SERVIAM PY
Obras Viales - Señalización

CONSORCIO RUTAS SEGURAS

Avda. Gral. José G. Artigas No.1921; 4to.piso
Teléfono: 021-281245 - 299208
Asunción, Paraguay
martazarate@concretmix.com.py

16 (dieciseis)

Asunción, 14 de diciembre de 2022.

Señores:
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
Dirección de Vialidad.
Ing. Victor Hugo Olmedo López
Director.

CC: Ing José Gómez, Departamento de Seguridad Vial.

Presente:

Referencia: Llamado MOPC No.202/2019 "LICITACION PÚBLICA NACIONAL, MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN VARIOS TRAMOS DE LA RED DE CARRETERAS - AD REFERENDUM A LA AMPLIACION PRESUPUESTARIA".; ID No.370.316.- LOTE 2 y 3

Nota No.: GTV_12-2022

De nuestra consideración:

Por la presente nos dirigimos a Uds., con el fin de remitir en adjunto noticias periodísticas y notas de proveedores respecto a la problemática que estamos viviendo actualmente, tal como es de público conocimiento, el cual repercute directamente en los insumos utilizados en el presente contrato, esto desencadena en atrasos en la producción y entrega del material por parte de los fabricantes.

Sin otro particular, les saludamos muy atentamente.

CONSORCIO RUTAS SEGURAS

RECIBIDO
15 DIC. 2022
DIRECCION DE VIALIDAD

Jose Argüello
13:50hs

SERVIAM PY
Obras Viales - Señalización

CONSORCIO RUTAS SEGURAS

Avda. Gral. José G. Artigas No.1921; 4to.piso
Teléfono: 021-281245 - 299208
Asunción, Paraguay
martazarate@concretmix.com.py

Concret - Mix

Asunción, 14 de diciembre de 2022.

Señores:
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
Dirección de Vialidad.
Ing. Victor Hugo Olmedo López
Director.

CC: Ing José Gómez, Departamento de Seguridad Vial.

Presente:

Referencia: Llamado MOPC No.202/2019 "LICITACION PÚBLICA NACIONAL, MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN VARIOS TRAMOS DE LA RED DE CARRETERAS - AD REFERENDUM A LA AMPLIACION PRESUPUESTARIA".; ID No.370.316.- LOTE 2 y 3

Nota No.: GTV_12-2022

De nuestra consideración:

Por la presente nos dirigimos a Uds., con el fin de remitir en adjunto noticias periodísticas y notas de proveedores respecto a la problemática que estamos viviendo actualmente, tal como es de público conocimiento, el cual repercute directamente en los insumos utilizados en el presente contrato, esto desencadena en atrasos en la producción y entrega del material por parte de los fabricantes.

Sin otro particular, les saludamos muy atentamente.

CONSORCIO RUTAS SEGURAS

15(Quince)

GLASSBEADS
MICROESFERAS DE VIDRIO

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Señores
SERVIAM PARAGUAY SA
Atención: Sr. Hernan Olivera
hernanolivera@serviam.com.py
Avda. San José esq. Nuestra Sra. de la Asunción-
Camino a Piquete Cue, Limpio,
Paraguay.

Referencia: Información sobre **GLASS BEADS S.A.**

De nuestra consideración:

Por la presente, estamos informando a nuestros clientes, que estamos con escasez del producto microesferas de vidrio en todo su segmento, el mismo que normalmente se utiliza para señalización vial, por lo tanto la provisión del mismo se verá notablemente afectada.

Agradecemos desde ya vuestra respuesta y aprovechamos la oportunidad para saludarles muy atentamente.

Por **GLASS BEADS S.A.**

EDUARDO BRADLEY
PRESIDENTE
GLASS BEADS S.A.

Firma y sello

Recibí: 30/05/22

CONSORCIO
RUTAS SEGURAS

Potters

Becquerel 344 Carlos Spegazzini
Buenos Aires – Argentina (B1812EED)
Tel.: +54 02274-430009/430028

14 (catorce)

Potters

GRUPO LUMINOTECNIA
Pasión por crecer juntos

Señores:

Consorcio Ruta Segura

Por la presente, informamos que la fábrica de Microesferas Potters Argentina comunico en el mes de junio del año 2022 de que no podrá realizar exportaciones a Paraguay, esto debido principalmente a la falta de materia prima que permita cubrir la demanda actual del producto.

