

Paraguay navega hacia el futuro

Líder Regional en
servicios logísticos a
través de la Hidrovía



83
AÑOS

MENSAJE DEL PRESIDENTE DE CAFYM, RAÚL VALDEZ

Paraguay navega hacia el futuro: líder regional en servicios logísticos a través de la Hidrovía



Los ríos siempre han sido recursos de importancia vital para Paraguay. Ya en épocas coloniales, se destacaba la trascendencia de los ríos Paraguay y Paraná, que conectaban Asunción con el puerto de Buenos Aires, convirtiéndose en una arteria vital para el intercambio comercial regional. Como país independiente y soberano bajo el liderazgo de Don Carlos Antonio López, quien estableció las bases del porvenir económico del país, se abogó por la apertura de los ríos a la libre navegación. Esto intensificó el comercio exterior, permitiendo a Paraguay exportar productos como el tabaco y la yerba mate, e importar insumos vitales para la nación. Para lograrlo, se creó la flota mercante del Paraguay, conformada por 11 barcos y 50 veleros, que surcaban ríos y mares, conectando al Paraguay con el resto del mundo. Esto permitió que nuestra nación adquiriera las características de un país industrializado, posiblemente el más progresista de la región, con una

producción constante de tabaco y algodón exportados a los mercados europeos, y desde entonces fuimos dueños de las mayores flotas comerciales del Río de la Plata que eran paraguayas.

Los números

Con más de 2.500 embarcaciones, Paraguay posee en la actualidad la tercera mayor flota fluvial del mundo. El 80% del comercio exterior del país se moviliza a través de los ríos Paraguay y Paraná. Se estima que las inversiones en la industria naviera superan los 3.000 millones de dólares, proporcionando más de 5.000 puestos de trabajo directos y unas 30.000 fuentes indirectas.

Por la Hidrovía Paraguay-Paraná se transportan más de 25 millones de toneladas anuales de carga por medios fluviales, representando aproximadamente el 60% de este tonelaje desde y hacia Paraguay. Se destacan productos agrícolas como la soja y sus derivados,

Desde Paraguay Alimentando al mundo



Somos uno de los mayores exportadores del país, promovemos el desarrollo del sector fluvial en la Hidrovía Paraguay Paraná y formamos parte de la red de logística de agroproductos más importante de la región y el mundo.





la importación de hidrocarburos y más de 170.000 TEU's. Siguen las cargas de origen brasileño, representadas por el mineral de hierro, con un crecimiento vertiginoso, así como la soja en estado natural exportada desde el Estado de Mato Grosso do Sul. Se estima que por la Hidrovía se transportan más de 50 tipos de productos a granel diferentes, ya sea en estado natural o productos industrializados.

Además de transportar más del 80% del comercio exterior del país, la flota mercante paraguaya exporta servicios de logística para toda la región, transportando más del 90% de las cargas fluviales a través de la Hidrovía, lo que representa facturaciones por más de 700 millones de dólares al año en este concepto.

Desafíos

Los desafíos no son menores. Paraguay debe hacer valer y respetar el Acuerdo de Transporte por la Hidrovía Paraguay – Paraná, también conocido como el Tratado de la Hidrovía o el Tratado de Santa Cruz de la Sierra. La institucionalidad de este Tratado Internacional, firmado por los 5 países que comparten las cuencas de estos ríos, brinda garantías para la libre navegación y el libre tránsito de pasajeros y mercaderías. Asimismo, aboga por el desarrollo, la integración, la seguridad y la eficiencia de las vías navegables. La institucionalidad de este Acuerdo no es negociable para nuestro país. La creación de impuestos solo trae recuerdos nefastos de prácticas coloniales que afectaron duramente al desarrollo e independencia económica de nuestro país, prácticas que hoy día no caben en un mundo globalizado e interconectado, con economías abiertas y competitivas.

Observando el potencial de crecimiento regional, debemos

tomar las medidas necesarias y urgentes para brindar las condiciones óptimas para el desarrollo. Necesitamos reorganizar esfuerzos y fortalecer institucionalmente los organismos que gestionan la industria de transporte fluvial. El marco jurídico del sector necesariamente debe ser actualizado. La formación y capacitación de profesionales navegantes deben acompañar el ritmo del crecimiento de la demanda por mano de obra capacitada. La Marina Mercante Nacional debe protagonizar el liderazgo para estimular el crecimiento y las inversiones en la flota mercante nacional.

Como medida más urgente, las inversiones en mejoras de las vías navegables son imposterables. Los trabajos de mantenimiento son importantes, pero no suficientes. Creemos que, para una correcta gestión, coordinación y optimización de recursos, Paraguay debe contar con un Plan Maestro de Vías Navegables. Con base en este plan, se pueden gestionar las obras necesarias y su financiamiento a través de diversos mecanismos para potenciar el desarrollo planificado, el cuidado de las aguas y recursos naturales, así como mejorar la calidad de vida de las poblaciones ribereñas.

