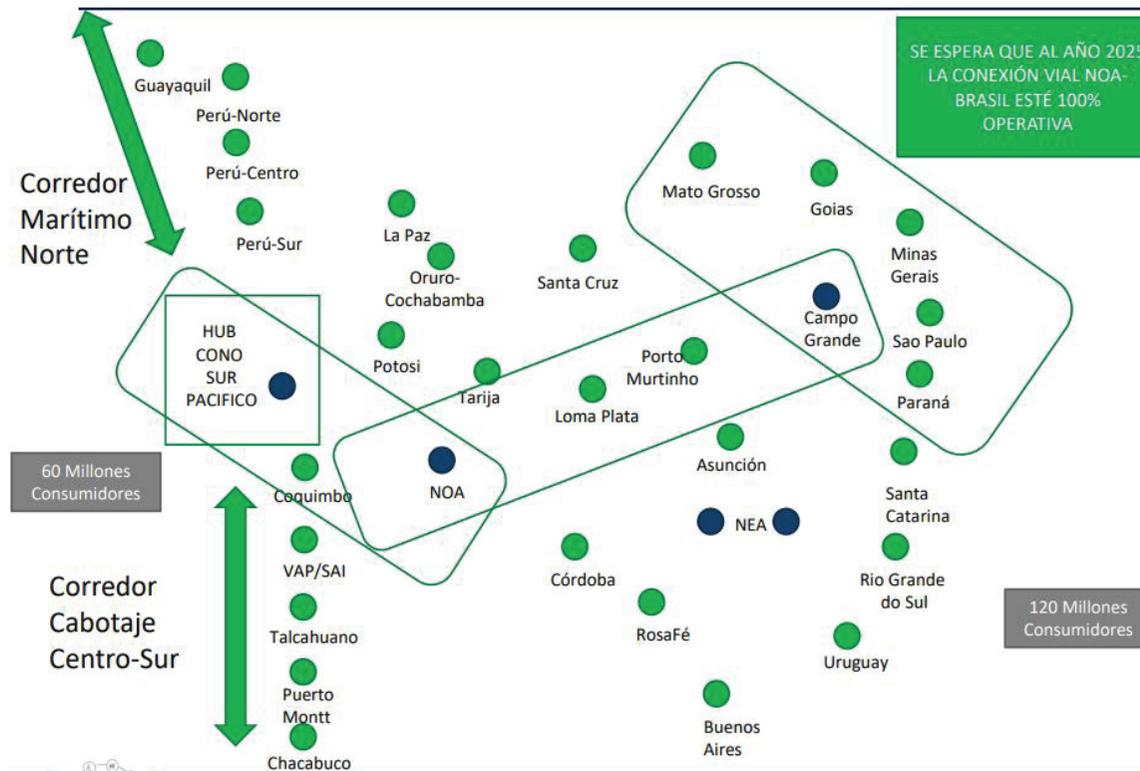
Nuevo Centro de Distribución Nacional:

Recebimiento, nacionalización
de carga, beneficiamiento en
zona industrial y distribución
nacional y regional por rodovia
y ferrovía

IMPLICACIONES ECONÓMICAS



2. IMPLICACIONES ECONÓMICAS EL CORREDOR RESULTARÁ DE LA SUMA DE LOS EJES DE DESARROLLO Y NUDOS LOGÍSTICOS



**BENEFICIARÁ 180
MILLONES DE
CONSUMIDORES**

FLUJOS COMERCIALES REGIONALES



REDUCCIÓN DEL TIEMPO DE VIAJE MARÍTIMO Y COSTOS PORTUARIOS. PERSPECTIVA EXPORTADORA

Corredor Bioceánico →

Flujo para Shanghai (China)	Distancia (km)	Tiempo de Viaje
Vía Estrecho de Magallanes	21.989	45 días y 20 horas
Vía Cape Horn	22.143	46 días y 3 horas
Vía Canal de Panamá	24.156	52 días y 7 horas
Vía Canal de Suez	25.078	54 días
Antofagasta - Shanghai	18.677	39 días y 21 horas

En Santos el practicaaje hoy está en media R\$ 0,66 por tonelada. En el caso de un navío de contenedor con 9.000 TEUs de capacidad, considerando 26 ton/TEU, el valor es de US\$ 31.518 por navío, en media. En los puertos del Norte de Chile, el valor del practicaaje sería aproximadamente US\$ 5.100 por operación (valor promedio)

¡23% de reducción en el tiempo de viaje!
Cerca de 13 días menos considerando la alternativa vía Canal de Panamá.

