

# PERLOG

PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA

## PARAGUAY

**Título:** PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

**PARAGUAY**

**Depósito legal:** lf74320153203670

**ISBN:** 978-980-422-024-1

**Editor:** CAF

**Vicepresidencia de Infraestructura**

Antonio J. Sosa, Vicepresidente Corporativo

**Autor:** Rafael Farromeque Quiroz, Especialista Senior

**Colaboradores:** Felipe Manchón Contreras, SPIM S.L.

**Diseño gráfico e impresión:** Gatos Gemelos Comunicación

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: [scioteca.caf.com](http://scioteca.caf.com)

© 2016 Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados



# PERFIL LOGÍSTICO DE PARAGUAY

---

EL PERFIL LOGÍSTICO DE PARAGUAY EN EL MARCO DEL  
PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

---

# INTRODUCCIÓN AL PERFIL LOGÍSTICO DE PARAGUAY

## El Perfil Logístico de Paraguay en el marco del Perfil Logístico de América Latina (PERLOG)

CAF –Banco de Desarrollo de América Latina– apoya a los países de la región en el desarrollo de nuevos planes, proyectos y programas, orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales.

En este contexto, **CAF** creó el **Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA)** cuyo objetivo es identificar, analizar, promover, realizar y difundir proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región, en sus ámbitos económicos, sociales, sectoriales y medioambientales.

Como punto de partida, para **CAF-LOGRA** se elaboró el “**Perfil Logístico de América Latina**” (**PERLOG**) que aporta el análisis de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del Sistema

Logístico Regional Latinoamericano, bajo un enfoque de sistema logístico conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación.

En su primera etapa (2014), **PERLOG** se complementa con los perfiles logísticos más detallados de ocho países de la región (Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay).

Para la elaboración del **Perfil Logístico de Paraguay** se utilizaron un conjunto de documentos, planes y análisis preliminares. Estos han sido sistematizados desde una óptica regional, estableciendo la referencia con los demás países estudiados, para así contribuir a avanzar en una visión integradora de la logística de América Latina.

## Estructura del Perfil Logístico de Paraguay

Perfil socioeconómico  
**Página 5**

Desempeño logístico  
**Página 12**

Perfil de Comercio Exterior  
**Página 6**

Formulación de ambiciones estratégicas  
**Página 13**

Sistema Logístico de Paraguay  
**Página 8**

Lineamientos estratégicos de Paraguay  
**Página 14**

Estructura funcional de Paraguay  
**Página 10**

Indicadores cumplimiento lineamientos estratégicos  
**Página 16**

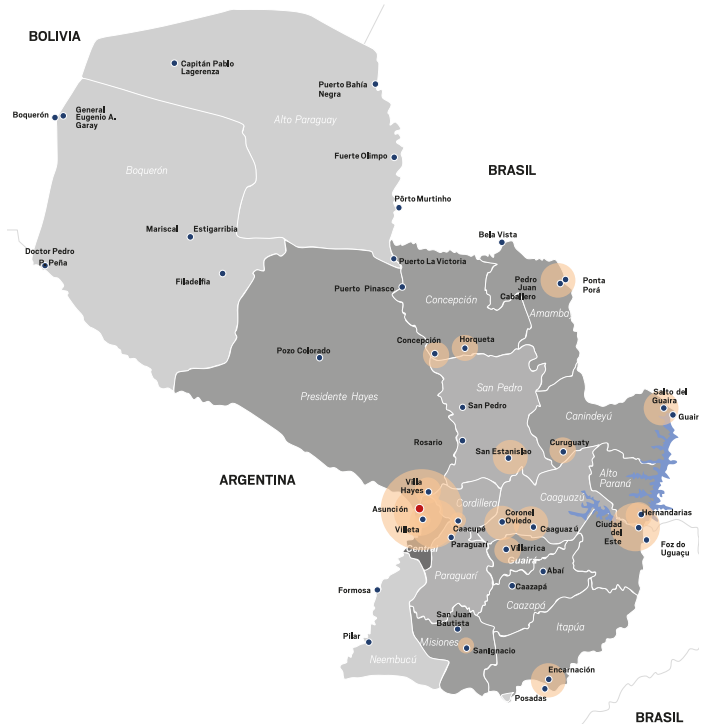
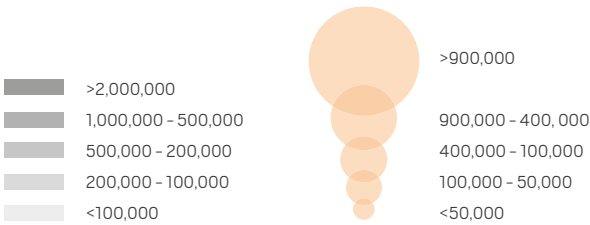
Hoja de ruta logística de Paraguay  
**Página 18**

# PERFIL SOCIOECONÓMICO DE PARAGUAY

## Territorio y población

**Paraguay tiene unos 6,8 millones de habitantes y se divide en 18 departamentos y dos regiones geográficas.**

Paraguay es un país mediterráneo de América del Sur, con una superficie de 406.752 km<sup>2</sup>. La región oriental es la más densamente poblada: concentra el 97% de la población en el 39,3% del territorio. En esta región se encuentra emplazada Asunción, la capital. Por el contrario, la región del Chaco ocupa el 60,7% del territorio, en donde se encuentra el 2,7% de la población.



Fuente: Elaboración propia con base en DGEEC

## Economía

**La economía paraguaya tiene una clara vocación agropecuaria, pero la venta de energía eléctrica también tiene un elevado impacto.**

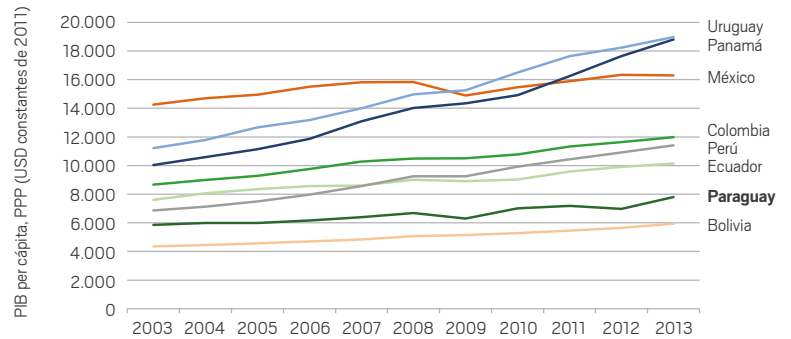
El PIB per cápita de Paraguay, alrededor de USD 8.000 anuales, se posiciona como uno de los más bajos de la región en estudio. Sin embargo, el crecimiento del país se situó en el 13,6% en 2013, cifra que representa el mayor crecimiento de América Latina.