Paraguay, líder regional en hub de servicios logísticos

Nuestro país está destinado a convertirse en el hub logístico de Sudamérica, cuya columna vertebral es la Hidrovía Paraguay – Paraná, y será potenciado aún más a través del eje transversal del Corredor Bioceánico, conectando intermodalmente a más regiones a menor costo.

Con nuestra flota como protagonista, tenemos la gran oportunidad de estar a la altura de nuestra historia y convertir al Paraguay en potencia comercial y logística de la región.

PUERTO SEGURO FLUVIAL



Desde Puerto Seguro Fluvial S.A., queremos reconocer y felicitar por los **83 años de trayectoria** a los miembros y colaboradores del **Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFyM)**.



puertosegurofluvial

Para más información
contacta con nosotros

021 238 1627 | comercial@psf.com.py
www.puertosegurofluvial.com

RENATO SOSA BOSCH, PRESIDENTE DE CATERPPA

Caterppa y CAFyM confluyen en un mismo propósito

La Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados (Caterppa) y CAFyM tienen una estrecha y necesaria relación, “nosotros somos el medio de transporte y ellos cumplen el rol de cargador y/o descargador”, inicia diciendo el Sr. Renato Sosa Bosch, presidente de la Caterppa.

Postura ante peaje en la hidrovía

Cuando le consultamos su opinión sobre el problema que surge con el país vecino, el titular de Caterppa comenta: “mayormente intervenimos también en forma conjunta en la problemática del dragado, pues afecta a los asociados de las dos instituciones; mi postura respecto al peaje es que su aplicación es ilegal por el sencillo hecho de que Argentina no consultó a los demás miembros, a quienes les ha negado el derecho de expedirse sobre la cuestión, además no existe una contraprestación de servicios que amerite dicho cobro”.

Caterppa, creada por un grupo de emprendedores en 1996

No solo aglutina a los puertos sobre ríos,

también a puertos terrestres y aéreos, y en su oportunidad también lo estuvieron los ubicados sobre las vías férreas. Hoy día, el área portuaria tiene invertidos miles de millones de dólares en infraestructura, incorporando puestos de trabajo a más de 10.000 personas que forma directa y sin poder calcular a cuántas personas en forma indirecta.

Hoy día sus asociados siguen invirtiendo en infraestructura y, más que nada, en la capacitación del personal a fin de optimizar recursos en las operaciones, con lo que se obtienen operativas más eficientes, que al final benefician a los clientes.

Su visión del futuro naviero del Paraguay y la región

Renato Sosa Bosch menciona que, “tomando en cuenta que hoy día el 80% de productos nacionales salen por vía fluvial, como también el arribo de productos extranjeros y la creación de nuevas industrias, estimo que esta área tendrá un crecimiento importante en los próximos años”, concluye el directivo.



Renato Sosa Bosch, presidente de la Caterppa.



➤ **IMPALA TERMINALS GROUP**
Visit www.impalaterminals.com
enquiries@impalaterminals.com
LogisticaFluvialParaguay@impalaterminals.com

Navegando por aguas del río Paraguay



Qué hay de las mujeres en esta profesión

El capitán cuenta que, poco a poco, las mujeres están incursionando en este sector, principalmente como cocineras en los buques convencionales. "Pasa que este es un trabajo de fuerza, por ejemplo, si se pide que se arme un convoy, no interesa si es de día o de noche, si hace frío o un calor de 45 grados, simplemente se debe hacer", explica Villalba.

¿Cuánto dura para ellos un viaje de trabajo?

"Generalmente, vamos más a Argentina, Km 171, Campana, Zárate, todas terminales petroleras. Transportamos cargas de acuerdo a lo que determine la empresa, mineral de hierro, algunas veces. Un viaje dura, si te vas sin carga, cuatro días y medio para llegar, pero cargado son 8 días y medio, dependiendo de las condiciones del río. Son 20 días ida y vuelta, depende de las circunstancias...", cuenta.

Lo bueno y lo malo

La satisfacción económica y un bienestar para la familia es lo mejor de esta pro-



fesión, asegura el capitán. "Pero lo difícil, en contrapartida, es el desarraigo, el estar lejos mucho tiempo. No ver crecer a los hijos, pasar las fiestas y los cumpleaños lejos de los seres queridos, son sentimientos que uno que trabaja en un barco debe superar"

Un mensaje final: "la persona que elija esta profesión realmente le debe gustar, porque el que trabaja en lo que no le gusta, para mí, es un desocupado más", concluye el capitán Hugo Villalba.

Un rol de liderazgo tan importante como el de capitán de navío no lo asume cualquiera. **Hugo Villalba** ejerce esa responsabilidad desde hace 25 años: capitán de cabotaje, presidente de la Asociación de Capitanes de Cabotaje Asunción-Río de la Plata de Servicios de Ultramar y capitán del remolcador "DEIDAMIA" de la empresa Cargo Line Paraguay S.A., embarcación que transporta hidrocarburos. En esta nota, conocemos más sobre su persona y aquellos hombres que tiene a su cargo.

