

Modos de Financiación para Proyectos Hidroviarios

- Plan Nacional de Dragado Portuario -



¿Qué es el PNDP?

- Proyecto de participación público-privada
- Catalizador para el aprovechamiento de recursos ociosos del Estado
- Oportunidad para lograr un dragado eficiente en puertos y canales de la Argentina
- La creación de una empresa sustentable en el tiempo que pueda competir de igual a igual con los jugadores actuales.

¿Qué no es el PNDP?

- La creación de una empresa estatal.
- La creación de una empresa mixta.
- Un mercado cautivo. (Se adjudica por licitación)



Plan de trabajos

Mercado	Miles de m3					Promedio	Observaciones
	2018	2019	2020	2021	2022		
AGP Interior Puerto Bs As	1000	1000	1000	1000	1000	1000	
AGP Canal Norte BA	0	1000	2100	2100	2100	1460	
PBA Canal Sur	1000	1000	1000	1000	1000	1000	
SS Canal Parana Bravo Parana Guazu	2000	500	500	500	500	800	Aporte total del Estado
Puerto de San Pedro	200	500	200	200	200	260	Aporte parcial del Estado
Puerto de San Nicolas	100	100	100	100	100	100	
Puertos Privados Rosafe	200	200	200	200	200	200	
Bajo definicion de la Subsecretaria	200	200	200	200	200	200	Aporte total del Estado
	4700	4500	5300	5300	5300	5020	

Incluye inversiones en apertura.



Fideicomiso

- Administración: facilitar el cobro a la sociedad administrando los pagos de los clientes.
- Transparencia: constituir un fideicomiso asegura la intangibilidad de los ingresos por parte de agentes externos, direccionando los fondos al propósito para el cual fueron generados.
- Garantía: brindar avales al flujo de fondos para asegurar el cobro por parte del privado
- Financiamiento: permite la estructuración de flujos de fondos para su posterior venta en el mercado secundario.



Financiamiento

Necesidades (KUSD)	2018	2019	2020	2021	2022
SS Bravo/Guazu/Talavera (mantenimiento)		2.000	2.000	2.000	2.000
Bravo/Guazu/ Talavera (apertura)	8.000				
Puerto de San Pedro (apertura)		1.350			
Reserva de la Subsecretaria	1.120	1.120	1.120	1.120	1.120
Total	9.120	4.470	3.120	3.120	3.120

Ingresos (KUSD)	2018	2019	2020	2021	2022
Ingresos peaje Martín García	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
Total gastos BGT	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500

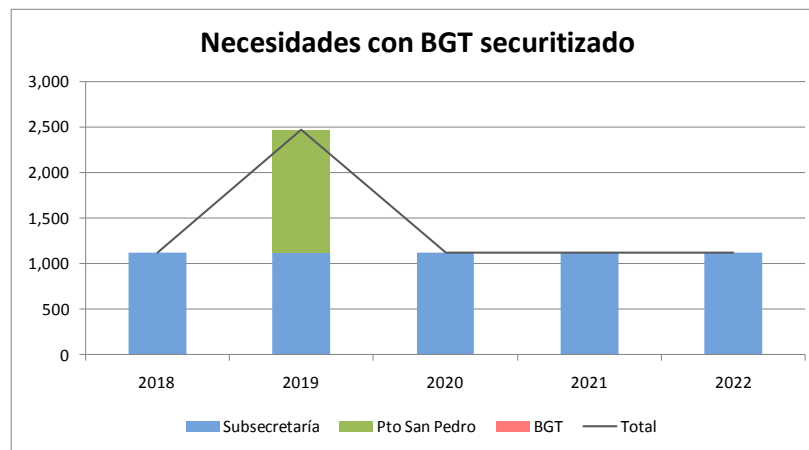
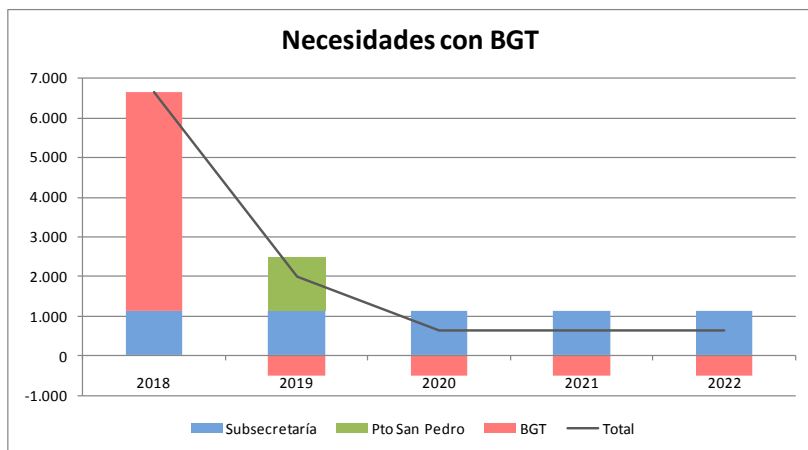


BGT (KUSD)	2018	2019	2020	2021	2022
SS Bravo/Guazu/Talavera (mantenimiento)		2.000	2.000	2.000	2.000
Ingresos peaje Martín García	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500	-2.500
Subtotal	-2.500	-500	-500	-500	-500
Bravo/Guazu/ Talavera (apertura)	8.000				
Total	5.500	-500	-500	-500	-500



Inversión autorecuperable
- repago en 11 años

A cargo de la SS (KUSD)	2018	2019	2020	2021	2022
Puerto de San Pedro (apertura)		1.350			
Reserva de la Subsecretaría	1.120	1.120	1.120	1.120	1.120
Total	1.120	2.470	1.120	1.120	1.120





Conclusiones:

- El Estado no necesitaría buscar financiamiento para los dragados de apertura.
- Al canalizar el mecanismo a través de Nación Fideicomisos disminuiría la tasa de interés.
- Aumentaría el plazo del crédito.
- Tanto las empresas locales como las extranjeras estarían en igualdad de condiciones de competir.
- La empresa ganadora no se encargaría de la administración de múltiples cobros, aumentando el atractivo del negocio.
- La empresa dragadora recibiría el pago al contado, sin tener que preocuparse por el riesgo de no cobrar en el futuro.



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación