

Newsletter

Ingresa a nuestra web

Envianos un mensaje

Seguinos en nuestras redes



Nos acompañan

EXOLGAN
CONTAINER TERMINAL

PLATAFORMA DE OPERACIONES MULTIMODALES

Alberti 1780 (B1871ESF)
Dock Sud - Avellaneda
Buenos Aires - Argentina
Tel.: (54.11) 5811.9100

www.exolgan.com.ar

Es una Empresa del Grupo **INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS**

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

"AS ONE, WE CAN."

Promovemos la calidad como una herramienta de gestión para la mejora.

La calidad, nuestra filosofía de trabajo.

Ocean Network Express Argentina S.A.
Boulevard 680 18th Floor (C1106ABJ) CABA - Argentina
Phone: +54-11-5172-5919
www.one-lne.com

Nuestro trabajo es su tranquilidad

ROSARIO PILOTS
ARGENTINA

San Lorenzo 1333, 3º Piso, Of. "A"
(2000) Rosario, Santa Fe, Argentina
Tel/Fax: (54-341) 448-3628
(54-341) 421-5883
E-mail: pilots@rosariopilots.com

30 AÑOS
DE PASIÓN POR
NUESTRO TRABAJO

COMERCIO INTERNACIONAL

Estudiá en **ICBC**  Fundación

ARGENTINA
CONSORCIO DE COOPERACION NAVIERO
NATIONAL SHIPPING SA - NAVIERA SUR PETROLERA SA

TERMINAL
ZARATE
PUERTO


Assekuransa


Consortio de Gestión del
Puerto Dock Sud

NDS | **SERVICIO DE PRACTICAJE**
NAUTICA DEL SUR S.A.

CENTRO DE CAPITANES DE EL TRAMPA
A. - CENTRO DE CAPITANES DE EL TRAMPA -
A. - CENTRALES DE LA MARINA MERCHANT

Informe de la cumbre del Mercosur en blanco sobre negro

Si bien en general lo que destaca de la última Cumbre de Jefes de Estado del Mercosur y Estados Asociados, que por primera vez en la historia se realizó de forma virtual por medio de videoconferencia debido a la pandemia, es lo que no terminó pasando - un eventual entredicho entre los presidentes de los países más relevantes - quedó mucho para leer entre líneas y elementos que ponen las cosas más claras sobre lo que quiere o no cada uno. El aporte de los países asociados al bloque también fue de interés particular. La Cumbre contó con las exposiciones de Alberto Fernández de Argentina, Mario Abdo Benítez de Paraguay; Jair Bolsonaro de Brasil, y Luis Lacalle Pou, de Uruguay; más la hasta ahora "ninguneada" por la Argentina, Jeanine Añez, de Bolivia; Sebastián Piñera de Chile, e Iván Duque Márquez de Colombia; además del Alto Representante de la Unión Europea para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y Vicepresidente de la Comisión Europea, Josep Borrell, y el presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, Luis Alberto Moreno. Así se vieron patentes las distintas posiciones de los gobiernos que trataron de mantener sin tensiones el encuentro, con exposiciones de variado tener tanto de los mandatarios del bloque como por los que no lo son, - en algunos casos más interesantes estos-. Desde los presidentes de Chile, Brasil, Paraguay, Colombia o Uruguay, que avanzaron más en las necesidades puntuales como pensar en la recuperación económica luego de la pandemia, que en cambiar el mundo, las definiciones del representante de la UE y la sorpresa de este encuentro "sui generis" como lo marcó el presidente uruguayo; de que hayan hecho un lugar en tan exclusivo panel virtual, al presidente de la Confederación de fútbol sudamericano. El "intruso" por decirlo de alguna manera, muy respetuosamente señaló que el negocio del fútbol está listo para ponerse en marcha



para entretener a la gente en tan complicado momento; eso sí; cuando lo decidan los gobiernos. *Un toque distinto en la cumbre?*; más allá de que la Conmebol es prácticamente un estado dentro otro en su sede de inmunidad en Luque.