Paraguay tiene una economía centrada –en buena parte– en el sector agropecuario, que contribuye con alrededor de un 20% al PIB nacional y en el que destacan los productos como la soja y la carne bovina. La elevada dependencia de ese sector hace que su estabilidad económica esté muy vinculada a factores medioambientales (por ejemplo, lluvia, sequías y plagas). Otro sector con notable importancia en las cuentas nacionales es el de la energía, producida en las hidroeléctricas que se comparten con Brasil y Argentina.

**Paraguay se ubica en la posición 109 de 189 en el Doing Business de 2014.**

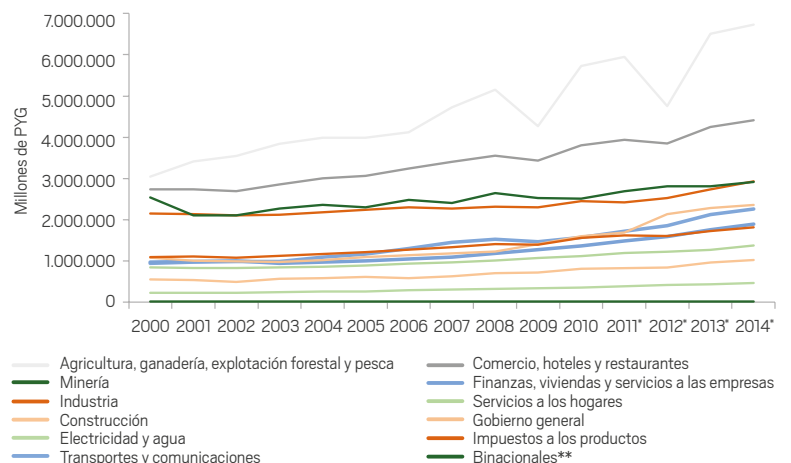
El contexto comercial de Paraguay es complejo. Por un lado, existe un alto índice de informalidad en sus principales ciudades, lo que trae consecuencias en la cadena productiva, en la de comercialización y en los ingresos fiscales. Por otro lado, sus perspectivas de crecimiento son positivas, con un incremento esperado del PIB entre 4 y 5% anual en los próximos años.

### Evolución del PIB per cápita de Paraguay y países de la región



Fuente: Elaboración propia con base en WDI

### Evolución del PIB constante por principales actividades productivas

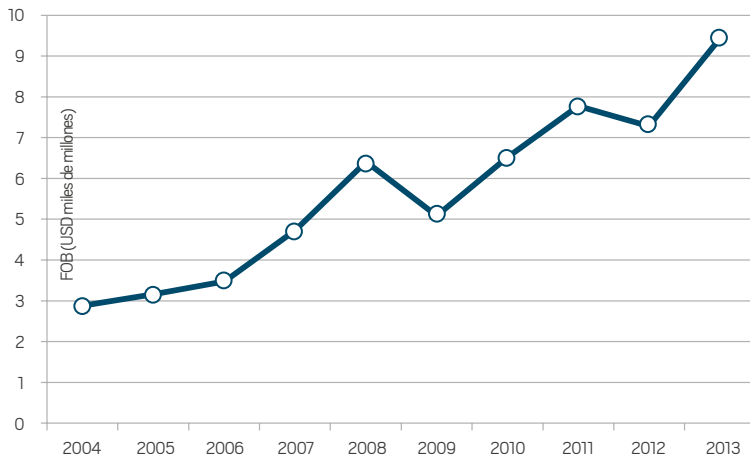


\*La producción de las binacionales es considerada en las Cuentas Nacionales de Paraguay desde el año 2012 (producción de Itaipu desde 1985 y Yacyretá desde 1994).

Fuente: Elaboración propia con base en el Banco Central del Paraguay (BCP)

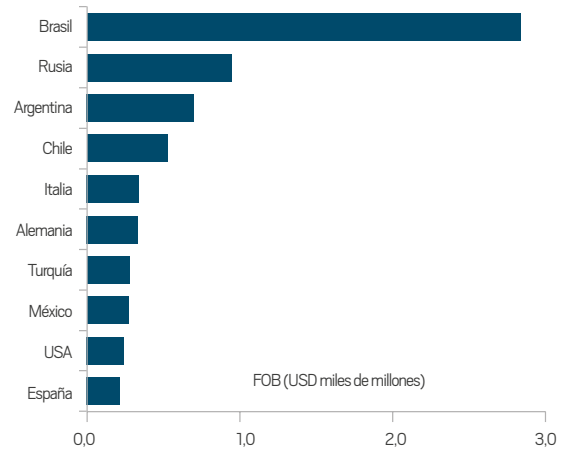
# PERFIL DE COMERCIO EXTERIOR DE PARAGUAY