¡Los navíos demoran en media 4 veces más para esperar y atracar en Santos que en Antofagasta!

¡El navío Panamax con 9.000 TEUs puede tener un gasto de US\$ 360.000 para pasar por el Canal de Panamá!

¡El gasto promedio por estadía en Santos es de US\$ 54.000 por día!
¡En Antofagasta cuesta US\$ 22.500 por día!

Puerto	Duración promedio de trámites portuarios y espera
Santos	8-9 días
Antofagasta	2-3 días

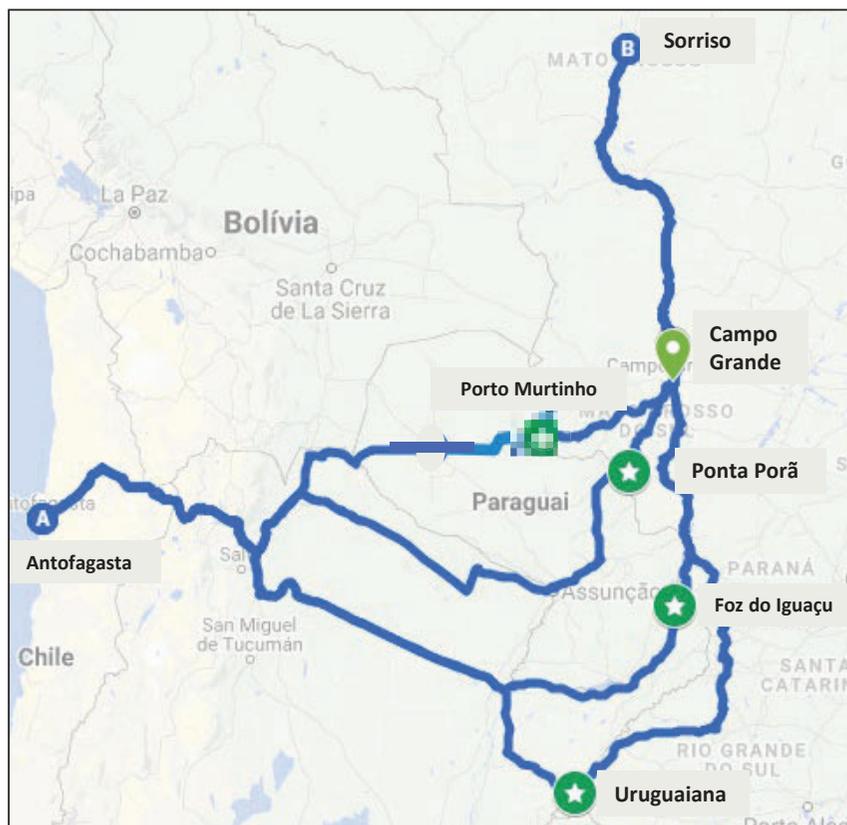
Comparativo de costos Santos x Antofagasta				
	20"		40"	
Santos-Shanghai	\$2.212,93	-36%	\$2.365,00	-36%
Antofagasta-Shanghai	\$1.397,00		\$1.493,00	
Diferencia	\$815,93		\$872,00	

*fecha base junio/2022
Fuentes: Santos para Shanghai empresa EVERGREEN. De Antofagasta para Shanghai empresa MAERSK

EL CORREDOR FAVORECE EL TRÁNSITO DE PRODUCTOS PERECIBLES: PERSPECTIVA DEL PACÍFICO

- La estrategia para el Pacífico sería distinta a la del Atlántico. Frigoríficos y cámaras a frío deben ser instaladas en Pozo Hondo, debido a la menor distancia del norte de Chile (1.277km);
- El transporte rodoviario Pozo Hondo-Puertos del Norte de Chile debe ser realizado por empresa paraguaya;
- No se recomienda flotilla propia, debido a los altos costos, aunque aseguren previsibilidad, mejor control y seguridad;
- Debido a la distancia, se recomienda una parada en Calama (futura zona logística) o la construcción de una cámara a frío en Guemes/Perico o Calama, para atender con más eficiencia los pedidos;
- En 2019, Chile importó 130 mil toneladas de carne: Paraguay (40%), Brasil (35%) y Argentina (19%);
- El destino de la carne paraguaya puede ser el almacén franco o, a partir de 2023, la futura Zona de Desarrollo Logístico de Antofagasta, espacio paraguayo.