Mientras la Argentina da mensajes desde la Cancillería de que el país quiere mantenerse en el Mercosur, aunque aparecen declaraciones un tanto contradictorias en cuanto a qué bloque quiere, (con nostalgias por el Unasur que no fue). No se puede obviar que que días atrás Fernández recordaba en una charla con Lula lo bien que Sudamérica apuntaba con el ex presidente de Brasil, Chávez, Mujica, Correa, Morales y Bachelet; - un papelón frente a los mandatarios actuales-.

Fernández, acompañado por el canciller Felipe Solá y el secretario de Asuntos Estratégicos, Gustavo Béliz, habló en la cumbre de la necesidad de integración de la América Latina *"como una Nación única a nivel regional"* para enfrentar el desafío de "construir un mundo más equilibrado". *"Pensar el Mercosur significa entender que estamos absolutamente obligados a buscar un destino común porque los pueblos nos exigen que así sea"*, dijo el mandatario argentino. El párrafo más relevante tal como viene la mano, tuvo que ver con que la integración tiene que ir más allá de los vaivenes ideológicos: *"la unión de nuestros pueblos precede a los gobernantes ocasionales en un tiempo determinado. América Latina, por origen y por destino, está llamada a ser una región única y absolutamente integrada y las diferencias pasan a un segundo plano. Son los pueblos que se vinculan más allá de los gobiernos que ocasionalmente están. No pienso*

Mercosur

igual que muchos líderes del mundo, pero lo mío es un paso y no tengo derecho a frustrar la aspiración continental de unirnos y crecer juntos simplemente porque no pienso igual. Estoy para que nos unamos y trabajemos juntos. La historia nos da la oportunidad para revisar lo que se ha hecho y hacerlo de otra manera. Ese es el desafío. No quiero que la historia nos pase por delante y no la cambiemos”, insistió.

Advirtió que la globalización no tiene remedio, “el mundo es una gran aldea y renegar de eso es una zoncera, pero hay que ver cómo nos integramos a ese mundo y hacerlo como región es mejor que si cada uno busca su suerte individualmente. Juntos podemos afrontar ese desafío”, y convocó a sus pares de la región a ver “cómo asumimos el desafío de construir un mundo más equilibrado; y antes, cómo empezamos a ponerle fin a la desigualdad que lastima día a día a América Latina”.

Del lado de Brasil; salvo en su ataque a Venezuela, se vio a un Bolsonaro sin ánimo de polemizar, pero de entrada señaló su gran satisfacción por constatar *“la gran sintonía de Brasil con Paraguay que buscan profundizar la modernización del Mercosur”,* y lamentó que Bolivia no haya podido participar de las reuniones en estos meses. Destacó la ambiciosa agenda de reformas que implementó su gobierno que fue dando más eficiencia y dinámica a la economía, atracción de inversiones, renovación de infraestructura, apuntando a una mayor inserción en el mundo, apoyando al Mercosur como principal vehículo de esa inserción. En ese sentido, instó a los países vecinos a cerrar los acuerdos con la UE y el EFTA en este semestre. *“Brasil busca otros entendimientos con socios del exterior, negociaciones abiertas con Canadá, Corea, Singapur, Israel e India. Abrir nuevos frentes en Asia y América Central”,* señaló. Además recordó lo hecho en estos tiempos como los pasos en la reestructuración interna del Mercosur, como la reforma del AEC que resulta indispensable, la inclusión del sector automotriz y azucarero para régimen de reglas comunes, el desarrollo



del FOCEM. *“No hay que tomar como dilema la salud o la economía, en ambos casos hay que avanzar y el Mercosur es parte de la solución”, finalizó.*

Vale aclarar que en Brasil le dieron más importancia al tramo donde Bolsonaro señaló que el gobierno brasileño apunta a dialogar con diferentes interlocutores buscando deshacer opiniones distorsivas respecto a la actuación de su país en la protección de la flora en el Amazonas y de los pueblos originarios y que intenta mostrar las acciones precisamente positivas que se van tomando en esas áreas. Esto en momentos en que los focos de incendios en la Amazonia están alcanzando récords. Este tema no es menor ya que la cuestión de la preservación del medio ambiente, dicen en Brasil, se puede convertir en un impedimento para el avance de la ratificación del acuerdo con la UE, como han manifestado algunos legisladores en el viejo continente.