Exportaciones de Paraguay hasta 2013

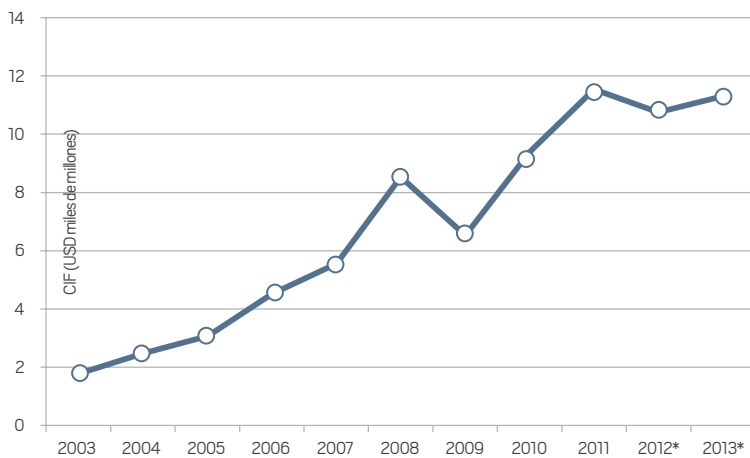


Fuente: Banco Central del Paraguay

Principales países, 2013

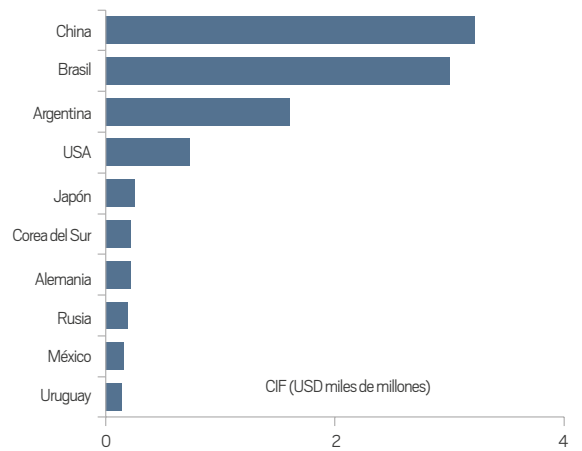


Importaciones de Paraguay hasta 2013

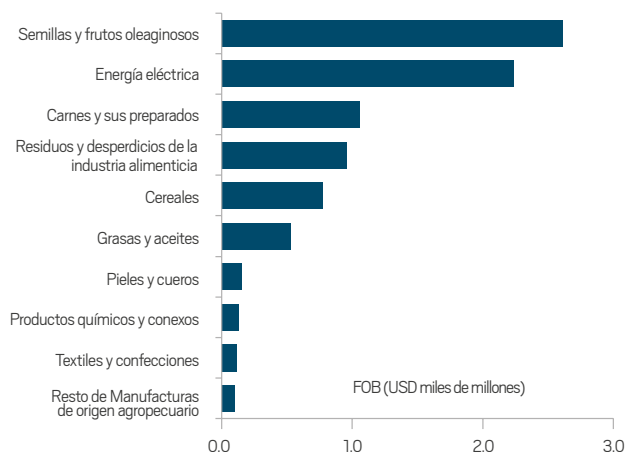


Fuente: Banco Central del Paraguay

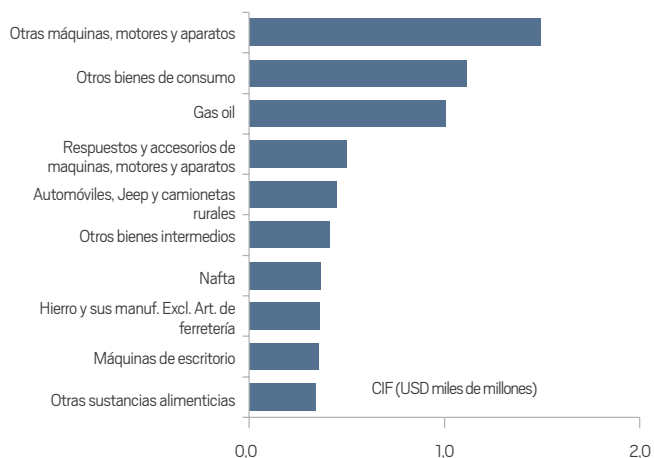
Principales países, 2013



**Principales productos, 2013**



**Principales productos, 2013**



**USD 9 miles de millones**

Exportaciones 2013



**USD 11 miles de millones**

Importaciones 2013



**14,1%**

Crecimiento anual exportaciones 2003-2013



**18,4%**

Crecimiento anual importaciones 2003-2013



**109**

Ranking Doing Business 2014 (189 países)

**Comercio exterior de Paraguay:** una balanza deficitaria.

El comercio exterior paraguayo en 2013 registró USD 9 miles de millones (FOB) y USD 11 miles de millones (CIF).

**El 85,2% de las exportaciones se compone de semillas de soja, energía eléctrica y manufacturas agropecuarias.**

Las exportaciones paraguayas han tenido un comportamiento volátil en la última década. Durante 2010, el país experimentó un fuerte crecimiento, impulsado por el desempeño del sector agrícola, dadas las excelentes condiciones de la cosecha 2009-2010.

En ese período, la ganadería, la construcción y la manufactura, entre otros sectores, también contribuyeron al crecimiento del país.

El principal socio comercial de Paraguay es Brasil, seguido de Rusia y Argentina.

**China, Brasil y Argentina son los principales orígenes de las importaciones, principalmente de combustibles y productos industriales.**

En las importaciones de Paraguay, realizadas en la última década, se observa un incremento continuado, paralelo al comportamiento de las exportaciones aunque menos acusado en el último período.

Los productos importados con mayor peso son enseres hi-tech provenientes de China: artículos de telefonía celular, videoconsolas y máquinas de videojuegos. En total representan 10% de las importaciones paraguayas.

# SISTEMA LOGÍSTICO DE PARAGUAY

**Paraguay debe afrontar las consecuencias de su mediterraneidad, que impacta los costos de transporte en las operaciones de comercio exterior.**

La reciente formulación del Plan Nacional de Transporte y el Plan Nacional de Logística marca un hito importante en Paraguay, ya que eleva al sector transporte y logística dentro del marco de políticas de Estado y le confiere, por ello, una institucionalidad, presupuesto y herramientas de planeación, relevantes para el país en las siguientes décadas.

## Infraestructuras lineales

**La red vial debe afrontar un reto importante de inversión y mantenimiento.**

El modo carretero es el principal medio por el cual se transportan las mercancías que van a los diferentes nodos de comercio exterior, a la vez que es la base de la distribución y comercialización a escala nacional de productos y suministros. La red vial paraguaya comprende 31.000 kilómetros. Del total de la red, sólo el 6,8% son vías asfaltadas.

**La red ferroviaria actualmente está en desuso. La red propuesta en el Plan Nacional de Logística mejorará la competitividad de los productos paraguayos.**

Paraguay fue uno de los primeros países en poner en funcionamiento un servicio ferroviario en América Latina. Sin embargo, actualmente este servicio no se presta en su territorio, salvo algunas operaciones esporádicas en los alrededores de Encarnación, en un tramo de 4 km de longitud. El desarrollo de una red ferroviaria, acorde con las necesidades actuales, permitirá al país tener una mejor competitividad con sus productos de exportación.

## Infraestructuras nodales

**El sistema portuario fluvial moviliza el 75% de la carga de importación y exportación del país. Algesa es el principal puerto en toneladas movilizadas.**

El sistema de puertos fluviales e hidrovías de Paraguay se configura como la columna vertebral del comercio exterior del país. Por este medio se transporta entre el 70 y 75% del volumen total de la carga de importación y exportación. El río Paraguay y el río Paraná son los que estructuran el movimiento de carga y de comercio exterior en esa nación. (El río Paraguay es el que mayores volúmenes transporta anualmente).

**El aeropuerto Silvio Pettirosi, en Luque, y el de Guaraní, en Ciudad del Este, concentran la carga aérea del país.**

El sistema aeroportuario de Paraguay se compone de 11 aeropuertos. Dos de ellos son terminales internacionales, en los cuales se estructura la operación aérea nacional e internacional. En conjunto, ambos aeropuertos movilizan cerca de 20.000 t de carga en 2013, (53% del total corresponde a Ciudad del Este).

**Asunción y Ciudad del Este engloban la mayoría de parques industriales y logísticos del país, pero la oferta de zonas francas está aún por explotar.**

El desarrollo potencial del Régimen de Zonas Francas en Paraguay tiene mucho potencial, pero se requieren medidas de índole legal para actualizar las normas vigentes que permitan impulsar la actividad en estas áreas. Por otra parte, el desarrollo inmologístico en el país ha estado más marcado por el desarrollo de proyectos de parques industriales. Estos han dado cabida a espacios para actividades logísticas, como ha sucedido igualmente en gran parte de América Latina.