CORREDOR COMO DISTRIBUIDOR DE CARGA. PERSPECTIVA IMPORTADORA

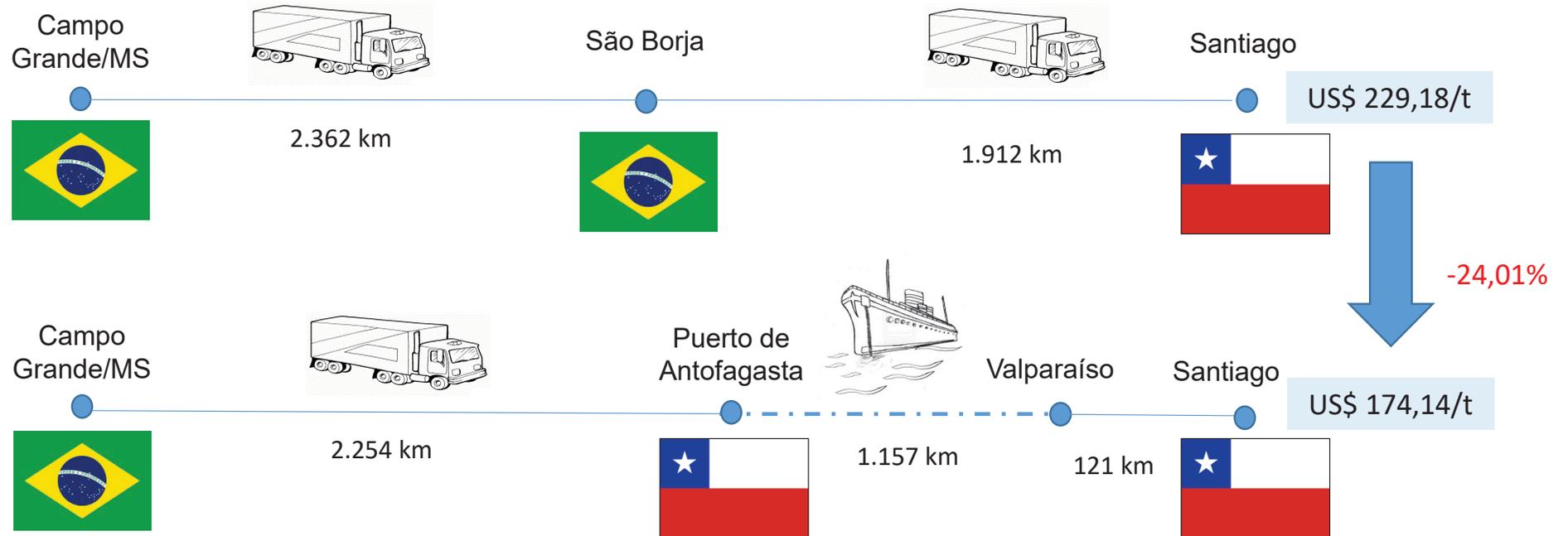


Rutas Rodoviarias Partiendo de Antofagasta	Costo Generalizado
Uruguaiana – Campo Grande – Sorriso	\$ 1.359,61
Foz do Iguaçu – Campo Grande – Sorriso	\$ 1.189,25
Ponta Porã – Campo Grande – Sorriso	\$ 986,93
Corredor Bioceánico – Campo Grande – Sorriso	\$ 850,57

