



DESARROLLO, LOGISTICA Y CARGAS DEL MATO GROSSO Y MATO GROSSO DO SUL

GRUPO CENTRO OESTE
MESA DE DIALOGO - NAVEGISTIC 2018



3, 4 y 5 de Octubre - 15:00 a 21:00 hs

GRUPO CENTRO OESTE



DESARROLLO DE SOLUCIONES
LOGISTICAS UTILIZANDO LA
HIDROVIA PARANÁ-PARAGUAY

HISTÓRICO

- La COMPANHIA DE INVESTIMENTOS DO CENTRO OESTE fue creada en 2007 teniendo por objetivo desarrollar, implantar y explorar oportunidades de negocios vinculados al río Paraguay y a la Hidrovía Paraná – Paraguay.
- Entre otros, fue accionista controlador de la empresa APPM – AGENCIA PORTUARIA DE PORTO MURTINHO LTDA, operadora del puerto fluvial de Porto Murtinho entre 2008 y 2011.
- En 2015, en conjunto con asociados, constituyo el GRUPO CENTRO OESTE objetivando desarrollar e implantar sistema de transporte fluvial por el alto río Paraguay constituido por terminales portuarias y flota de convoyes proyectados para el transporte de cargas originadas o destinadas a Mato Grosso.

MATO GROSSO Y MATO GROSSO DO SUL

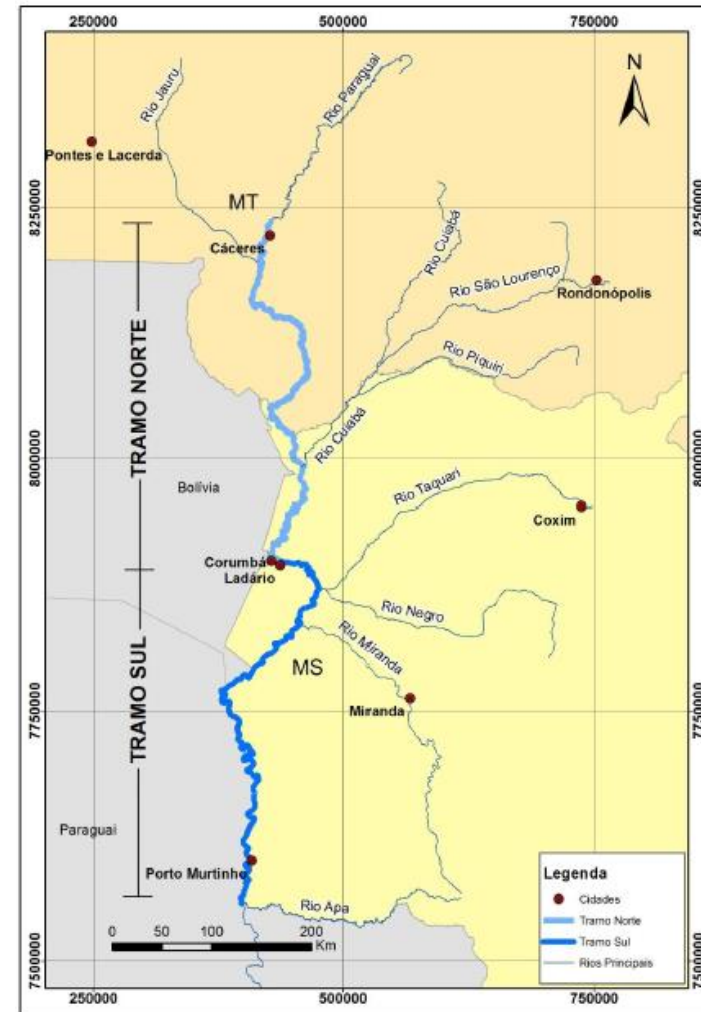


LA HIDROVIA PARAGUAY-
PARANÁ COMO
ALTERNATIVA LOGISTICA

TRAMOS HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ (HPP) EM TERRITORIO BRASILEIRO

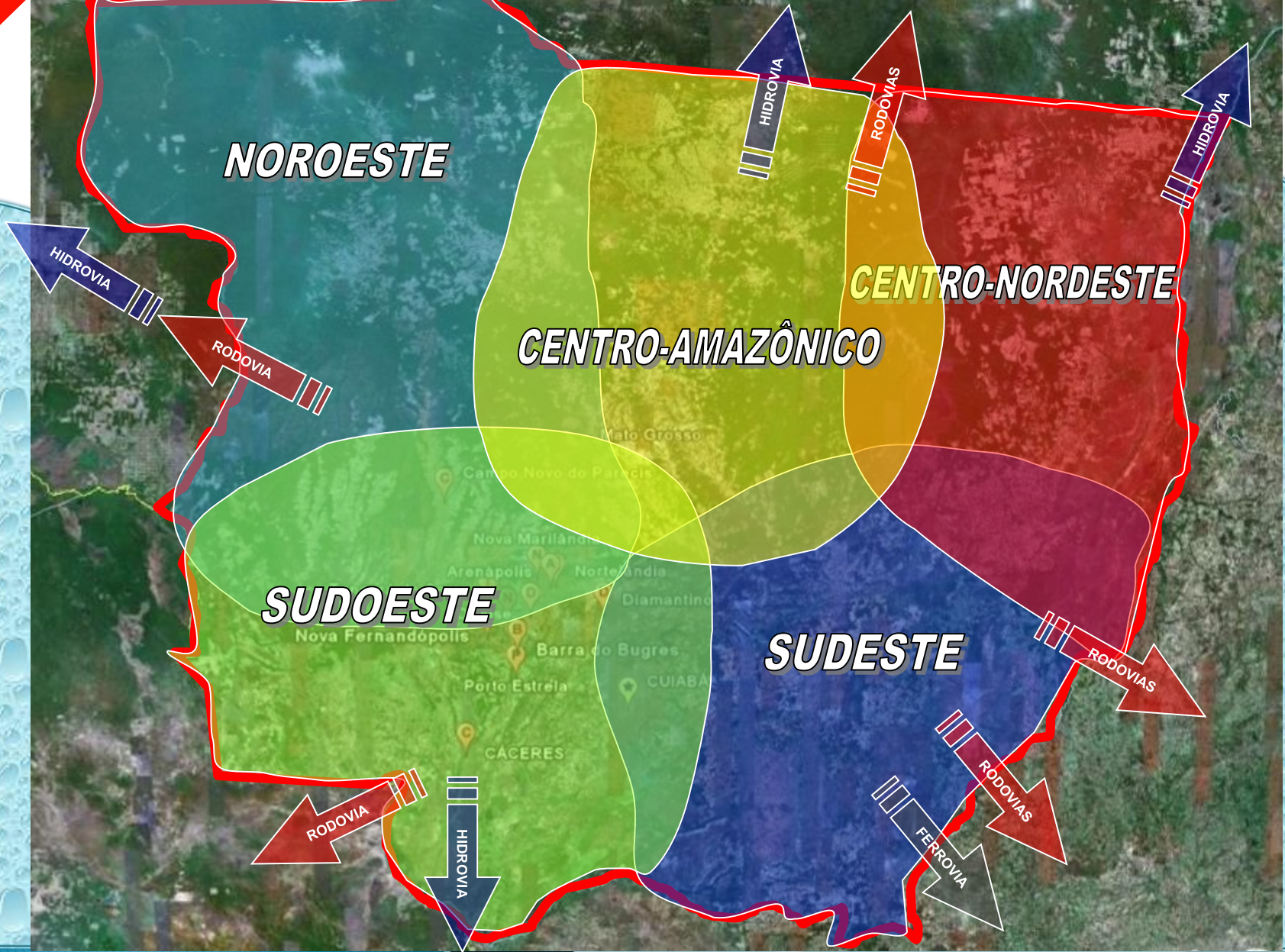
✓ TRAMO NORTE: CACERES-CORUMBA - ACESSO AOS PORTO DO ESTADO DO MT

✓ TRAMO SUL: CORUMBA-NUEVA PALMIRA



MT - ÁREAS DE PRODUÇÃO CORREDORES DE EXPORTAÇÃO

• CONTEXTO ATUAL



Hidrovia Paraná-Paraguay – Flujo potencial de Cargas originadas o destinadas a Mato Grosso o Mato Grosso do Sul

- **Transito río abajo:**

- **Soja y sus derivados**
- **Mineral de hierro**
- **Manganeso**
- **Azúcar**
- **Madera**
- **Alcohol**
- **Carga General y en Contenedores**