Fuente: Elaboración propia a partir de datos de DINATRA

# ESTRUCTURA LOGÍSTICA FUNCIONAL DE PARAGUAY

## Nodos logísticos

**Nodo primario nacional:** domina la logística del país.

**Asunción y su área metropolitana.**

**Nodos emergentes:** con peso poblacional, centros de distribución y consolidación de mercancías a escala nacional.

**Ciudad del Este.**

**Nodos intermedios de distribución:** actúan como ámbitos intermedios entre los nodos primarios y secundarios.

**Concepción y Filadelfia.**

**Nodos de comercio exterior:** puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos.

- Nodos portuarios de **Asunción, Ciudad del Este y Encarnación.**
- Nodos transfronterizos de Villeta, Salto del Guairá, Pilar y Pedro Juan Caballero.

## Ámbitos logísticos

**Ámbito logístico nacional:** formado por Asunción y Ciudad del Este, ciudades con un intercambio permanente de servicios y productos.

**Ámbito logístico de Asunción-Pilar. Ámbito logístico de Filadelfia. Ámbito logístico de Posadas-Encarnación**

**Ámbito logístico de Concepción y su región adyacente (Horqueta, San Pedro, Puerto Pinasco):** por su importancia en el comercio exterior ha conseguido generar un ámbito logístico de relevancia regional con las poblaciones vecinas.

## Corredores logísticos

**Corredor logístico de Asunción y su área metropolitana-Ciudad del Este:** Propicia la circulación de una gran cantidad de carga con origen o destino en Brasil. También mueve producción agrícola hacia Argentina y Uruguay. Utiliza los puertos fluviales cercanos a Asunción.

**Corredor logístico Norte-Sur de Paraguay:** conecta a Uruguay y Argentina con el norte de Paraguay. Es por donde sale y entra gran parte del comercio exterior del país.

**Corredor logístico fluvial del Río Paraná:** moviliza una gran parte de los granos agrícolas que se producen en la región este del país.

**Corredor logístico de Asunción-Encarnación:** da entrada y salida directa a Posadas en Argentina.

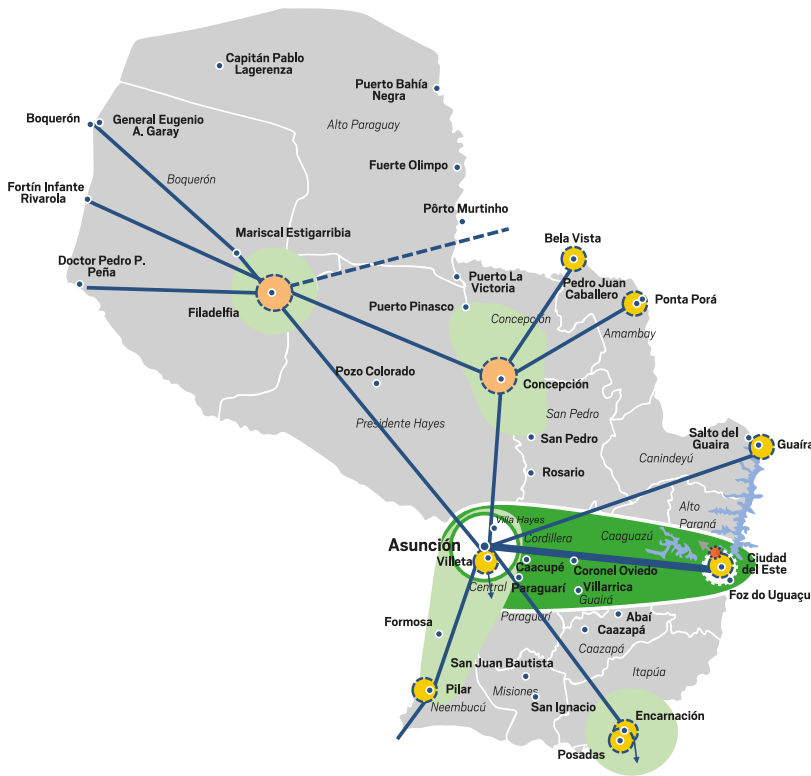
La estructura logística de Paraguay estaría constituida por los siguientes sistemas

### Concentración logística en el ámbito central (Corredor Asunción-Ciudad del Este) y en el corredor fluvial del río Paraguay.

Este macro ámbito constituye el territorio crítico de articulación logística de Paraguay, tanto de comercio exterior como de logística interna. En él confluyen los principales nodos logísticos y corredores paraguayos: Asunción, gran centro de distribución

del país y articulador de los principales corredores logísticos de Paraguay; Ciudad del Este, capital del departamento de Alto Paraná, con un área metropolitana con más de 800.000 habitantes e intensa actividad comercial y económica; por último, Coronel Oviedo, articulador del Corredor Central y del ámbito logístico Asunción-Ciudad del Este, a la vez que encrucijada de otras conexiones por carretera con Encarnación o Concepción.

## Nodos logísticos, relaciones funcionales y ámbitos logísticos



### Nodos logísticos

- Nodos primarios
- ⊙ Nodos emergentes
- Nodos intermedios de distribución
- ☀ Nodos de comercio exterior
- ☀ Nodos de comercio portuario
- Núcleos urbanos
- ✈ Nodos de comercio aeroportuario

### Ámbitos logísticos a escala nacional

- ▬ Ámbitos logísticos de escala nacional
- ▬ Ámbitos logísticos regionales

### Relaciones funcionales

- ▬ Relaciones principales
- ▬ Relaciones secundarias
- ⋯ Ejes en desarrollo

## Corredores funcionales



- Nodos primarios
- Nodos emergentes
- Nodos intermedios de distribución
- Nodos de comercio exterior
- Nodos de comercio portuario
- Nodos de comercio aeroportuario
- Núcleos urbanos

### Nodos logísticos

- Nodos primarios
- ⊙ Nodos emergentes
- Nodos intermedios de distribución
- ☀ Nodos de comercio exterior
- ☀ Nodos de comercio portuario
- Núcleos urbanos
- ✈ Nodos de comercio aeroportuario