A punto de zarpar, nos brinda un tiempo para contarnos que desde la salida hasta

el regreso es una rutina constante pues, aparte de ser capitán, hace servicio de guardia porque él además es práctico. Como máxima autoridad de la embarcación debe controlar las documentaciones y todo lo que se refiere al mantenimiento del buque, incluso la alimentación. A su cargo están todas aquellas personas que abordan el barco.

"Trabajamos para distintos emblemas, no solo de Copetrol, dirigir una embarcación es sumamente complejo. Es un servicio de 24 horas y, aunque sea mi momento de descanso, la responsabilidad recae en el capitán, porque somos delegados de

la autoridad marítima y debemos cumplir disposiciones fluviales ambientales. Comprende desde la salida del puerto hasta el regreso al mismo lugar. Somos responsables de hacer llegar la carga en óptimas condiciones", nos explica con mucha calma.

¿Cómo es la vida de un capitán de navío?

"Prácticamente como vivir en el barco: uno tiene su hora de trabajo, hora de descanso y algún que otro momento de esparcimiento. Hacemos dos viajes de seguido y en el puerto de matrícula hay lugar para descanso. A la llegada hay gente de guardia y los demás nos dedicamos a descansar a fin de prepararnos para el otro viaje. Hay un día de guardia y luego queda la tripulación mínima para sostener las tareas mientras esperamos para zarpar de nuevo".

"Cada viaje es distinto, siempre hay algo nuevo"

Villalba recuerda que en su vida laboral el clima es un elemento de suma importancia. Las tormentas siempre dan sustos, por más que haya una alerta y se tomen las previsiones, nos podemos encontrar con muchas circunstancias adversas para la tripulación. "Por eso se debe esperar hasta última hora para amarrar o tomar las decisiones correctas a fin de salvar la situación y que la tormenta no pase de ser un pequeño susto", afirma el jefe del barco.



EL CENTRO DE ARMADORES FLUVIALES Y MARÍTIMOS DEL PARAGUAY CUMPLE 83 AÑOS DE EXCELENCIA Y DEDICACIÓN

Desde hace más de ocho décadas, trabajando para conectar el Paraguay al mundo a través de los ríos.

Ocasión para reconocer el compromiso, los objetivos y logros alcanzados por todos aquellos que han formado parte de la institución y quienes la constituyen ahora, contribuyendo con su dedicación al progreso de Paraguay.





Detrás de un capitán, siempre hay un marinero

Bruno Benítez es marinero, pero a la vez contra maestre, se encarga de la cubierta y también de armar el convoy. Tiene 25 años y casi dos de antigüedad en la empresa.

Su tarea es mantener en orden la limpieza en todas las partes del barco: cocina, timonera, armando el convoy, verificación de los cabos, todo está a su cargo. "Me gusta este trabajo. Nací rodeado de navegantes, mi papá, mis tíos y otros parientes eligieron esta misma profesión. Siempre me interesó todo lo relacionado con los barcos y cuando les conté a mis padres ellos estuvieron muy felices. Se aprende mucho, pero a veces se hace difícil porque uno pasa mucho tiempo lejos de la familia", pensativo, afirma Bruno, y luego nos cuenta que es papá de una beba recién nacida.

Los compañeros del barco son la familia

En la vida de navegante el cumpleaños lo pasa uno con los compañeros, "las fiestas, por lo general, las pasamos a bordo, pero confieso que pasamos bien, intentamos hacerlo".

Bruno cuenta que en su equipo hay buenas personas, muy trabajadoras, eficientes, aparte de que los oficiales también son buenos compañeros. En su barco

por suerte no hay problemas, pues cree que "uno debe decirle en la cara a la otra persona lo que molesta, pero somos tranquilos, nunca hubo una circunstancia muy extrema de peligro entre nuestro relacionamiento", comenta.

La anécdota de un marinero novato

Cuenta que, en sus primeros tiempos de navegante, se dirigían hacia el norte, entre Bolivia y Brasil, cuando de pronto en la barcaza encontró una enorme víbora, lo que le asustó muchísimo. Aunque con el tiempo se dio cuenta de que esas cosas pasan muy a menudo y hoy día ya no le sorprenden.

Le preguntamos qué hay de cierto en eso de "una chica en cada puerto" y con seriedad contestó que "no hay tiempo para conocer gente, nos movemos de puerto en puerto y casi no nos quedamos en ningún lugar desde que partimos", refirió el joven y orgulloso padre.

El futuro

Ser algún día un gran capitán es su mayor anhelo. Eligió este camino con ese propósito, "porque lo económico es conversable, no hay problemas en eso, ya que me gusta mucho esta profesión", propone con confianza el joven marinero.





83 Años

Consolidando vínculos para el desarrollo.



CENTRO DE ARMADORES FLUVIALES Y MARÍTIMOS DEL PARAGUAY



Eusebio Ayala y Paseo de Fátima - Mariano Roque Alonso - Paraguay | Dpto. Comercial: +595 984 115 961 / +595 984 115396 | Dpto. Administración: +595 984 742307 / +595 984 745944

www.puertosanjose.com.py  puerto san jose



ASTILLERO AGUAPÉ S.A.
Industria Naval, operando bajo estándares internacionales con profesionalismo y compromiso.