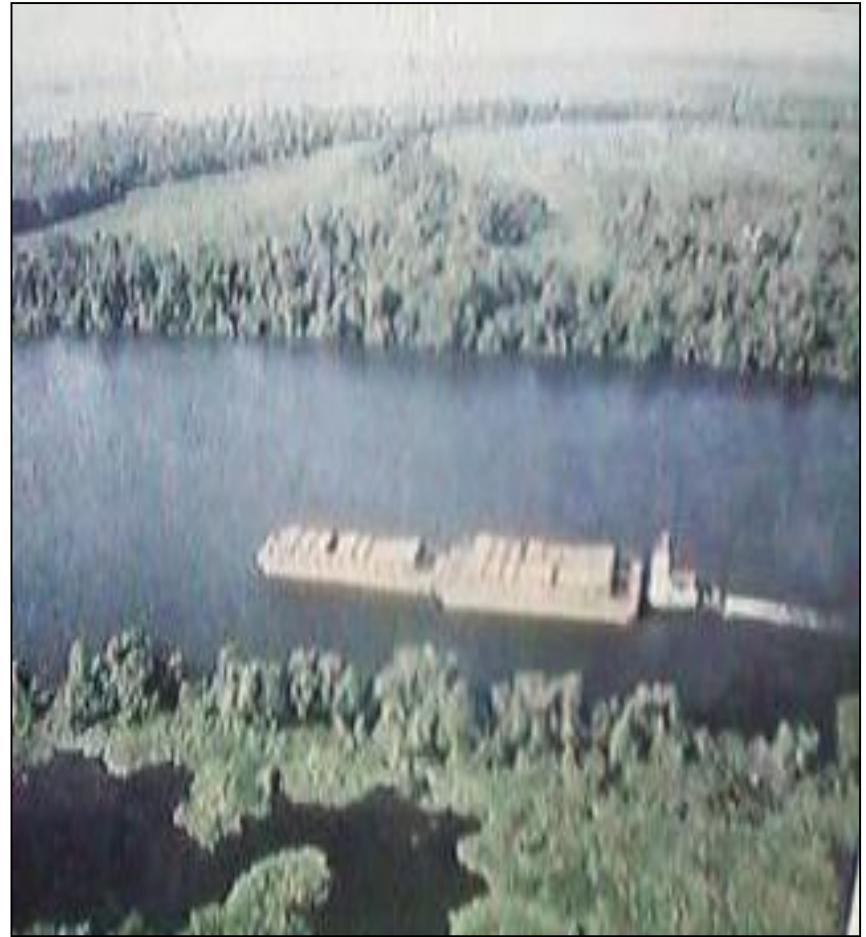


- **Transito río arriba:**

- **Fertilizantes**
- **Gasoil**
- **Nafta**
- **Madera**
- **Carga general y en contenedores**

SITUACIÓN ACTUAL MATO GROSSO

- ✓ El transporte de cargas por vía fluvial en el tramo norte del río Paraguay se encuentra prácticamente paralizado desde 2008.
- ✓ El tramo norte nunca fue explorado de forma comercialmente viable en razón de los inúmeros obstáculos técnicos, económicos, operativos y
- ✓ El máximo de 216.000 ton alcanzado en 2007 es insuficiente para tornar el tramo norte en las condiciones actuales una alternativa viable para el transporte fluvial de granos y de otras cargas desde y para Mato Grosso.



LIMITANTES TÉCNICOS, ECONÓMICOS Y OPERATIVOS A SUPERAR

- ✓ El canal navegable del río Paraguay en los 140 Km abajo de la ciudad de Cáceres es extremadamente restrictivo y reduce el porte de los convoyes a 3.000/4.000 ton restringiendo el periodo de navegación de enero a julio.
- ✓ El pequeño porte de los convoyes dificulta la formación de lotes económicos en la zona de Corumbá/MS donde los montos requeridos para embarque en uno solo convoy son de 24.000 a 27.000 ton.
- ✓ Inexiste una terminal de trasbordo a navíos en la zona del bajo río Paraná preparada para recibir exportaciones de granos procedentes de Brasil.



MATO GROSSO DO SUL – LA CONEXION MULTIMODAL ES INEFICIENTE DIFICULTANDO LA COMPETICION CON LA ALTERNATIVA RODOVIARIA

- ✓ La exportación por Hidrovía a otras partes que no a los países limítrofes se restringe a la producción generada adentro de la Zona de Influencia Directa de la Hidrovía Paraná-Paraguay siendo el mineral de hierro y manganeso los únicos productos viables.
- ✓ Combustibles – la inestabilidad de los precios internos de Brasil nunca permitieron el flujo continuo de combustibles por la Hidrovía Paraná-Paraguay.
- ✓ Inseguridad Jurídica – Gravamen a la exportación de granos establecido por decisión de carácter eminentemente político de parte del gobierno de Mato Grosso do Sul causó la paralización de la exportación de granos por Hidrovía por 7 años, siendo retomada solamente en 2014.

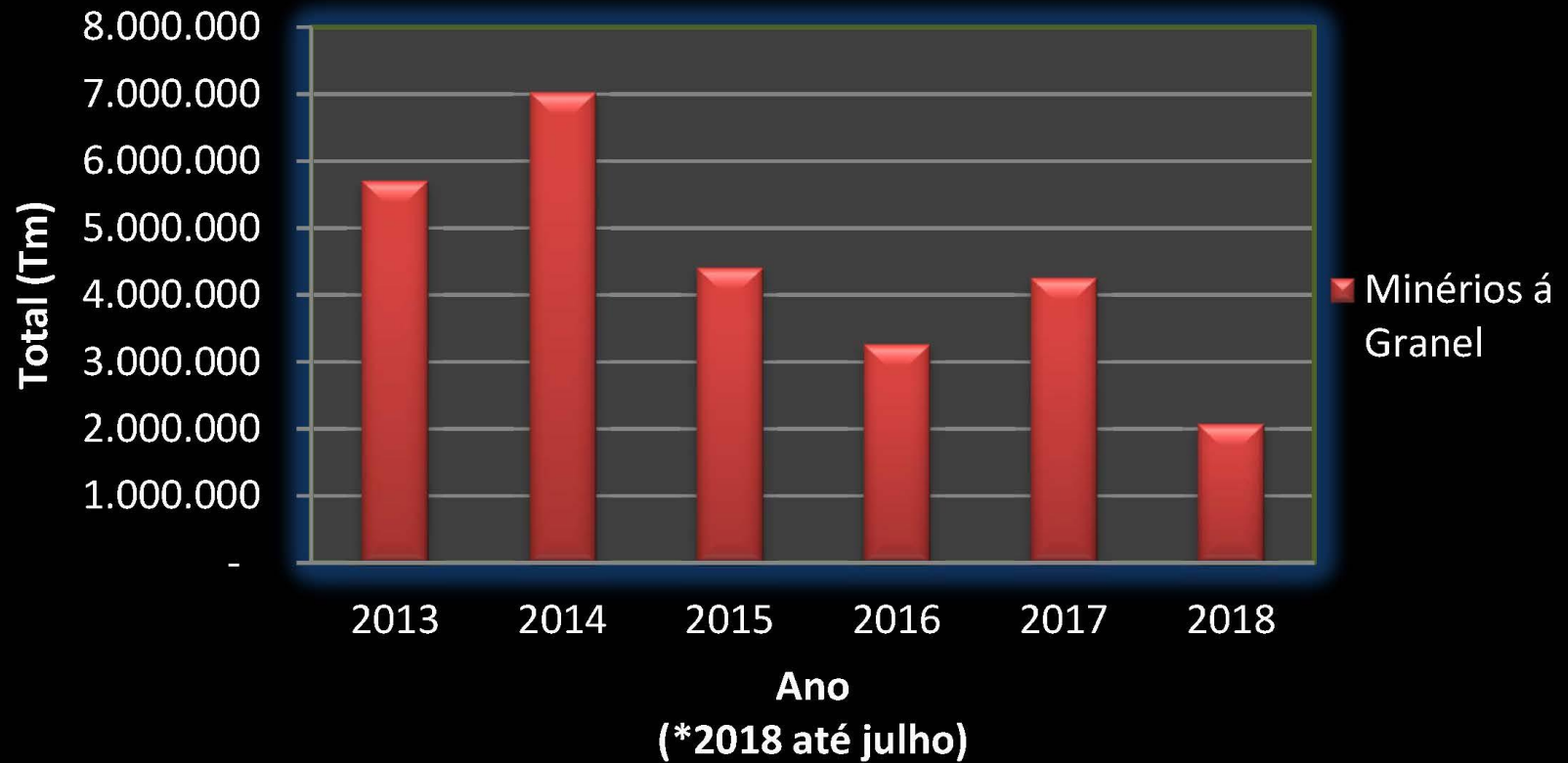
SITUACIÓN ACTUAL

MATO GROSSO DO SUL

- ✓ La caída de los precios internacionales causó una brusca reducción de la demanda de mineral a partir de 2015 provocando ociosidad en la flota operativa de la Hidrovía.
- ✓ La retomada de la exportación de soya en granos por Porto Murtinho y por el puerto de Granel Quimica en Corumbá/MS con destino a la Argentina para selección y o procesamiento fue una de las buenas consecuencias de la eliminación del gravamen a la exportación y la presencia de grandes procesadores imprimiendo inversiones de mediano a largo plazo es un fuerte indicio de que Puerto Murtinho podrá se consolidar en este rubro.

HISTÓRICO - TONELAJE DE MINERAL TRANSPORTADA POR VIA FLUVIAL
DESDE LAS TERMINALES PORTUARIAS DE LA ZONA DE CORUMBÁ -
MATO GROSSO DO SUL
2013 A 2018

Embarques PGC/PQC



NUESTRA PERCEPCION

- El momento actual es bastante favorable a la implantación de nuevas soluciones logísticas una vez que el valor del flete interno por carretera en Brasil debe sufrir fuertes incrementos por los próximos años
- Entendemos que la alternativa mas rápida y eficaz para dinamizar la Hidrovia Paraná - Paraguay con la generación a corto o mediano plazo de fuerte demanda de cargas en la zona de Corumbá/MS es lograr conectar la zona sudoeste de Mato Grosso a la Hidrovia Paraná - Paraguay.
