



DICTAMEN TÉCNICO.

(Art 40 inc a) Res DNCP N°4401 y Res DNCP N° 453 Art 12)

Consultoría Relevamiento para la Optimización Operativa en el Gestión Portuaria

Lugar y fecha: 6 de junio de 2024.-

UOC Convocante (*): Administración Nacional de Navegación y Puertos.

Unidad requirente (*): Unidad de Proyectos Estratégicos.

Funcionario o técnico responsable (*): Gloria Caballero Olazar

Dependencia y cargo que desempeña (*): Gerente de la Unidad de Proyectos Estratégicos.

a. Justificación técnica (*)

Este llamado es necesario para realizar un análisis estructurado y transversal sobre la operativa de la ANNP, los eventuales desafíos que enfrentará en el mercado de servicios portuarios del país y regional, plasmados en un informe detallado.

Las especificaciones técnicas han sido realizadas por la Unidad de Proyectos Estratégicos en base a un análisis técnico de las necesidades operativas de la ANNP, utilizando criterios estándares de consultoría que permitirán satisfacer las necesidades de la convocante sin incluir requisitos que podrían limitar la concurrencia de potenciales Oferentes.

Como resultado de este análisis y en consideración a recomendaciones de informes de consultoría anteriores se han preparado estas especificaciones con miras a obtener un producto que servirá como herramienta de planificación indicativa básica y base de planes de acción institucional para hacer frente a los desafíos del comercio interior y exterior del país, tomando como referencia las **6 (seis) Terminales Portuarias** principales de la ANNP dentro del territorio nacional, definidas por su facturación anual. Conforme se expone en cuadro de ingresos anual 2023, correspondientes a las **Terminales de Ciudad del Este (53%), Falcon (14%), anexo la Terminal Portuaria de Chaco-i (1%), Encarnación (10%), Villeta (7 %) y Pedro Juan Caballero (6%).**

INGRESOS OPERATIVOS - PERIODO 2023 (IVA INCLUIDO)				
N°	Terminal		TOTAL	%
1	ASUNCION		232,022,538	0
1.1	EL Marinero S.A		220,000,000	0.1
2	CIUDAD DEL ESTE		87,126,293,597	53
3	ALGESA Km 12		1,569,182,445	1
4	FALCON		22,686,936,368	14
5	CHACO-I		1,019,359,168	1
6	VILLETA		12,318,051,748	7
6.1	PTP Group		1,754,862,659	1
7	ITA ENRAMADA		5,408,354,879	3
8	SAJONIA		0	0
9	ALBERDI		70,282,170	0
10	ENCARNACION		16,643,664,666	10
11	SALTO DEL GUAIRA		4,266,054,417	3
12	PEDRO J. CABALLERO		10,254,641,051	6
13	PILAR		55,685,758	0
14	CONCEPCION VIEJO		10,719,225	0
14.1	Baden S.A		679,557,369	0.4
15	Trociuk Puertos S.A		1,183,511,872	0.7
16	INFANTE RIVAROLA		56,083,500	0
17	POZO HONDO		2,761,000	0
Sub-Total G.			165,558,024,430	100

Fuente: Cuadro de Ingresos Operativos Dpto. de Tesorería – Gerencia Administración y Finanzas.



Este proceso partirá de un mecanismo de diagnóstico que permita un claro entendimiento de los riesgos, oportunidades y amenazas que se pretende controlar. Para tal menester, será imprescindible comprender cómo funcionan en la actualidad los complejos procesos relacionados con el almacenamiento, transporte y distribución de bienes, además de las implicancias geoestratégicas de la institución en sí, y todo lo que esto implica para la realidad nacional y regional.