GRUPO LÍNEAS PANCHITA G.S.A.
Empresa líder en la Hidrovía Paraná - Paraguay, con más de medio siglo en la navegación.





Comer como en casa

El capitán Villalba ya nos contaba que el trabajo en un barco es como la vida en tierra, hay tiempo para trabajar, tiempo para descansar, para distenderse y por supuesto para disfrutar de una rica comida. Que el estar lejos de casa no signifique privarse de comer rico, de esto se asegura Alex Mancuello, a quien todos los compañeros se refieren como Maestro.

El aroma de un inconfundible caldo de pollo nos recibió en la entrevista, revolviendo su enorme olla estaba el cocinero del barco, Alex, que con una sonrisa nos contó que pronto será la hora de servir a sus compañeros y que la comida ya casi estaba lista.

Estudió la carrera de chef y desde hace un año forma parte de la tripulación para esta empresa. Su lugar de trabajo, una cocina bien equipada y con todas las comodidades que se une a un salón comedor con mesas cómodas y sillones para descansar y ver algo de televisión.

El largo viaje exige un menú variado,

comenta el Maestro, "los lunes cino siempre caldo, y luego variamos entre milanesas, marineras, pastas, guisos. Tenemos frutas, jugos y todo lo que acostumbramos consumir en nuestras casas, para no extrañar".

Qué dice la familia de su trabajo

"Mi esposa lo acepta, ella se encarga de la casa y de nuestro hijo, y yo me encargo de que no les falte nada. Por lo general nos tomamos unos días para estar con la familia, pero en estas fechas hay mucho trabajo, por lo que los días con ellos es más breve", nos cuenta el chef.

Qué dice Alex de su trabajo

"Me gusta mucho, conozco gente con experiencia y cuando estamos amarrados a un puerto bajamos a jugar fútbol. No me olvido de un susto en las cercanías de Buenos Aires, un fuerte viento nos recibió casi al llegar al mar, pero logramos pasar y arribar al puerto sin sufrir pérdidas", recuerda con una carcajada aquella anécdota el cocinero del barco "DEIDAMIA".



Un trabajo con mucha responsabilidad

Comenzó desde joven a navegar, hoy con 39 años es jefe de máquinas: Óscar Benítez tiene a su cargo un segundo maquinista y un engrasador, quienes conforman la tripulación de máquinas.

Nos cuenta que "DEIDAMIA" es un remolcador que tiene tres motores de 1.800 hp cada uno (5.400 hp en total), dos generadores de 279 kVa, varios equipos auxiliares y un consumo total de combustible aproximadamente de 18.000 litros por 24 horas.

Su antigüedad y cargo de oficial le permiten tener una rotación de 2x1, es decir, dos meses navega y uno descansa, en cambio para los subalternos su sistema es de 3x1.

"Se sobrelleva bien, no es tan extenuante porque solo hacemos navegación fluvial. Además, ahora hay comunicación directa y frecuente con la familia, celular, internet y las



videollamadas".

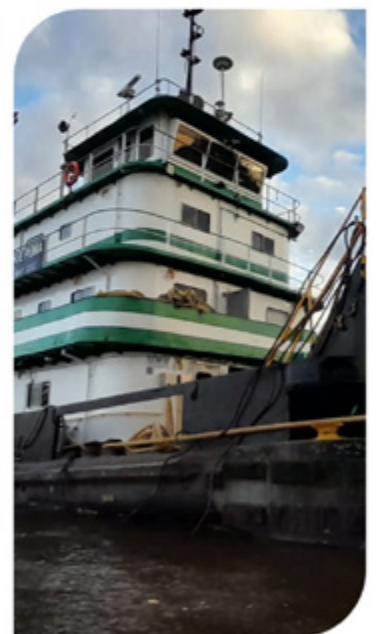
Y hablando de sobrellevar, Oscar nos invitó a su camarote y nos mostró un enorme arpa paraguaya. "Encontramos cómo divertirnos: jugamos damas o juegos de mesa, fútbol y también hacemos peñas, yo ejecuto el arpa, otro compañero la guitarra y el resto canta".

Una anécdota

Pensamos que el maquinista de un barco sí que debe tener historias que contar y esto fue lo que nos relató: "un día, un remolcador de otra empresa en la que trabajaba, navegaba por aguas con muchas piedras, de pronto hubo una que nos tocó fuerte y agujereó el casco. El agua comenzó a entrar y creí que nos íbamos a pique, pero logramos salvar el remolcador y la vida de las personas gracias al profesionalismo de los tripulantes", recordó Óscar Benítez.



Desde 1978, Cargill está presente en Paraguay, ofreciendo servicios y soluciones para el transporte fluvial, conectando a productores con consumidores a lo largo de la Hidrovia Paraná-Paraguay.





Orgullo para el Grupo Toyotoshi y el Paraguay

En nuestro país se está construyendo el buque portacontenedores más grande de la región, y posiblemente del mundo, un orgullo para el Paraguay. El gerente Comercial y de Operaciones del Grupo Toyotoshi, Einar Domínguez, nos comenta sobre este trabajo, dimensiones, características, capacidad y otros datos.