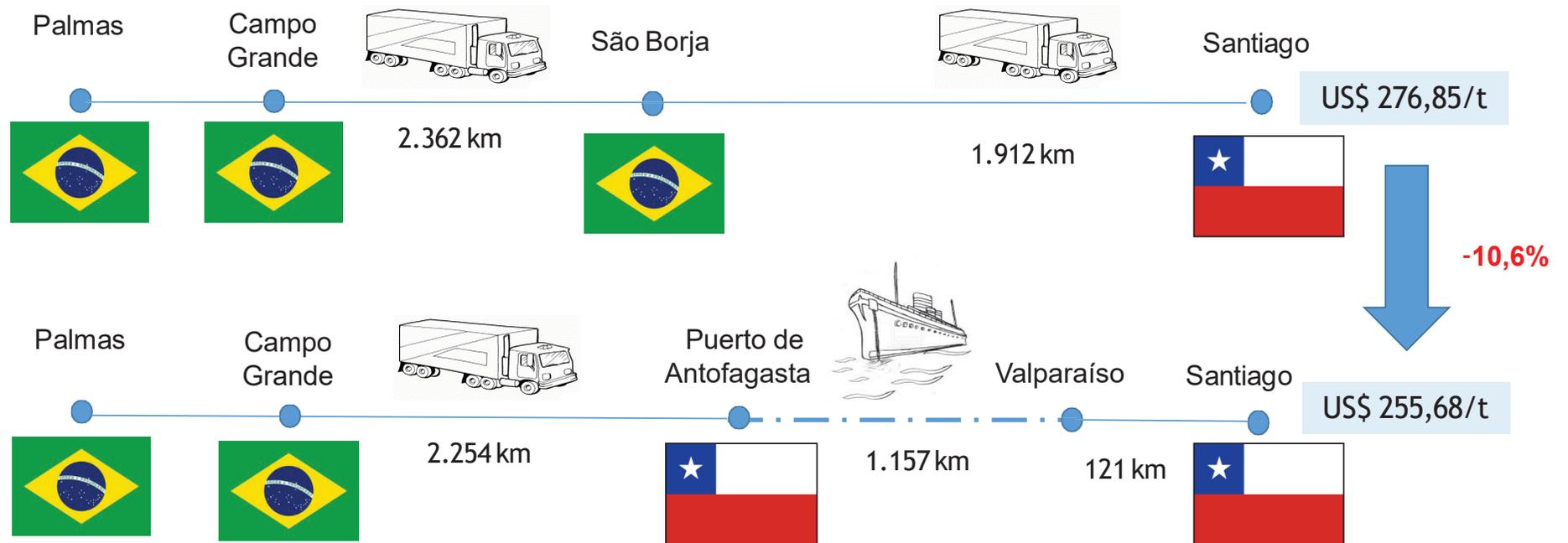
¡Potencial de reducción de costo generalizado de **37%**!

¹ Tiempo de traslado de la ruta de acuerdo con las horas de trabajo máximas permitidas por la legislación brasileña. ² Tiempo gasto en la aduana por el vehículo, valores medios por país. ³ Fueron considerados: el costo de transporte, peaje y el costo del tiempo del producto transportado.