### Relaciones funcionales

- ▬ Relaciones principales
- ▬ Relaciones secundarias
- ⋯ Ejes en desarrollo

### Corredores logísticos

- ▬ Corredor doméstico

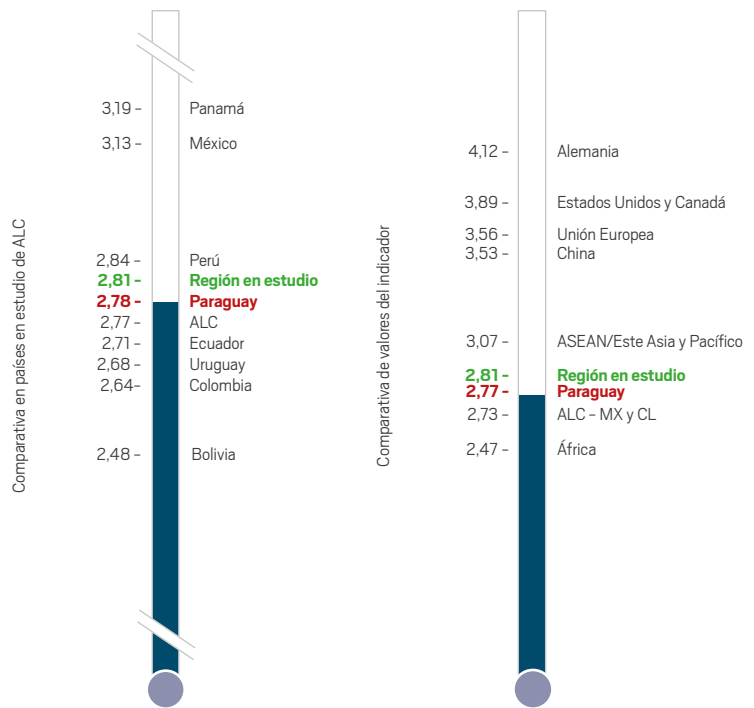
Fuente: Elaboración propia con base en la revisión y consulta de varias fuentes

# DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE PARAGUAY

**Paraguay se sitúa a la altura de la media de América Latina y el Caribe en el Índice de Desempeño Logístico, pero obtiene baja puntuación en el Índice de Competitividad Global.**

## Posición comparativa de Paraguay respecto al indicador Índice de Desempeño Logístico (LPI)

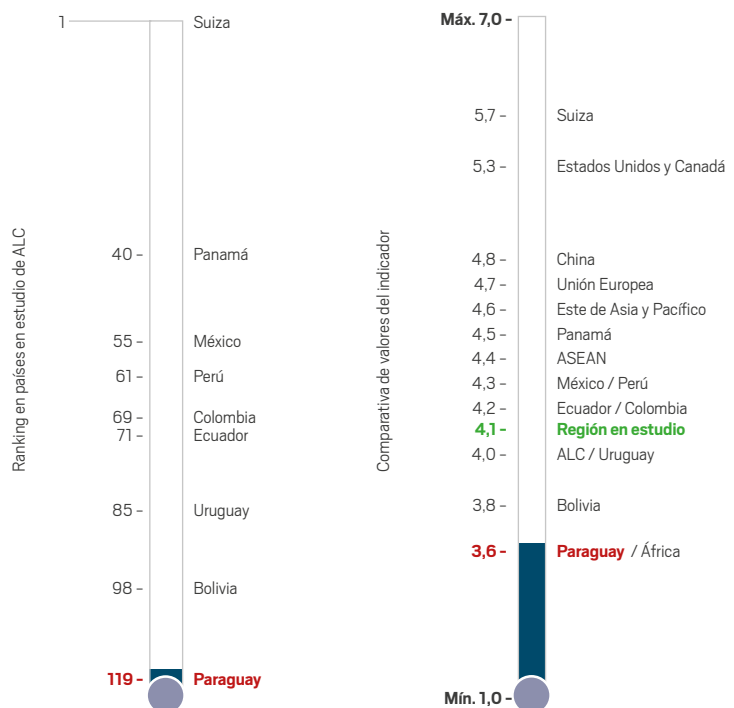
**Índice de Desempeño Logístico (LPI)-2,77 (2014):** En el año 2014 se situó en el puesto 78. En relación con la anterior evaluación (2012), el país ha avanzado 35 posiciones. Paraguay se ubica en niveles similares al promedio de América Latina y el Caribe (ALC) (2,77), ligeramente por debajo del promedio de la región en estudio (2,81) y muy alejado de las regiones globales a la cabeza (Estados Unidos y Canadá, así como China y Unión Europea).



Fuente: Elaboración propia con base en WDI (BM)

## Posición comparativa de Paraguay respecto al indicador Índice de Competitividad Global (GCI)

**Índice de Competitividad Global (GCI)-3,6 (2013):** Paraguay se situó en la posición 119 a escala mundial en 2013. En relación con otras regiones, el país se ubica en una situación precaria. Es evidente la enorme brecha que existe con las zonas más desarrolladas, tales como América del Norte (5,3 puntos) y la Unión Europea (4,7). Incluso con regiones en desarrollo como el Este de Asia y Pacífico (4,6).



Fuente: Elaboración propia con base en World Economic Forum

# FORMULACIÓN DE AMBICIONES LOGÍSTICAS DE PARAGUAY

## Ambición estratégica de Paraguay<sup>1</sup>

Superar sus rezagos en logística y competitividad para convertirse en un país de conexión en la subregión, con el eje estratégico de integración que representa la hidrovía Paraguay-Paraná.



## Visión estratégica

Paraguay está iniciando el camino para su desarrollo con una visión logística de largo plazo, superando progresivamente sus rezagos en infraestructura, en servicios logísticos y en conectividad con el entorno. Así, aspira poder desempeñar un rol de conexión en su sub-región y competir con otros países en mercados

externos fuera de los tradicionales, con productos de un mayor valor añadido. Asimismo, Paraguay tiene la posibilidad de sobrepasar sus barreras de comunicación, potenciando la hidrovía Paraguay-Paraná como un corredor estratégico para el propio país y como vía de integración sub-regional.

## Avances y oportunidades de Paraguay en los tres niveles de ambición:

Respecto al Nivel 1 – competitividad interna-país	Respecto al Nivel 2 – estrategias de tránsitos	Respecto al Nivel 3 – estrategias de <i>hub</i> logístico
<p>El sistema logístico de Paraguay tiene grandes deficiencias: infraestructura en mal estado, servicios de transporte deficientes, baja calidad en servicios logísticos y carencia de institucionalidad.</p> <p>Para mejorar su competitividad se requiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Política de Estado frente al sector logístico y de transporte de carga.</li> <li>Inversión en infraestructura de transporte.</li> <li>Fortalecimiento y formalización del sector de transporte y servicios logísticos.</li> </ul>	<p>Para contrarrestar sus altos costos de transporte, Paraguay debe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar productos exportables de alto valor añadido.</li> <li>Afrontar el bajo uso del Régimen de Zonas Francas y el rezago en la promoción de zonas logísticas especializadas.</li> <li>Desarrollar la conectividad transnacional. En especial, la conexión con Bolivia y Chile en el modo carretero, y con Argentina en el ferroviario.</li> </ul>	<p>Mayor potencial: captación de carga granelera de Brasil y Bolivia. Para ello:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se requiere un marco de planificación por mercados y productos, que permita tener objetivos de captación claros.</li> <li>No existen desarrolladores especializados en infraestructuras logísticas (desarrolladores inmologísticos).</li> </ul>

## Posicionamiento estratégico de Paraguay

- Las principales fortalezas de Paraguay son su posicionamiento geoestratégico en los países de MERCOSUR y su alto potencial de conexión, a través de la hidrovía como gran canal de relación logística con la subregión.