- Paralelamente es fundamental que el CIH y demás autoridades ligadas a la Hidrovia Paraná-Paraguay sigan mejorando y fortaleciendo el marco reglamentario de modo a proveer la necesaria seguridad jurídica a las inversiones que estarían por venir.
- La generación de fuerte demanda de carga siendo grande parte destinada a la exportación también requiere en paralelo la habilitación de terminales portuarias para el transbordo a navíos de ultramar.
- La generación de fuerte demanda de cargas en la zona de Corumbá puede también, en paralelo justificar las inversiones requeridas para habilitar el ferrocarril desde Porto Esperança/MS a Tres Lagoas/MS que hoy opera de modo muy precario y con eso conectar la zona de influencia de la Hidrovía Paraguay - Paraná a una parte del estado de São Paulo.

EMPREENDIMENTO GRUPO CENTRO OESTE

- ▶ **Objetivo:** movimentação de cargas originados ou destinadas ao estado do Mato Grosso através do rio Paraguai desde a localidade de Cáceres/MT até Corumbá/MS, percorrendo 670 km pelo rio Paraguai.
- ▶ **Capacidades por ano operacional de 300 dias:**
 - **5 milhões de toneladas/ano operacional** para a movimentação de grãos originados no estado do Mato Grosso
 - **250 mil toneladas/ano operacional** para a movimentação de outros graneis sólidos, carga geral e carga em containers originada ou destinada ao estado do Mato Grosso:
- ▶ **Etapas de Implantação:**
 - Etapa 01: 1.250.000 tons de grãos + 100 mil tons de outras cargas (2021)
 - Etapa 02 : 2.500.000 tons de grãos + 200 mil tons de outras cargas (2023)
 - Etapa 03 : 5.000.000 tons de grãos + 250 mil tons de outras cargas (2025)
- ▶ **Constituição do Empreendimento:**
 - Terminal Portuário Paratudal – localizado na região de Cáceres/MT
 - Frota de comboios fluviais constituídos por empurradores e barcaças
 - Terminal Portuário Paraíso – localizado na região de Corumbá/MS



MUCHAS GRACIAS!

LUIZ ALBERTO ASSY

luiz.assy@grupocentrooeste.com



3, 4 y 5 de Octubre - 15:00 a 21:00 hs