Por su parte, Abdo Benítez que hizo un balance en el cierre de la presidencia pro tempore de Paraguay, abogó por la eliminación de las barreras no arancelarias dentro del bloque, la consolidación de la Unión Aduanera, y destacó que para su país el Mercosur es piedra angular en su inserción en el mundo. Agregó el buen trabajo realizado en conjunto para facilitar el movimiento de mercaderías en los tiempos de pandemia.

Lacalle Pou, al asumir la presidencia pro tempore del bloque, fue quien más trazó la necesidad de sinceramiento de los países; y en ese contexto, dijo. hay que ser “Mercosuralistas”. Ese sinceramiento debe hacerse primero puertas adentro, trabajar la Zona de Libre Comercio, consolidar el trato nacional de

Mercosur

nuestros productos, perfeccionar la unión aduanera, trabajar sobre el Mercosur social – el de la gente- como ser en la educación social, agregó. Además puso el granito de arena sobre el Uruguay como hub logístico y en ese sentido profundizar la interconexión logística que hace a la hidrovía Paraná Paraguay, y desarrollar junto a los gobiernos de Argentina y Brasil la hidrovía del río Uruguay, así como mejorar las vías férreas, la conexión energética y vial y trabajar en la conservación del medio ambiente.

Por otro lado, señaló que este afán de los países – especialmente los más fuertes- de proteger a su gente; podría derivar en un proteccionismo, que si se asemeja al de épocas pasadas, puede ser una mala tentación. *“El Mercosur tiene el deber de terminar lo que ha empezado y voy a trabajar para que de ser posible en estos meses se ratifique el acuerdo con la UE y el EFTA. No debe haber peor señal a nivel global que no terminar los procesos que llevan tantos años de negociación y donde estamos en la recta final”*, dijo. Precisamente destacó que la presidencia pro tempore se va a comprometer con Alemania para celebrar la firma y ratificación de cada Estado. El mandatario uruguayo, insistió en la necesidad de sincerar si hay una intención de avanzar en estos acuerdos, puntualmente con Corea del Sur, *“nuestra visión uruguaya es positiva, un acuerdo va a ser fructífero para el bloque en general, pero es mejor no avanzar si va a quedar a mitad de camino”*, agregó. Así señaló que no deben alineamientos políticos del bloque vinculados a la ideología. *“Somos gobernantes circunstanciales, con un componente ideológico distinto pero no podemos estar cada cuatro o cinco años variando el sentir de nuestros pueblos por una posición ideológica diferente”*, advirtió. Añadió que no se puede caer en la falsa dicotomía de estar más cerca de EE.UU. o China; *“los países que triunfaron están cerca de los dos y Uruguay está en ese camino”*, dijo. De hecho meses pasados, antes de asumir, Lacalle Pou le propuso a Trump un tratado de libre comercio, aunque aún no ha tenido respuesta. También es importante reimpulsar el acuerdo con China



primero de índole política. *“China tiene vocación de profundizar las relaciones con el Mercosur, pero hay una omisión de nuestro bloque en responder. Desde Uruguay tenemos la convicción de que será para el bien de la región. Pensemos en Asia y en China en particular al 2050, la cantidad de alimentos que va a necesitar y el Mercosur como la gran productora de alimentos”*, señaló. Allí puntualizó que no hay que confundir con materia prima básica, porque hoy esas materias primas tienen un enorme agregado de valor.

En cuanto al funcionamiento del Mercosur, señaló que las decisiones por consenso a veces pueden significar lentitud, *“el consenso tiene que ser pragmático, analizar, prever, reaccionar y avanzar en los tiempos del mundo; si esto supone discusiones cuasi académicas, el mundo nos pasa por arriba y la demanda se va a satisfacer por otro lado y vamos a quedar lejos del mundo”*, dijo. Finalmente señaló que este gran paraguas que es el Mercosur, nos hace tener un peso mayor *“pero no se puede frenar y si esos acuerdos marco implican que el día de mañana hay que avanzar en distintas velocidades, Uruguay está de acuerdo. No podemos a quedarnos a la vera del camino en un mundo tan veloz. Apostamos al Mercosur real no al de papel; que interactúe, que los ciudadanos uruguayos vean que en esta región se incrementa el comercio y se siente el Mercosur social y que nos pone en el resto del mundo”*, finalizó.