La fábrica estima que la falta de provisión de sus productos será por lo menos por todo el año 2022.

Saludos Cordiales

Ricardo Gomez

Jefe de Productos

Grupo Luminotecnia

Recibí: 01/07/22

CONSORCIO
RUTAS SEGURAS

HIERRO MATT S.A.C.I

Estimado Cliente: CONSORCIO RUTAS SEGURAS

RUC: 80111521-3

¿por qué subió tanto el Acero?

Decidimos escribir un breve resumen dirigido a todos nuestros clientes. colaboradores y usuarios finales, para informar brevemente la justificación del alza en los precios del acero.

En resumen. los principales factores que han contribuido a los precios en los que hoy en día debe comercializarse el acero. son los siguientes:

.Derivado de la pandemia que estalló en 2020, muchas fronteras cerraron. por lo que se generó una mayor demanda en los contenedores marítimos, sobre todo provenientes de China, quien es el país con mayores exportaciones.

- Hoy en día, un nuevo brote de Covid detonó el cierre del puerto de Shenzhen (CHINA), el cuarto más grande del mundo. mismo que provocará muchos retrasos. afectando mayormente a las empresas de tecnología. pero afectando también al resto de las industrias,
- El cuidado medio ambiental, ha generado que a los barcos se les exija el uso de BIODIESEL. combustible que cuesta más. por 10 que sube el precio de los fletes.
- El Costo promedio de los fletes anteriormente rondaba entre 52.500/53,000 USD ahora puede llegar a valer hasta 513,000 USD por contenedor.
- Anteriormente, encontrabas disponibilidad de contenedores de un día para Otro, hoy en día tarda hasta tres semanas encontrar disponibilidad.
- Derivado de lo anterior. y al generarse retrasos. por entrega. la demanda de contenedores sube y rebasa la oferta por lo que se crea escasez.
- El precio de materia prima. como chatarra, mineral de hierro, etc., alcanzó niveles que no se hablan visto en al menos una década.
- Como consecuencia de todo lo anterior, tos productos han encarecido mínimo 30% y en otros casos hasta el 50% 0 60%.

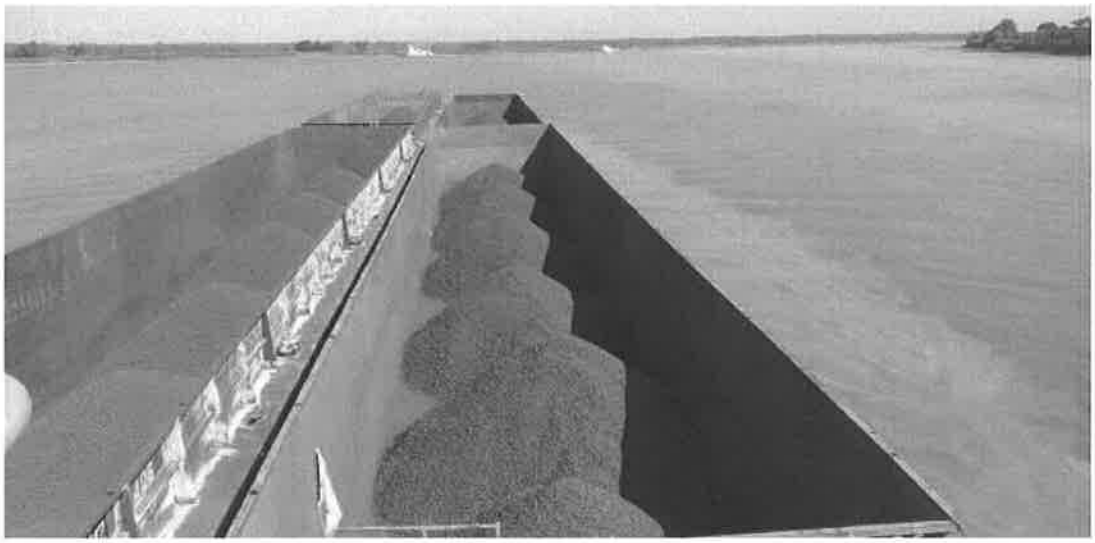
Recibi : 18/03/22

CONSORCIO
RUTAS SEGURAS

+595 21 584857.
www.hierromatt.com.py
Oficina Central: Mariscal Estigarribia Km 14,5.
San Lorenzo - Paraguay