Esta obra y su correspondiente inversión representan una muestra de confianza del Grupo Toyotoshi para la industria nacional, al ser construido íntegramente en el país, con mano de obra e ingeniería paraguayas. "Queremos demostrar que somos capaces de construir embarcaciones de primer nivel, no dependiendo de la indus-



DATOS DEL BUQUE "DON TOYO"

- De dimensiones el buque tiene las siguientes:
- **Eslora:** 120 metros.
- **Manga:** 30 metros.
- **Puntal:** 5,5 metros.
- **Calado:** 3,2 metros.
- **Potencia:** 2x1.500 HP (3.000 HP en total).
- **Capacidad Reefers:** 100 Enfuches (hasta 200 teus).
- **Capacidad de contenedores:** 906 TEUS

tria extranjera para el efecto. Es el quinto proyecto desarrollado en astilleros nacionales y esperamos que, al concretar este, se puedan desarrollar otros", expresa el gerente Comercial y de Operaciones.

Es una gran apuesta del Grupo Toyotoshi, al reinvertir años de utilidades de la empresa, a más de capitalizar en el país recursos que se transformarán en trabajo y bienes-

tar para cientos de trabajadores en la etapa de fabricación y garantizarán bienestar a marinos y funcionarios administrativos en su fase de navegación.

A la vez, esta empresa contribuirá al valor de los productos nacionales de importación y exportación, sumando al transbordo de mercancías, estabilidad, eficiencia y seguridad, adicionando valor agregado a los productos

paraguayos, suficientemente castigados por su condición de mediterraneidad.

Einar Domínguez concluye que, hasta donde se sabe, el Buque "Don Toyo", como portacontenedor fluvial para ríos interiores, es no solamente el más grande de la región sino incluso del mundo, "por lo que representa un orgullo para nuestra empresa y, por qué no, para nuestro país".



info@independenciashipping.com.py
 +595 (21) 422-665 - +595 (975) 482-620
 Quesada 4926 - 5E/Edificio Atlas Center
 Asunción-Paraguay.



La CAPPRO, en alianza con la CAFYM para el desarrollo de la economía

La gerente general de la Cámara Paraguaya de Procesadores de Oleaginosas y Cereales (CAPPRO), Sandra Noguera, analiza para nosotros en esta nota, aspectos esenciales referentes a su área de trabajo.

Perspectivas de la cosecha 2023-2024

Pese a que en algunas zonas específicas ya se empiezan a observar con preocupación algunos fenómenos climáticos de las últimas semanas (exceso de lluvias, granizadas, entre otros), la expectativa general sigue siendo favorable para esta campaña.

En cuanto a la producción de soja en particular “desde el campo se arrancó la campaña esperando volver a superar los 10 millones de toneladas a nivel país, aunque todavía queda mucho camino por recorrer para tener estimaciones certeras sobre su resultado”.

Las empresas asociadas a CAPPRO acompañaron los esfuerzos de productores y colaboraron para mantener también en esta campaña los altos estándares con los que trabaja nuestro país en el campo. De esta forma se lograron obtener los altísimos rendimientos gracias a las inversiones realizadas en toda la

cadena, con la adopción de tecnología de punta, pero, principalmente, por el gran trabajo de cada uno de los productores en sus respectivos campos.

Las navieras y el servicio que prestan suman al éxito del mercado

El trabajo de las navieras es fundamental. Los productos agroindustriales llegaron, solamente hasta octubre del 2023, a más de 32 mercados alrededor del mundo. Esto no hubiera sido posible sin este servicio tan importante que ellas realizan, facilitando la logística para que nuestros productos puedan llegar a su

destino en tiempo y forma.

“En un país con las condiciones de Paraguay, que produce grandes cantidades de alimento y energía para el mundo pero no tiene un acceso directo a puertos marítimos, el aporte de las navieras se vuelve todavía más importante, ya que nos conectan, a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná, a estos puertos marítimos y facilitan toda la gestión para llegar hasta los destinos finales”, declara.

Una postura firme ante las medidas extorsivas

Desde CAPPRO fomentan que el Gobierno paraguayo y los demás estados parte del Tratado de la Hidrovía deben seguir trabajando coordinadamente para atajar las medidas extorsivas del Gobierno argentino de cobrar un peaje por la navegación, activando todos los mecanismos de solución de controversias disponibles, para buscar urgentemente soluciones que garanticen la libre navegabilidad.

“Creemos que el Gobierno argentino no solo está incumpliendo el Tratado de la Hidrovía y se está olvidando de respetar los compromisos asumidos y lo que se pretendía lograr con la firma de dicho tratado: facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial en la Hidrovía mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar, sino que con esas acciones arbitrarias está poniendo en jaque principalmente al comercio exterior de Paraguay, que depende en gran medida de esta vía fluvial para ser competitivo”.