El presidente de Colombia, Ivan Duque -que junto a Bolsonaro fueron los únicos que tocaron el tema de Venezuela, ambos con fuertes críticas- señaló equivocado el falso dilema ente cuidado de la salud y desarrollo económico, y tiró un concepto particular: *“debemos usar todas las herramientas para proteger lo social,*

Mercosur

y evitar que la demagogia y populismo busquen exacerbar el daño social construyendo un falso esquema de lucha de clases". Destacó a la integración como un elemento fundamental en la reactivación. Los esfuerzos han sido enormes en todo el proceso pero en la realidad hoy el comercio regional como parte del global de los países de la región es muy limitado. "Nos tenemos que complementar con cadenas de valor regional integradas, queremos un comercio más vibrante con el Mercosur y definir una agenda para que ese comercio intrarregional crezca", agregó. Allí mencionó la necesidad de establecer una hoja de ruta en materia de armonización normativa, eliminación de barreras para arancelarias, y fortalecer los entes de financiamiento. "Debe haber una integración política basada en principios y no en ideologías", y allí destacó el Prosur como una institución que promovería la armonización democrática y económica de mercado con sentido social, donde los principios del Mercosur y del Sistema Andino son fundamentales.

Por su parte, Piñeira advirtió que el desafío más grande y que no está escrito, es cómo va a ser el plan de recuperación económica para que la pandemia sea sólo un bache y no un daño permanente. En ese sentido destacó cómo se ha acelerado la tecnología digital y que será una tendencia permanente a la que hay que adaptarse. Sostuvo que a diferencia de la crisis anterior en el marco del Covid19 hay falta de liderazgo en la gobernanza global. De allí que resaltó la necesidad de una mayor coordinación en el Mercosur y en la Alianza del Pacífico. "Hace 23 años que existe un acuerdo de colaboración económica de Chile con el Mercosur; la reducción de 100% aranceles quedó más en la teoría que en la realidad. Hay 64 acuerdos de homologación y facilitación pero la mitad no están operativos porque a nivel medio se desconocen o se ponen obstáculos. Hay que recuperar las ideas fundacionales, libre movimientos de personas, de capitales, de inversiones, de mercaderías para aprovechar un mercado más grande integrado internamente y hacia el mundo. No se trata de construir un muro

entre nuestros países, sino aprovechar la unidad para proyectarnos juntos hacia el mundo", dijo.

Hay muchos protocolos que están muertos, no se mueven ni tienen intenciones de resucitar, pero podemos salvarlos, agregó.

Como principal interesado para reactivar los puertos chilenos, destacó la necesidad de impulsar el corredor bioceánico; y allí un elemento fundamental es la construcción que encara Paraguay de un puente para dar lugar a la unión entre los puertos del Atlántico y del Pacífico y así contar con un mejor acceso al Asia y a China "ahorrando miles de kilómetros de travesía por tierra y mar y acercar nuestros mercados y ser más competitivos", dijo. Un debate que tiene muchos años, pero Chile insiste que es clave. "Esto tenemos que empujarlo con mucha fuerza, porque implica una disminución de costos", dijo. En realidad depende de qué mercado de Asia estemos hablando es más cerca el Pacífico que el Atlántico.

En cuanto a la convergencia entre la Alianza del Pacífico y Mercosur lanzada en la reunión de Puerto Vallarta, señaló que la agenda acordada no pudo avanzar, con temas como la libre circulación, facilitar y homologar reglas de comercio o de origen para que ambos bloques constituyan iniciativas complementarias y no como ahora "que cada una sigue su camino". Debe haber un resurgimiento de la fuerza del Mercosur junto a la Alianza del Pacífico y "hacer converger estas iniciativas para enfrentar la pandemia y aprovechar las oportunidades que aparecen en nuestro camino".