Niveles críticos del río Paraguay se podría extender hasta fin de año

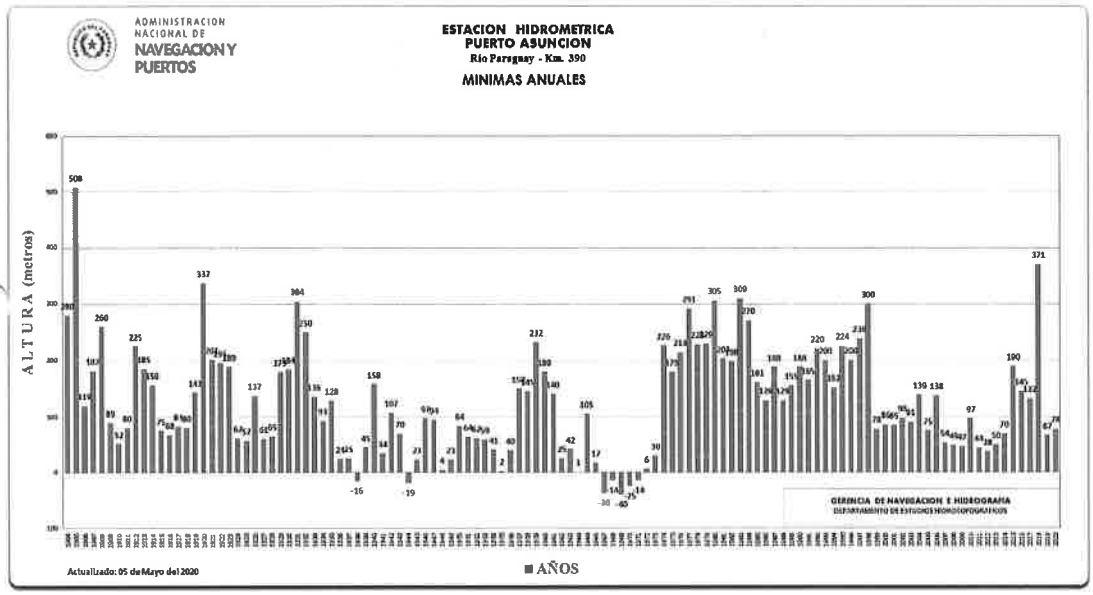
Por **Paraguay Fluvial** - 06/05/2020



pronósticos que actualmente indican que se podría tener el fenómeno del niño lo que trae con él, grandes volúmenes de lluvias, aunque aclaro que las proyecciones son trimestrales y estos pronósticos preliminares podrían variar.

Finalmente menciono que la recuperación de los niveles de los ríos Paraguay y Paraná se podría dar de forma gradual en función a los niveles de lluvias que vaya cayendo en la región.

Históricos de niveles del río Paraguay



Paraguay Fluvial

https://paraguayfluvial.com/

11 (once)

ECONÓMICO

¿La crisis de contenedores?

Sesenta y cinco años atrás, una empresa de transporte llamada Malcom Mclean del estado de Carolina del Norte, transformó el mercado mundial de cargas, el comercio internacional, a través del transporte estandarizado de cargas, lo que hoy conocemos con el nombre de "containers". Un sistema de cajas que permitió la creación de millones de empleos y el desarrollo económico de muchas naciones.

POR ALFREDO PEREIRA

21 DE FEBRERO DE 2021, - 01:00

Según la cadena "Container XChange", hay más de 25 millones de contenedores en el mundo que realizan, en promedio, 170 mill de viajes por año (Foto AFP de archivo, en Bombay-India).

ECONÓMICO
¿La crisis de contenedores?