Finalmente aseguró que “estamos conformes con los esfuerzos que realizaron nuestras autoridades hasta ahora, pero esperamos que el diálogo con el país vecino continúe y que no se bajen los brazos hasta lograr solucionar este inconveniente”.



83 años

EN DEFENSA DE LOS INTERESES FLUVIALES Y MARITIMOS DEL PARAGUAY

CIA. PARAGUAYA DE NAVEGACIÓN DE ULTRAMAR S.A.
Av. Artigas No. 4145 casi Gral. Delgado

+595.21.283665/7
info@copanu.com.py



CENTRO DE ARMADORES FLUVIALES Y MARITIMOS

NAVEGANDO EL PROGRESO:

DESAFÍOS Y PERSPECTIVAS PARA LA HPP

SOBRE CAFYM

Con 82 años de historia, el Centro de Armadores es el gremio empresarial que reúne a las empresas de transporte fluvial del Paraguay.

Conectando al Paraguay con el Mundo desde 1940



2.500
BARCAZAS

3ra flota de embarcaciones fluviales mas grande del mundo.

6,8%

CRECIMIENTO ANUAL

2010 -20: Mayor tasa de crecimiento registrada después de la observada por el sector agrícola

5.000

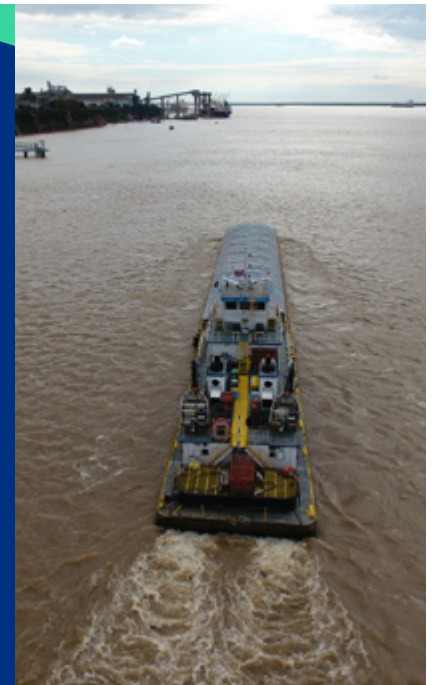
EMPLEOS DIRECTOS

Se estima que entre empleos directos e indirectos, la industria aporta aproximadamente 30.000 fuentes de trabajo.

3.000 M U\$D

EN INVERSIONES

Las empresas asociadas al CAFyM se encuentran entre los mayores contribuyentes de la SET e IPS.



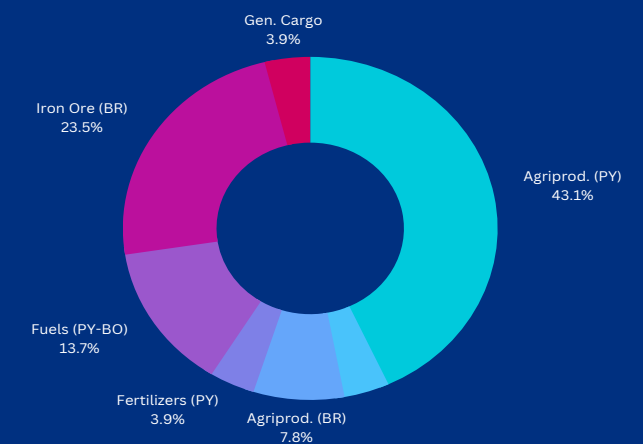
Hidrovia Paraguay - Paraná

Con 3.400 km de extensión, la Hidrovia Paraguay - Paraná es uno de los sistemas hídricos mas grandes del mundo.

- 3.500.000 km2 / 50.000.000 hab.
- 5 países: AR/BR/BO/PY/UY
- Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP
- Importancia vital para la región
- Navegable en toda su extensión

+25 M TON

+80% Comercio Exterior PY
+95% Cargas Fluviales HPP



160.000
TEU/año



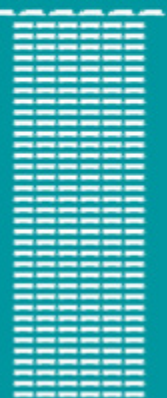
~ 50 tipo de
cargas a granel y
breakbulk

~2 M

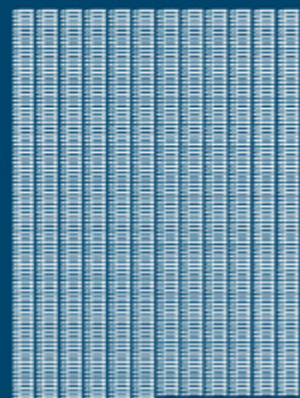
**Carga transportada
por mes**

One 15-Barge Tow

216 Rail Cars
+ 6 Locomotives



1,050 Trucks



RELACIÓN DE CAPACIDADES

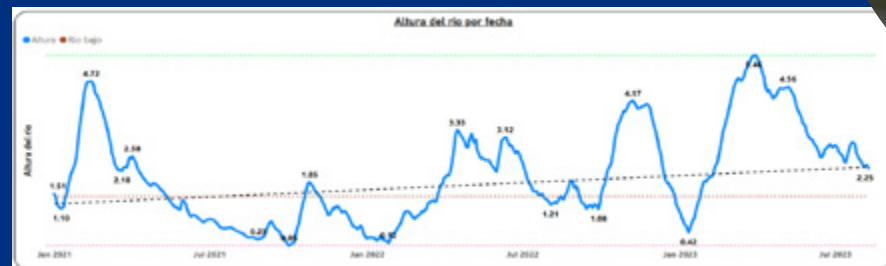
El transporte en barcazas es un medio competitivo para el comercio de toda la región. Es por lejos, más eficiente y económica que otros medios de transporte.