**Principales retos:**

- Superar el rezago en infraestructuras, servicios e institucionalidad logística.
- Contrarrestar los altos costos de transportes.

**Nota1:** El concepto de ambiciones estratégicas, con tres niveles y dos subniveles, se encuentra definido en el documento *IDEAL* 2013 y se adopta como criterio general en el Perfil Logístico Regional de América Latina (PERLOG).

# LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE PARAGUAY

PERLOG ha definido –en el despliegue estratégico de la región y de cada país– un sistema de 18 lineamientos, agrupados en cuatro grandes ejes o bloques estratégicos.

**A continuación, orientaciones generales de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo para la región y Paraguay**

## 1. Planificación e institucionalización logística

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuir a dotar a todos los países de la región de instrumentos de planificación logística integrada.</li> <li>Los documentos estructurantes de la planificación logística integral de Paraguay están en proceso de puesta en marcha. Básicamente, el Plan Nacional Logístico y el Plan Maestro de Infraestructuras y Servicios del Transporte.</li> </ul>
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> <li>Configurar un sistema institucional compatible para la logística en todos los países de la región.</li> <li>Es necesaria la definición y desarrollo de un proceso de institucionalización logística en Paraguay.</li> </ul>
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar la formación y capacitación logística, así como los sistemas de progresión y divulgación del conocimiento logístico.</li> <li>El área de formación en Paraguay constituye un campo de intervención necesario en el que se abren posibilidades de líneas de colaboración.</li> </ul>

## 2. Desarrollo del sistema logístico

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
2.3 Fomento de la integración e intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fomentar la intermodalidad ferroviaria, impulsando la integración de redes y las conexiones con los principales puertos y nodos (con plataformas intermodales), y los tránsitos internacionales.</li> <li>En Paraguay es necesaria la reconstrucción de la red ferroviaria nacional y la integración ferroviaria con Argentina, a través de Encarnación.</li> </ul>
2.4 Potenciamiento y competitividad en corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estructurar los principales corredores logísticos, mediante un sistema de infraestructuras, servicios y soluciones tecnológicas para optimizar la prestación de los servicios logísticos y de comercio internacional.</li> <li>Es necesario el potenciamiento de los principales corredores logísticos estructurantes de Paraguay, con la introducción de tecnologías de la información.</li> </ul>
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenciar y aprovechar el transporte fluvial en la articulación logística subregional, mediante inversiones en infraestructuras, servicios y procesos.</li> <li>La hidrovía Paraná-Paraguay constituye el eje logístico estructurante de la región. Sus infraestructuras logísticas multimodales han de ser potenciadas con carácter prioritario.</li> </ul>
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Articular un sistema de <i>hubs</i> regionales de carga aérea, con proyectos integrados colaborativos de infraestructuras (centros de carga aérea), servicios y procesos.</li> <li>Paraguay precisa el desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas en la carga aérea (centros de carga aérea), como punto de partida de las estrategias para el desarrollo de los tráficos.</li> </ul>

**En negro:** Orientaciones estratégicas para la región

**En azul:** Orientaciones estratégicas para Paraguay

## Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Paraguay

### 3. Desarrollo de logística básica y sostenible

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la eficiencia y competitividad sistemática del sector de carga por carretera, mediante estrategias que incorporen infraestructuras de servicios (redes de truck centers), formación, regulación, fomento de servicios avanzados, etc.</li> <li>Paraguay ha de abordar la implementación de proyectos relacionados con la mejora de la red vial pavimentada y la nueva construcción de tramos viales críticos, así como la modernización general del sector carretero, según el plan del transporte de carga.</li> </ul>
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover planes integrales de logística urbana en el sistema de ciudades de la región, principalmente en ciudades medias y grandes áreas metropolitanas, con sistemas de plataformas de distribución urbanas y metropolitanas.</li> <li>Paraguay precisa un proceso general de planificación de la logística urbana, incluyendo la planificación de las principales áreas metropolitanas de Asunción.</li> </ul>
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar sistemas de apoyo a la logística agroalimentaria tanto en origen (redes de agrocentros) como en destino (plataformas logístico-alimentarias de distribución).</li> <li>Paraguay también debe poner en marcha los centros logísticos del sector agrario (agrocentros).</li> </ul>
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuir con soluciones logísticas específicas a la articulación de territorios menos desarrollados, principalmente aquellos con presencia indígena significativa.</li> <li>En Paraguay es necesario incrementar la conectividad logística de los territorios menos integrados como el Alto Chaco y Boquerón.</li> </ul>
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la concentración logística mediante la planificación territorial integrada, respetuosa con el medioambiente.</li> <li>En Paraguay, dentro de la planificación logística del área metropolitana de Asunción, debe incluirse la planificación territorial logística sustentable.</li> </ul>
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar el desarrollo progresivo de proyectos y servicios de logística inversa, vinculados a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región.</li> <li>En Paraguay, esta área ha de abordarse en el marco de la planificación logística del área metropolitana de Asunción.</li> </ul>

### 4. Logística de comercio internacional

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apoyar el desarrollo del comercio internacional en los clústeres estratégicos de la región mediante soluciones integrales, con plataformas logísticas de apoyo a clústeres (plataformas especializadas con servicios logísticos para un determinado clúster), eficiencia de servicios, agilización de procesos y estrategias comerciales colaborativas.</li> <li>Paraguay necesita la consolidación de los sectores de exportación de materias primas, y el potenciamiento de nuevos sectores exportadores.</li> </ul>
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuir a la agilización de los tránsitos en frontera mediante proyectos integrados de infraestructuras logísticas, procesos y servicios.</li> <li>Paraguay ha de abordar la implementación de beneficios tangibles en los pasos de frontera y otras aduanas del país.</li> </ul>
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar la gestión integral de las cadenas de comercio internacional, estratégicas de cada país, con presencia y decisión en los destinos comerciales y con el apoyo a la creación de grandes operadores logístico-comerciales regionales.</li> <li>Paraguay necesita ampliar el espectro de empresas exportadoras del país.</li> </ul>

**En negro:** Orientaciones estratégicas para la región

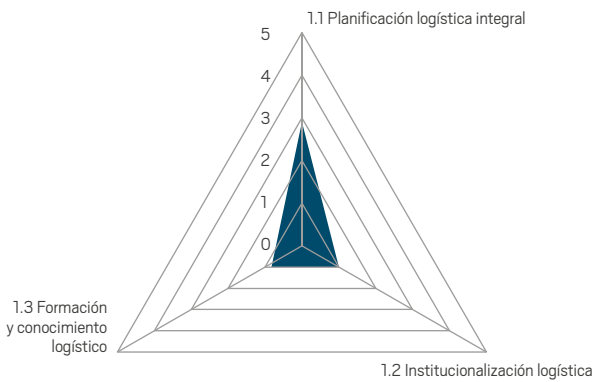
**En azul:** Orientaciones estratégicas para Paraguay

# INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS (INDILOG)

El perfil logístico incluye un sistema de indicadores para la monitorización del **Nivel de Cumplimiento de los Lineamientos Estratégicos de la Logística Regional a Largo Plazo (INDILOG)**, definidos en el PERLOG, en una escala de 1 a 5 en cada uno de los lineamientos estratégicos.