Según la cadena "Container XChange", hay más de 25 millones de contenedores en el mundo que realizan, en promedio, 170 millones de viajes por año y además, unos 55 millones que, en promedio, viajan vacíos.

Hoy, estas cajas son el centro de un complejo rompecabezas que ha frenado el comercio mundial por la escasez de las mismas, creando cuellos de botella en las cadenas de suministro a lo largo del globo. Las demoras han hecho que el precio de muchas de estas cajas aumente.

La interrupción del comercio por las medidas de confinamiento adoptadas casi en consonancia por gran parte de los países, pusieron a prueba duramente a la cadena global de suministros, alterando el flujo de una gran cantidad de bienes comercializados internacionalmente.

ECONÓMICO
¿La crisis de contenedores?

logística necesariamente se ha incrementado.

Además, la pandemia reveló cómo un sistema capaz de movilizar una cantidad masiva de bienes en tan breve tiempo y aparentemente de una manera automatizada, al mismo tiempo se haya demostrado poco resiliente ante los impactos del virus.

Las estadísticas afirman que desde el inicio de la pandemia solo el 50% de las cargas ha llegado a tiempo. Las demoras no son datos superficiales ya que agregan un costo importante a la cadena, lo que muchas veces no solo termina perjudicando a los intermediarios, sino también a los consumidores finales.

El aumento en los precios de los contenedores ha comenzado con la recuperación de las economías, especialmente en aquellas que fueron saliendo de las primeras medidas de confinamiento que, hasta los meses de junio, habían sido estrictas en gran parte del globo. Esto ocurrió luego de la segunda mitad del año 2020, cuando los precios iban escalando hasta actualmente llegar a niveles inesperados y récords en este segmento. El aumento interanual es de más del 180%, según el Índice de Freightos.

En general, estos índices no incluyen el costo de los premios que las empresas cobran como seguro y cobertura para un transporte y una descarga a tiempo.

En el análisis es importante destacar que cuando la demanda de bienes a nivel mundial rebotó fuertemente más de lo esperado, la variante en la velocidad de recuperación que cada país fue adaptando, terminó afectando el comercio entre los EE.UU. y China, creando una escasez de contenedores para este mercado, claramente, uno de los principales y de mayor dinamismo en todo el globo.

A comienzos de 2021, esta dinámica estuvo a punto del colapso, generando una disrupción que terminó afectando a otras regiones, incluyendo Europa, la segunda región con más movimiento y otras zonas importantes del mundo. China es el país que más rápido ha reactivado su comercio internacional, pagando, en general, grandes premios por los contenedores.

Carga marítima no ha podido adaptarse

Claramente la industria de carga marítima no ha podido adaptarse a una situación completamente inesperada y fuera de todo esquema, por ende, la subida en los precios de los contenedores no es más que una consecuencia natural de las nuevas dinámicas que se han generado.

carga para mejorar la eficiencia se debe, sobre todo, al shock producido por la pandemia, que les ha dejado cuantiosas pérdidas por la disminución significativa e imprevista del comercio internacional. Sin embargo, la comisión Federal Marítima Americana anunció que ya ha iniciado un proceso de investigación a las principales empresas que operan en sus puertos. Esto, ante las sospechas de que detrás coexisten alianzas de colusión que desembocan en prácticas de anticompetencia.

A esto se suma la controversia de que muchos contenedores –3 de 4 en el puerto de Los Ángeles– son enviados vacíos a Asia porque la ruta inversa se ha vuelto muy rentable, cuando en varias partes del mundo se resiente la escasez de contenedores generando elevados costos a las empresas importadoras/exportadoras y con la producción –en algunos casos alimentos–, stockeada sin posibilidad de ser enviada. Actualmente más de la mitad de los contenedores pertenecen a las 10 mayores empresas de carga del mundo, el resto, es decir, la otra mitad son empresas que se dedican al "leasing" o empresas distribuidoras que poseen flotas de carga.

La situación se ha vuelto compleja ya que muchos compradores están cancelando sus compras o retrasándolas esperando así, una nueva baja en los precios. Por ejemplo, India solo ha podido exportar 70.000 toneladas de azúcar durante el mes de enero, 1/5 menos de lo que fue el año pasado. El café vietnamita se encuentra almacenado por la escasez de contenedores.