**1.4 VECES +
ES EL COSTO DE
TRANSPORTE P/ PAISES EN
DESARROLLO SIN LITORAL**

**50K TON = 2.000 CAMIONES
40 KM EN LINEA RECTA**

El comportamiento del río afecta directamente a la capacidad de transporte.

Con una baja inversión relativa, se podrá mejorar exponencialmente las condiciones de navegación.



Estableciendo el estándar de excelencia en la industria fluvial.

12 TRIPULANTES



20 - 30 DIAS



**300 X 60 M
50K TON**

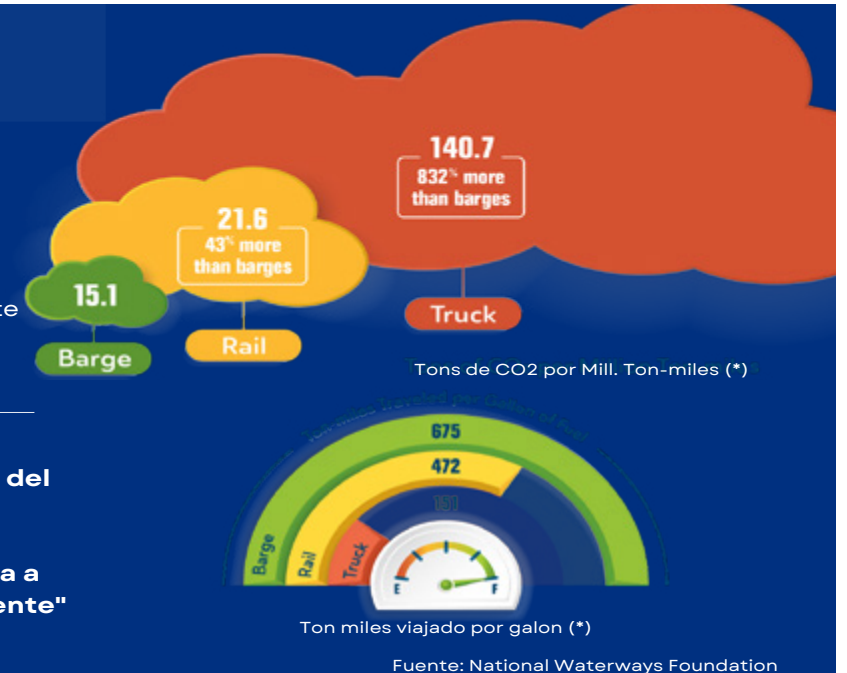


MEJOR PARA EL MEDIOAMBIENTE.

MEJOR PARA LAS COMUNIDADES.

A MENOR COSTO.

El transporte en camiones es 78% menos eficiente que el transporte en barcazas. Las estadísticas demuestran que el transporte por carretera tiene +200% de accidentes de trabajo.



"Desde la reducción de la contaminación del aire hasta la disminución del número de lesiones y muertes relacionadas con el transporte, el transporte por fluvial ayuda a proteger a las personas y su medio ambiente"

FACTORES CLAVE

Los pronósticos de tráfico de cargas se basan en las proyecciones de demanda de commodities en función de las relaciones históricas observadas entre la producción de recursos, los precios de los mismos, el costo logístico y las demandas en los mercados internacionales.

01.

MINERALES Y GRANOS

Se observa una tendencia creciente en exportaciones de mineral de hierro y soja desde Brasil.

02.

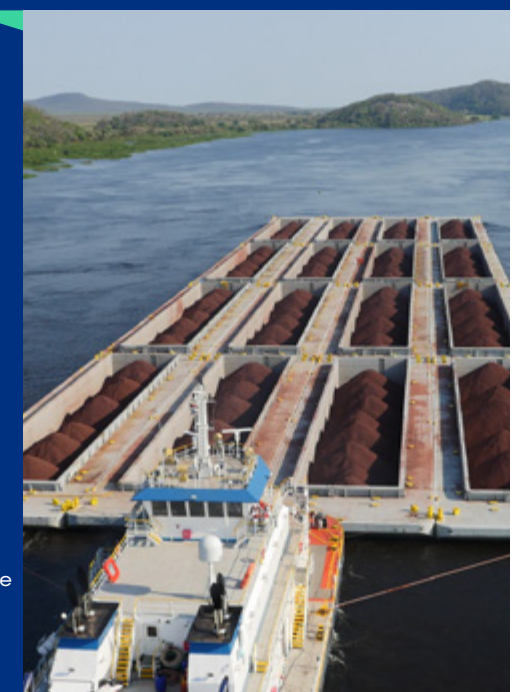
INDUSTRIALIZACIÓN

Productos como la Celulosa y el Cemento, sumado la producción de la agroindustria.