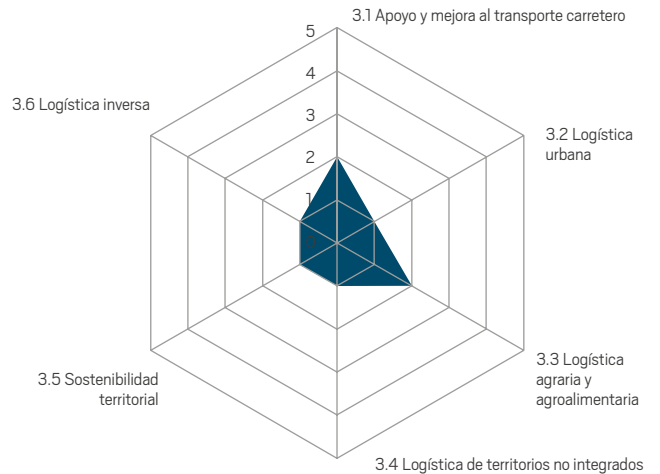
## Línea Base del INDILOG en Paraguay

### 1. Planificación/institucionalización logística: 1,66



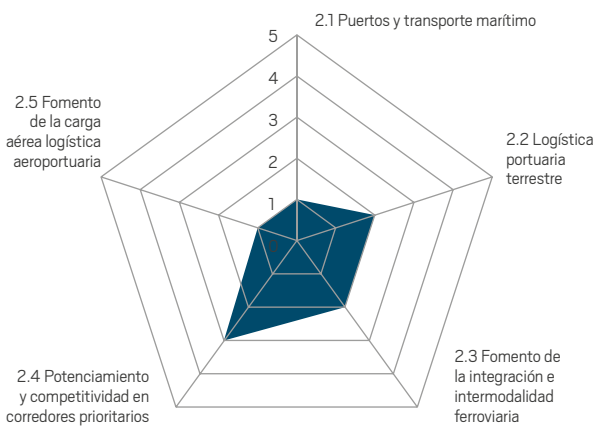
Paraguay es uno de los países más rezagados del grupo, en relación con este indicador cuenta con un plan nacional formulado, pero pendiente de desarrollo, así como con una institucionalización logística y un nivel de formación logística deficitario.

### 3. Desarrollo del sistema logístico: 1,33



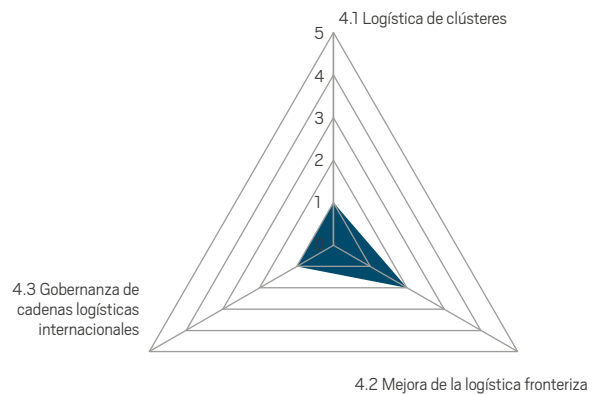
En este grupo de indicadores, Paraguay es uno de los países con menor valor de línea base, con avances en el sector carretero y de logística agraria.

### 2. Desarrollo del sistema logístico: 2,00



Paraguay tiene un valor en este grupo de indicadores por debajo de la media, con notable peso de su transporte fluvial.

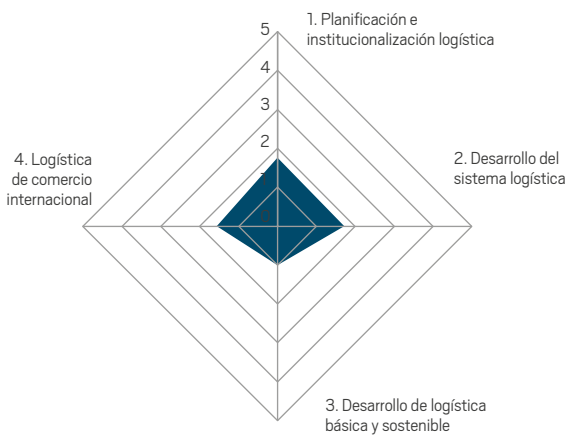
### 4. Logística de comercio internacional: 1,33



Paraguay presenta el menor nivel de línea base en este grupo de indicadores. Solamente cuenta con iniciativas en logística fronteriza.



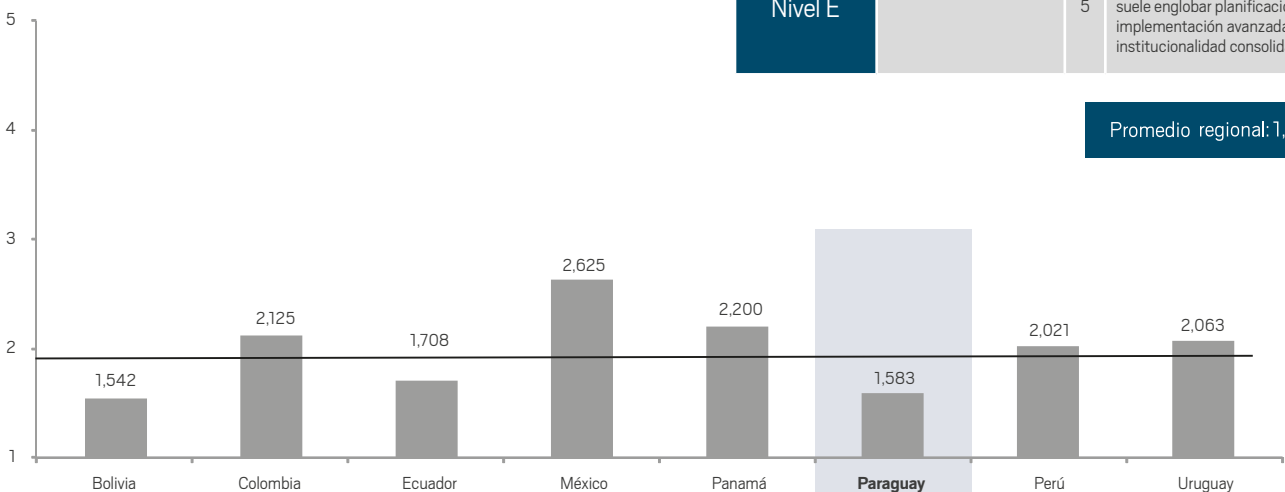
**Indicador cumplimiento lineamientos: 1,58**



Paraguay alcanza un valor de línea base ligeramente inferior al grupo de países analizados.