En todo el mundo, compradores y vendedores, se encuentran a la espera de un pronto desenlace. Pero es probable que la congestión en los puertos marítimos más importantes siga, ya que muchos transportistas les será inviable cumplir con los plazos, que generalmente son las condiciones requeridas por los premios pagados. El incumplimiento de los plazos implica que los transportistas deberán reponer cuantiosas sumas por cada día de retraso.

A esta problemática se suma que los contenedores refrigerados también han sufrido una alteración importante, ya que muchos de ellos se encuentran demorados y apilados en los principales puertos chinos, desde que el gobierno chino sospechara que los productos congelados han sido los retransmisores del virus al país.

Un disparo en la suba de los precios globales de los alimentos es improbable, ya que solo un porcentaje muy pequeño es transportado a través de los contenedores, la gran mayoría se realiza a granel. Por otro lado, si bien actualmente hay un aumento importante en el costo del flete, todavía sigue siendo relativamente barato el transporte de ciertos bienes. Por ejemplo si un "container" de 1.000 televisores cuesta US$ 1.500 para mandarlos al otro lado del Pacífico, el costo por unidad por TV es de US$ 1,50. Si el costo se triplica, el costo unitario por TV sería de US$ 4,50, un aumento que no alcanza niveles significativos para que sea

6(seis)

crisis logística de contenedores podría durar todo el primer semestre del año.

(*) Analista económico

Fuentes: Bloomberg, Hapag-lloyd, Freightos, SPDigest, Hillebrand.

Las noticias más resaltantes del día
enviadas a tu correo

Suscribite a nuestro resumen de noticias y recibilo todos los días en tu correo.

Ingresa tu e-mail

RECIBIR NOTICIAS

5(Cinco)

El director de la Cámara de Distribuidores de Materiales de Construcción explicó la causa y alcance de este incremento de precios en el acero. Foto: Gentileza.

NEGOCIOS **25 DE OCTUBRE DE 2021, 12:02**

Precio del acero a nivel local se incrementa por crisis en China

Compartir en redes

La problemática generada en China por los recortes energéticos y la escasez de carbón repercute a nivel mundial. Las fábricas en las provincias de Guangdong y Jiangsu de China, que representan el motor económico y laboral del gigante asiático, se vieron fuertemente afectadas teniendo que regular drásticamente su funcionalidad. Estos hechos generaron un impacto en varios países, y Paraguay no se encuentra exento de tal escenario.

4(Cuatro)

China es el segundo mayor proveedor de acero del país, material que tuvo un incremento en su cotización debido a la falta de materia prima para su producción. Luis Lavigne, director de la Cámara de Distribuidores de Materiales de Construcción (Cadimaco), expresó que la escasez y encarecimiento del material es un problema a nivel mundial, sobre todo de las varillas, elemento fundamental en el rubro de la construcción.

"La problemática es a nivel global, pasó en varios rubros y se debe a la reducción de los niveles de producción. En cuanto al acero, las empresas utilizaron todo su stock de reserva y la demanda superó a la oferta", indicó el ingeniero Levigne.

Lea también: Banco Mundial advierte sobre efectos inflacionarios a nivel global

La pandemia generó una contracción económica que tuvo una incidencia directa en todo el mercado. Al contexto pandémico del cual se está saliendo paulatinamente se le suma el escenario existente al día de hoy en China, que según los últimos datos, tuvo una desaceleración del 4,9% en comparación con el mismo periodo del pasado año.

"Esta pandemia nos dejó una gran inflación en varios rubros, el incremento del acero llegó a cifras de aproximadamente 1.350 dólares la tonelada, siendo que antes de la pandemia el precio base era de 950 dólares. A futuro creemos que esto se irá regularizando, aunque no sabemos si los precios alcanzarán su total normalidad. Otro tema que nos preocupa es el cemento, ya que las dos fábricas nacionales no satisfacen la demanda local", expresó el director Levigne.