03.

ENERGÍA

Exportación de Biocombustibles e importación de combustibles fósiles.



NAVEGANDO EL PROGRESO.

01.

EXPANSIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Inversiones para mejorar y ampliar red logística están en marcha. La adopción de nuevas tecnologías es un factor clave.

02.

FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD

La interconexión entre diferentes modos de transporte es esencial para la optimización del sistema, conectando mas regiones a menores costos.

03.

MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA

La adopción de tecnologías avanzadas en la flota fluvial está aumentando la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad del transporte.

04.

SUSTENTABILIDAD

La sustentabilidad es una prioridad en la industria fluvial. La eficiencia de transporte y monitoreo ambiental son factores críticos.

05.

CADENAS DE VALOR

Promoción de cadenas de valor mas eficientes. Colaboración entre diferentes actores de la cadena es esencial para mejorar el sistema.

06.

POTENCIAL DE CRECIMIENTO

El potencial de crecimiento en la región es muy significativo, especialmente con el aumento del comercio y la industrialización. El fortalecimiento de la cooperación regional puede desbloquear nuevas oportunidades y facilitar el flujo de la inversión.



Tecnologías avanzadas en la logística y navegación fluvial



Bernd Gunther Grimm, Director de Operaciones de Hidrovias do Brasil en Paraguay



La compañía implementó también el uso de sistemas avanzados de batimetría (sondas de alta precisión integradas con GPS corregido por satélite) y sistema de rastreamiento (tracks), elementos cruciales para optimizar la navegación fluvial. La recogida precisa de datos topográficos submarinos y el seguimiento en tiempo real de los buques contribuyen a la gestión eficiente de los recursos hídricos, identificando rutas seguras y diseñando estrategias logísticas más eficaces.

Otro aspecto destacado es el uso de algoritmos de Inteligencia Artificial (IA) para predecir la dinámica del agua, lo que representa un importante salto en términos de anticipación a las condiciones hidrográficas. Mediante el análisis de datos históricos y en tiempo real, la IA permite predecir las variaciones en las condiciones fluviales, lo que permite una gestión más eficaz de la flota y una adaptación proactiva a los cambios en las condiciones de navegación.

También se han implantado en las operaciones estaciones hidrométricas automáticas, esenciales para la

En la ruta de la innovación, Hidrovias do Brasil lleva más de una década impulsando el desarrollo de la navegación.

recogida continua de datos hidrológicos precisos. Estas estaciones, equipadas con sensores avanzados, contribuyen al seguimiento en tiempo real de los niveles de agua, las corrientes y otros parámetros pertinentes. Este método proporciona información crucial para tomar decisiones rápidas basadas en datos fehacientes.

“La adopción de tecnologías avanzadas mejora nuestras operaciones y nos sitúa a la vanguardia de la logística y la navegación fluvial. Un liderazgo que impulsa al sector de las vías fluviales hacia un futuro más moderno y ecológicamente consciente”, concluye Bernd Gunther Grimm, Director de Operaciones de Hidrovias do Brasil en Paraguay.

Desde hace más de diez años, Hidrovias do Brasil desempeña un papel crucial en la logística sudamericana al conectar de forma eficiente, innovadora y sostenible cinco países (Paraguay, Uruguay, Brasil, Argentina y Bolivia) a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Desde el inicio de sus operaciones, la empresa ha concentrado sus esfuerzos en mejorar la eficiencia operativa, con la innovación como aliada y la seguridad en la navegación como uno de sus principales pilares. Ejemplos importantes son el uso de simuladores de maniobras, que se están implementando en la operación de Paraguay para entrenar y capacitar a los miembros de la tripulación, y el uso de gafas de realidad virtual como parte de un curso práctico de operación de lanchas, entrenando a la tripulación para hacer frente de manera aún más eficiente a diferentes escenarios, asegurando que el equipo esté totalmente preparado para los desafíos operacionales reales, minimizando los riesgos y aumentando la seguridad de las operaciones.

msc.com

FELICITAMOS A CAFYM POR SU 83° ANIVERSARIO



El grupo MSC Paraguay desea extender sus felicitaciones al Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay. Agradecemos su colaboración activa en el desarrollo del país.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



HB
HIDRAULICA BRASIL S.A.

Hidráulica Brasil S.A., extiende sus más cálidas felicitaciones a la **CAFYM** por su **83° aniversario**.

Vuestra dedicación y esfuerzos incansables no solo son dignos de reconocimiento, sino también de admiración.



SOMOS
GRANDES
SOMOS
EQUIPO

Somos líderes en transporte fluvial, la compañía más grande de soluciones logísticas de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

ATRIA 
SOLUCIONES LOGÍSTICAS

 www.atrialogistica.com