Niveles de cumplimiento de INDILOG			
Nivel A	básico	1	Sin iniciativas y planificación en el sector logístico o área correspondiente.
Nivel B	de iniciación	2	Representa un nivel con actuaciones o planes iniciales, pero no consolidados ni articulados.
Nivel C	de maduración	3	Conlleva planes integrales ya formulados, con apoyo público y/o privado firme, o alguna actuación relevante del sector ya decidida o en ejecución.
Nivel D	avanzado	4	Avanzado desarrollo de la planificación, o de la implementación de políticas y actuaciones significativas en el sector correspondiente.
Nivel E	de excelencia	5	Mayor nivel de cumplimiento del desarrollo estratégico, que suele englobar planificación, implementación avanzada e institucionalidad consolidada.

**Comparativa del INDILOG entre países del PERLOG Fase 1**



Promedio regional: 1.983

# HOJA DE RUTA LOGÍSTICA DE PARAGUAY

## Retos para avanzar en la ambición estratégica de Paraguay

Como resumen final, el siguiente cuadro recoge la síntesis de las líneas de avance hacia la ambición estratégica en Paraguay, definiendo las principales estrategias por lineamiento a partir de la situación actual.

1. Planificación e institucionalización logística			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
<b>1.1 Planificación logística integral</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formulado el Plan Nacional de Logística, pendiente de desarrollo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo del Plan Nacional Logístico y el Plan Maestro de Infraestructuras y Servicios del Transporte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo del planeamiento integral de logística.</li> </ul>
<b>1.2 Institucionalización logística</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin institucionalidad logística.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proceso de institucionalización logística en Paraguay.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Institucionalización público-privada del sector logístico.</li> <li>Mejora del marco regulatorio, con criterios de competitividad.</li> </ul>
<b>1.3 Formación y conocimiento logístico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin una planificación ni programas de formación logística.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de la formación y capacitación logística.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plan Nacional de Formación del Sector Empresarial Logístico.</b></li> <li>Participación en el Programa Regional de Formación logística.</li> </ul>
2. Desarrollo del sistema logístico			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
<b>2.3 Fomento de la intermodalidad ferroviaria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formulada la necesidad del Ferrocarril Bioceánico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ferrocarril Bioceánico que conectará puertos de Brasil y Chile.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Ramal Ferroviario Bioceánico-Tramo Paraguay.</b></li> </ul>
<b>2.4 Potenciamiento de corredores prioritarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Corredores prioritarios: Ciudad del Este-Encarnación y Asunción-Ciudad del Este.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenciamiento de los principales corredores logísticos estructurantes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Corredores prioritarios:</b> Ciudad del Este-Encarnación y Asunción-Ciudad del Este.</li> </ul>
<b>2.5 Fomento de la navegación fluvial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formulada la estrategia de potenciamiento del eje de la hidrovía Paraná-Paraguay.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenciamiento del eje de la hidrovía Paraná-Paraguay.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plataforma Logística Multimodal de la Hidrovía Paraguay-Paraná (<b>ZAL portuaria Villeta</b>).</li> <li>Mejora de infraestructura vial de accesos a los puertos fluviales de la hidrovía del Paraná.</li> </ul>
<b>2.6 Fomento de la carga aérea y log. Aeroportuaria.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin estrategia formulada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas en la carga aérea (centros de carga aérea).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Centro de Carga Aérea de Ciudad del Este.</b></li> <li>Centro de Logística Aeronáutica MRO de Mariscal Estigarribia.</li> </ul>

**En negrita:** Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

3. Desarrollo de logística básica			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
<b>3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Con actuaciones propuestas de mejora sistemática de infraestructuras.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de la red vial pavimentada y nueva construcción tramos críticos.</li> <li>Modernización general del sector carretero, según el plan del transporte de carga.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Autovía Central.</b></li> <li><b>Circunvalación de Asunción.</b></li> <li><b>Autovía Villeta-Alberdi.</b></li> <li><b>Conexión Puente Franco-Ciudad del Este-Herandarias.</b></li> <li>Plan Nacional de Truck Centers.</li> <li>Actuaciones de apoyo al sector: empresarización, sistemas de información y bolsas de carga.</li> </ul>
<b>3.2 Logística urbana</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin planificación ni acciones en logística urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación de la logística urbana, incluyendo la planificación de las principales áreas metropolitanas (la de Asunción).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plan Logístico del Área Metropolitana de Asunción.</b></li> <li>Plan de Centros Logísticos Urbanos.</li> <li><b>Plataforma Logística de Distribución de Asunción (CLU).</b></li> <li><b>Parque Logístico-Industrial de Herandarias.</b></li> </ul>
<b>3.3 Logística agraria y agroalimentaria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificada la necesidad de un proyecto agroalimentario.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Centros logísticos del sector agrario (agrocentros).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participación en el Programa Regional de Agrocentros.</li> <li><b>Plataforma Logística Agroalimentaria Coronel Oviedo.</b></li> <li>Plataforma Logística del Chaco.</li> </ul>
<b>3.4 Logística de territorios no integrados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incrementar la conectividad logística de los territorios menos integrados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programa de mejora de red vial terciaria (seleccionar región piloto).</li> </ul>
<b>3.5 Sostenibilidad territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación territorial logística sustentable de Asunción.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Esquema de ordenación logística sustentable del área de Asunción.</li> </ul>
<b>3.6 Logística inversa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin iniciativas significativas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incorporar en el marco del Plan de Logística Urbana de la Ciudad de Asunción.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Desarrollar lineamientos de buenas prácticas en logística inversa,</b> tanto para sector público como privado.</li> </ul>
4. Logística de comercio internacional			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
<b>4.1 Logística de clústeres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin iniciativas en este sector.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consolidación de los sectores de exportación de materias primas y potenciamiento de nuevos sectores exportadores.</li> <li>Desarrollo de zonas francas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participación en el Programa Regional de Clusterización e Internacionalización, principalmente en los sectores cárnico y cueros, textil y confecciones, hortofrutícola, farmacéutico y eléctrico.</li> </ul>
<b>4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iniciativas aisladas de mejoras en puntos fronterizos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación de beneficios tangibles en los pasos de frontera y otras aduanas del país.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programa de pasos de frontera.</li> </ul>
<b>4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acciones vinculadas a la gestión de las cadenas logísticas internacionales, acometidas por los actores privados por su cuenta, sin coordinación con el Gobierno.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Necesidad de ampliar el espectro de empresas exportadoras del país.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación del Operador Económico Autorizado (OEA).</li> <li><b>Participación en el Programa Regional de Gobernanza de Cadenas logísticas Internacionales.</b></li> </ul>

**En negrita:** Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