Puede interesarle: BCP podría ajustar al alza el pronóstico de crecimiento económico

Etiquetas: #Cadimaco #Acero #Precios #Incremento #China #industrias #materia prima

Dejanos tu comentario

0 comentarios Ordenar por **Más recientes**

Agrega un comentario...

Plugin de comentarios de Facebook

3(tres)

Preocupa que el río Paraguay otra vez ingrese en bajante extrema pese a las últimas lluvias que resultaron efímeras. Foto: Pánfilo Leguizamón.

PAÍS

8 DE NOVIEMBRE DE 2021, 9:00

Río Paraguay preocupa por nueva bajante pese a últimas lluvias

Compartir en redes

Este lunes el río Paraguay amaneció con 6 centímetros menos en las últimas 24 horas, por lo que se encuentra en -0,14 centímetros por debajo del cero hidrológico, según la Dirección de Meteorología e Hidrología (DMH). Preocupa que nuevamente ingrese en bajante extrema pese a las últimas lluvias que resultaron efímeras.

De esta manera se ubica nuevamente en su fase de bajante extrema a pesar de que aumentó de manera sostenida desde hace semanas por encima del cero hidrológico, pero al no contar con un caudal importante que le ayude a sostener el incremento del nivel se evaporó y descendió el último fin de semana, de acuerdo a especialistas.

Personal del sector de embarcaciones en aguas vuelve a estar en alerta debido a que podría afectar el transporte de mercaderías. En ese sentido, barcazas de gran porte no pueden circular por las aguas en la capital del país ante la limitación del nivel del río Paraguay.

Lea más: Anuncian ambiente cálido a caluroso para este lunes

El río Paraguay alcanzó una bajante histórica al llegar a -0,75 por debajo del cero hidrológico el pasado 6 de octubre, siendo la medida más baja de toda su historia desde 1904, repuntó a raíz de las últimas lluvias, pero nuevamente descendió en los últimos días.

El principal cauce del país nace en la zona del Pantanal, donde habitualmente se dan grandes lluvias en los meses de enero y febrero que sirven para llenar de agua toda la cuenca, que se convierte en una especie de reservorio gigante.

Lea también: Desde hoy habilitan vacunación anti-COVID en la Terminal de Asunción

Etiquetas: #río Paraguay #nivel de aguas #DMH #bajante extrema #descenso del río

Dejanos tu comentario

0 comentarios Ordenar por **Más recientes**

Agrega un comentario...

Plugin de comentarios de Facebook

1(Uno)

Nacionales (https://npy.com.py/secciones/noticias/nacionales/)

El río Paraguay experimenta baja preocupante

La sequía no deja exento al río Paraguay, cuyas aguas siguen en marcado descenso, la cota actual en el Puerto de Asunción llega a 0.79 metros, informó Luis Jara de la Administración Nacional de Navegación y Puertos.

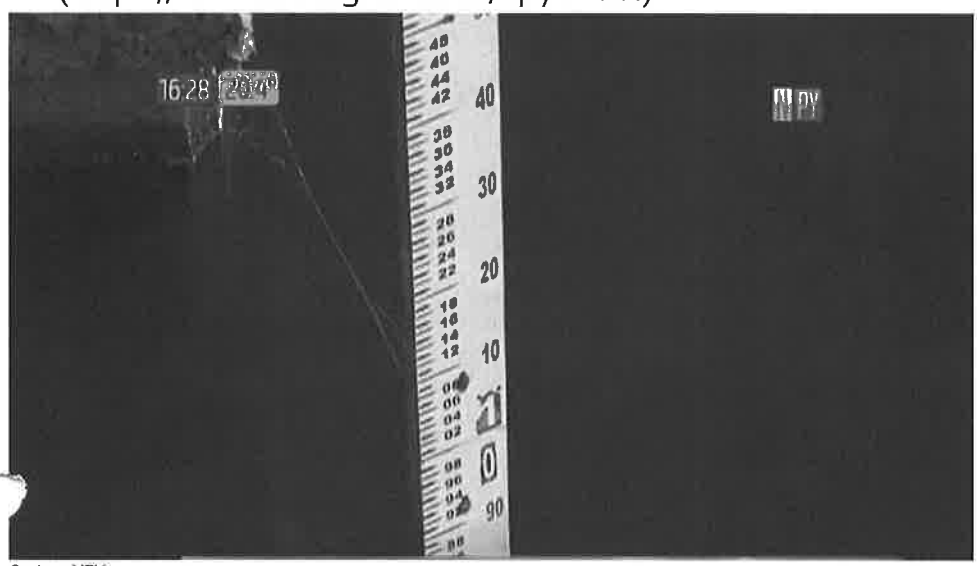
(https://api.whatsapp.com/send?text=El%20r%C3%ADo%20Paraguay%20experimenta%20baja%2 https%3A%2F%2Fnpy.com.py%2F2022%2F08%2Fel-rio-paragua experimenta-baja-preocupante%2F)