La realización de este proceso es entendida como la base para evoluciones analíticas y de planeamiento posteriores y en etapas. Con el fin de adecuar la gestión portuaria institucional en el marco de la infraestructura y tecnología del área operacional existente de manera a poder realizar una evaluación en el contexto del desarrollo de la prestación de servicios portuarios tanto en sus capacidades y recursos, a su vez el impacto en el funcionamiento de los servicios portuarios suministrados en un documento cuyo diagnóstico permita la toma de decisiones orientado inicialmente a:

- La optimización de los recursos portuarios.
- Aprovechamiento de las economías de escala.
- Estandarización de las normas de seguridad para cada tipo de servicio portuario.
- Reducción del tiempo de espera con gestión operativa eficiente.
- Minimización de costos operativos.

Además del análisis de las fuerzas competitivas (puertos privados) y la situación competitiva de la empresa frente a las mismas (oferta portuaria, tarifas) nos lleva a buscar estrategias comerciales para la implementación en un modelo de gestión portuaria con el objetivo de lograr aumentar las ventas, potenciar nuevos negocios, brindar facilidades logísticas a nuestros clientes que puedan implementarse en el corto y mediano plazo.

En el contexto externo, da cuenta de los principales desafíos y peligros a los que las infraestructuras portuarias están expuesta, desde riesgos tecnológicos hasta sociales. La relevancia de los puertos para la economía paraguaya representa un enlace para el comercio exterior y la circulación de bienes. Sin embargo, según el informe de **Prosegur Research referente a seguridad en infraestructura portuarias de América Latina Año 2023**, se ha convertido en un tema crítico categorizadas en:

Riesgos geopolíticos y económicos: dada la naturaleza de los puertos como nodos de comercio internacional, están expuestos a la influencia de cuestiones geopolíticas y a la volatilidad económica. Cambios en las relaciones diplomáticas y tensiones en la región pueden afectar directamente a la operatividad de los puertos y flujo de mercancías.

Riesgos sociales: las manifestaciones y protestas sociales, un fenómeno en la región, pueden interrumpir las operaciones portuarias y generar tensiones en la cadena de suministro. Los eventos en países vecinos también influyen la seguridad en los puertos paraguayos.

Amenazas tecnológicas: la digitalización de las operaciones portuarias y la alta cantidad de datos generados crean una superficie de ataque para ciberdelincuentes. La necesidad de proteger la infraestructura y sistemas de soporte tecnológicos es crucial para mantener la integridad y continuidad de operaciones.

Factores ambientales y geográficos: Derivados de las condiciones climáticas extremas y fenómenos naturales, como crecidas o bajantes del nivel de los ríos y otros eventos ambientales.

Seguridad Física: como robo de carga, contrabando y otros actos delictivos presentan una preocupación constante en la seguridad de los puertos, además de tener un impacto significativos en la economía y reputación de la empresa/país.

La combinación de experiencia humana, aplicación de tecnologías avanzadas e innovaciones en la operativa como la automatización de procesos, colaboración interinstitucional y el desarrollo de nuevos modelos de gestión ante los nuevos desafíos, permitirían detectar y responder amenazas de manera efectiva y posicionar a la ANNP dentro del rubro de servicios portuarios como la mejor alternativa diferenciada en calidad y precio.



b. Identificar y justificar de forma expresa si algún requerimiento podría limitar la participación de potenciales oferentes.

El único requisito específico que es técnicamente necesario debido a la naturaleza de este llamado es la de contar con experiencia en consultoría de servicios portuarios.

Este requisito, si bien podría limitar la concurrencia de algunos oferentes, no es restrictivo sino que define el perfil de las empresas que tienen el conocimiento y experiencia en materia de comercio exterior y servicios logísticos necesarios para llevar adelante este proceso.

c. Si en las bases licitatorias se indica una marca específica u otro derecho intelectual exclusivo, mencionar la justificación que respalda lo solicitado o que no existe otro modo de identificarlo. Se aclara que, en caso de incluirlos, los mismos tendrán carácter referencial.

No aplica.

Gloria Caballero Olazar

Gerente

Unidad de Proyectos Estratégicos

Carlos Martín Figueredo

Gerente

Unidad Operativa de Contrataciones