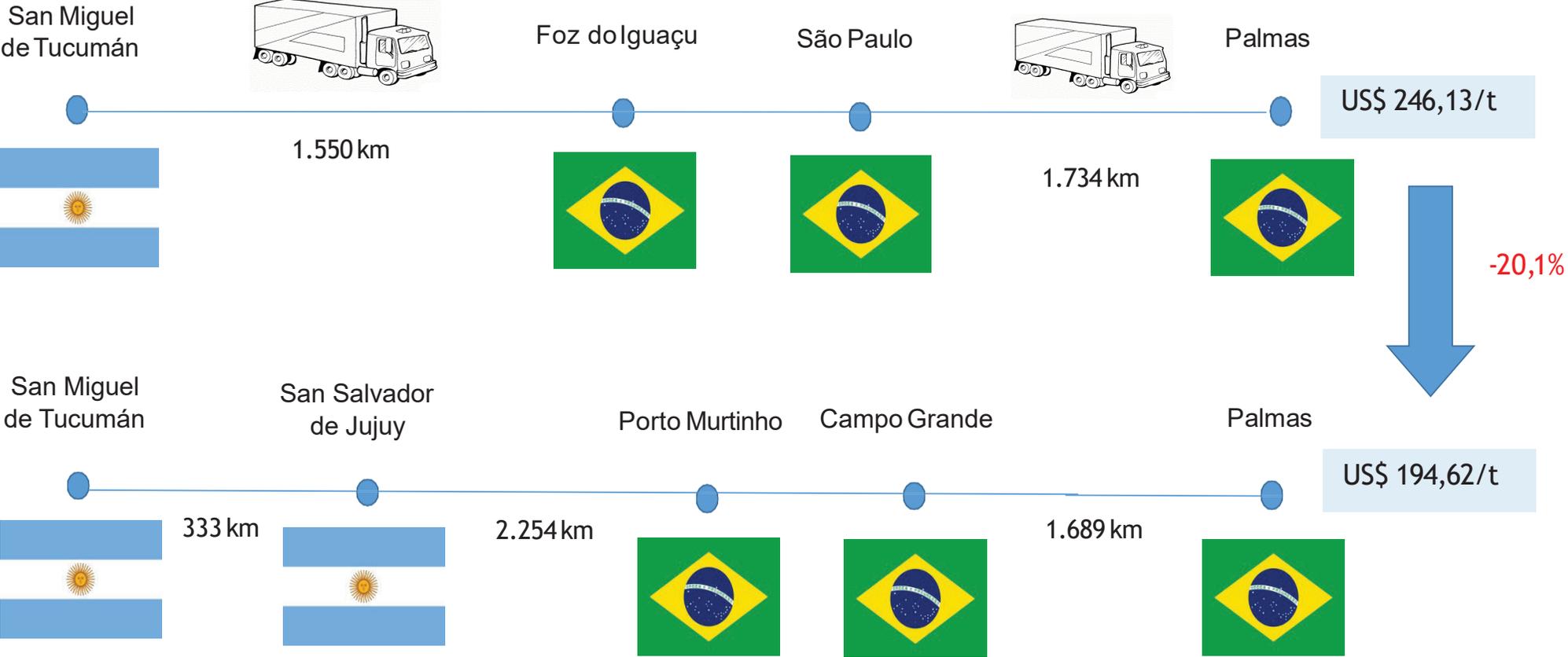
EXPORTACIÓN DE CARNES PARA CHILE: MENOR COSTO DE TRANSPORTE Y TIEMPO



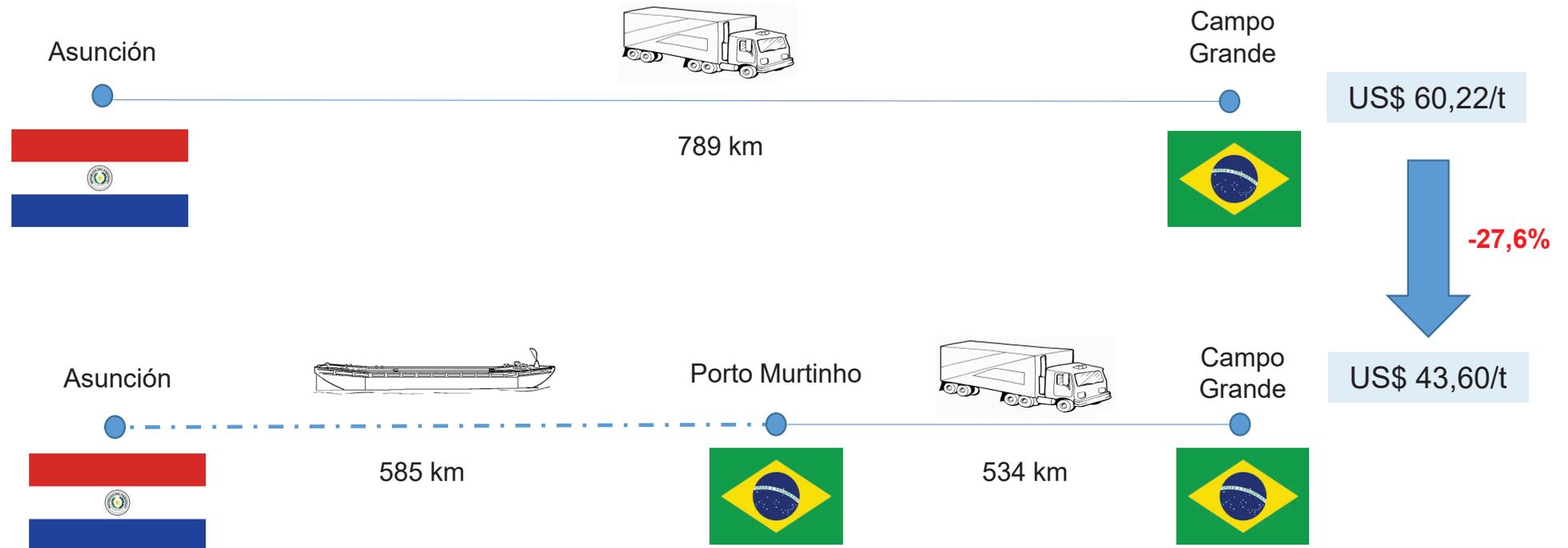
EXPORTACIÓN DE CARNE DE PALMAS PARA SANTIAGO-CHILE



IMPORTACIÓN DE TRIGO DE ARGENTINA: MENOR COSTO DE TRANSPORTE Y TIEMPO



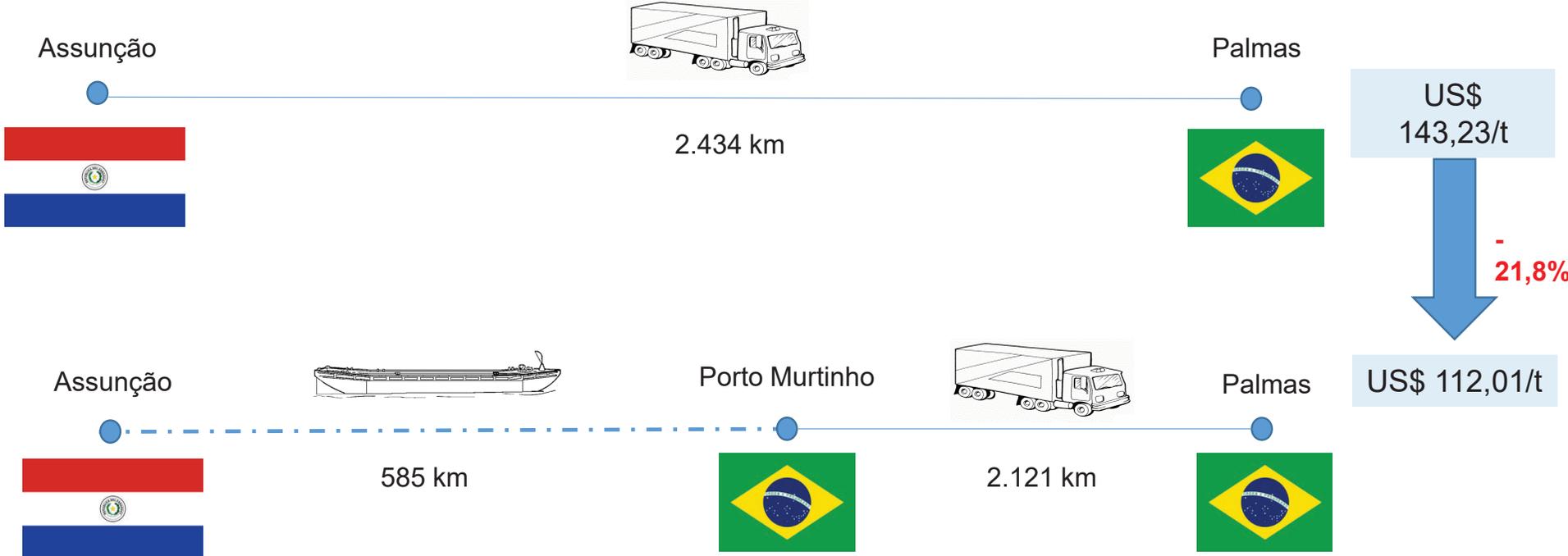
EXPORTACIÓN DE CARGA GENERAL DE ASUNCIÓN PARA CAMPO GRANDE



EXPORTACIÓN DE CARGA GENERAL DE MARISCAL ESTIGARRÍBIA PARA CAMPO GRANDE.



EXPORTACIÓN DE CARGA GENERAL DE ASUNCIÓN PARA PALMAS (TO)



¡GRACIAS!

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO

Tel. 61 2030 5434

joao.parkinson@itamaraty.gov.br





PROSUR

www.foroprosur.org

correo@foroprosur.org