(https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?u=https%3A%2F%2Fnpy.com.py%2F2022%2F08%2Fel-rio-paraguay-experimenta-baja-preocupante%2F)

(https://twitter.com/intent/tweet?text=El%20r%C3%ADo%20Paraguay%20experimenta%20baja%20preocupante&u=https%3 rio-paraguay-experimenta-baja-preocupante%2F)

(https://www.instagram.com/npyoficial)

5 agosto, 2022



Captura NPY

El promedio normal para esta época debe ser superior a los 4 metros, por lo que la medición actual representa una cifra preocupante en cuanto al nivel de la bajante histórica. Se tiene alrededor de tres años de bajante continua del cual no se ha podido recuperar, dijo en comunicación con NPY Luis Jara, jefe de Hidrología de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP).

Según los expertos, este año aún no fue tan afectada la navegabilidad. El registro mínimo histórico en este año fue -75, registrado en el 2021.

La situación es considerada preocupante, teniendo en cuenta que el principal recurso hídrico es clave para el transporte de suministros, materia prima, entre otros; además de ser la principal fuente de abastecimiento de la Empresa de Servicios Sanitarios del Paraguay (Essap) para el servicio de agua potable a la población.

La última vez que se registró el fenómeno de La Niña en el país, con características graves, fue entre 2010 y 2011, fenómeno que fue seguido por un episodio moderado entre 2011 y 2012.

La bajante del río Paraguay afecta a la navegación de las aguas, ocasionando millonarias pérdidas al sector del comercio internacional, teniendo en cuenta que en el país se encuentran las flotas de barcazas más importantes del mundo.

BUENOS DÍAS
PARAGUAY
NPY
LUNES A VIERNES
6:50 HS.

Lo más visto Lo último

Le pasó por encima un camión, pero resultó ilesa (https://npy.com.py/2022/12/le-paso-por-encima-un-camion-pero-resulto-ilesa/)

(https://npy.com.py/2022/12/le-paso-por-encima-un-camion-pero-resulto-ilesa/)

11 diciembre, 2022 |

Violento atraco en PJC (https://npy.com.py/2022/1 atraco-en-pjc/)

(https://npy.com.py/2022/12/violento-atraco-en-pjc/)

13 diciembre, 2022 |

Reportan incendio de gran magnitud en Luque (https://npy.com.py/2022/1 incendio-de-gran-magnitud-en-luque/)

(https://npy.com.py/2022/12/reportan-incendio-de-gran-magnitud-en-luque/)

13 diciembre, 2022 |

Este miércoles darán a conocer al elegido como nueva autoridad de la Fiscalía (https://npy.com.py/2022/1 miercoles-daran-a-conocer-al-elegido-como-nueva-autoridad-de-la-fiscalia/)

(https://npy.com.py/2022/12/este-miercoles-daran-a-conocer-al-elegido-como-nueva-autoridad-de-la-fiscalia/)

13 diciembre, 2022 |

Tras denuncia restituyeron a don Isabelino a su puesto de trabajo (https://npy.com.py/2022/1 denuncia-restituyeron-a-don-isabelino-a-su-puesto-de-trabajo/)

(https://npy.com.py/2022/12/tras-denuncia-restituyeron-a-don-isabelino-a-su-puesto-de-trabajo/)

13 diciembre, 2022 |

Temas