Josep Borrell, Alto representante de la Unión Europea para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, destacó que es una época que necesita del multilateralismo y reconoció que América Latina no ocupa un lugar suficientemente alto en la agenda de la UE. "No tiene en la pantalla del radar la importancia que se merece. Entiendo que es la oportunidad de proteger y cuidar esta relación. Superar las consecuencias de la crisis dependerá de la capacidad de cooperación, especialmente la internacional", dijo. En este contexto, agregó, es bueno celebrar que en junio se haya llegado

Mercosur

a definir un acuerdo moderno y equilibrado entre ambos bloques después de 20 años de negociaciones. Recordó como presidente del parlamento europeo en 2007 que señaló que el acuerdo estaba “a punto”, ese “a punto” significaron 13 años. Se trata para la UE del mayor acuerdo de este tipo que reúne a la cuarta parte del PBI mundial y que entre otras cosas permitirá acelerar transferencia tecnológica, cubrirá áreas para desarrollo, cooperación y desarrollo digital, apoyo en materia de producción y economía verde. *“Ahora hay una necesidad de un esfuerzo fuerte de comunicación para transmitir a los parlamentarios y a la gente las ventajas para su ratificación”*, dijo. Agregó que para la UE, la relación con América Latina es básica, países como España ya lo entienden y otros países tendrán que comprenderlo. Por su parte, Luis Moreno del BID también insistió sobre la ventaja de la salida de la producción del Mercosur por Chile y en ese sentido resaltó el enorme fondo que puso el BID para la construcción del paso de Agua Negra en

San Juan. Además de la necesidad de acelerar la convergencia Mercosur Alianza del Pacífico; la integración física, avanzar en la facilitación como las ventanillas únicas y la armonización sanitaria. *“El BID es la entidad que puede asumir esos retos”*, dijo. El último año aportó U\$20 mil millones en créditos. Además de la necesidad de que la región se enfoque más aún en la producción agroalimentaria, tanto como en la integración en materia sanitaria – por ejemplo en el tema de vacunas en el caso del COVID 19, la pelea de a quién le va a llegar primero. Brasil es el único país de la región en condiciones de producción a escala-. Así como en el desarrollo digital, muy individual y el enorme potencial que existe no se concreta en inversiones directas desde el exterior. *“La región debe beneficiarse de los flujos de comercio con todo el mundo”*, dijo. Pero esta en el debe el poco comercio intrarregional. 60% del comercio de Europa es interno y aquí falta mucho.

Será la hora de ponerlo en marcha?

Declaración conjunta de los presidentes del Mercosur

Ratificaron su compromiso con el proceso de fortalecimiento del MERCOSUR, destacando los trabajos con miras a la consolidación de la Unión Aduanera, en particular, la revisión del Arancel Externo Común, con vistas a impulsar la competitividad del bloque y la integración de sus cadenas productivas; la convergencia del marco regulatorio y la integración productiva. Se aprobaron normas relativas a la actualización de las listas de productos para la implementación de la Decisión CMC N° 37/05, que permite la acumulación de origen de productos importados de países, con los cuales el MERCOSUR ha suscrito un Acuerdo Comercial y la creación del Comité Ad Hoc sobre el Control de Cupos de MERCOSUR (CAH-CUPOS), que tendrá como objetivo la elaboración de un mecanismo de control de los cupos de importación otorgados conjuntamente por el MERCOSUR a terceros países o grupos de países. Igualmente saludaron los avances registrados para la adecuación del Sector Automotor a la Unión Aduanera en una visión que contemple la inserción en las cadenas regionales y globales de valor y la realización de la Reunión del Grupo Ad Hoc Sector Azucarero después de

19 años. Subrayaron la importancia de que el MERCOSUR continúe trabajando en la reducción de las asimetrías en el bloque, a fin de contribuir a profundizar el proceso de integración y su cohesión, para lo cual el FOCEM cumple un rol fundamental. Reiteraron la importancia de dar continuidad a las labores de actualización de la estructura institucional del MERCOSUR, para un funcionamiento más eficiente, más simple, con mayor agilidad y que produzca resultados cada vez más tangibles para los ciudadanos. Encomendaron avanzar en la implementación del Plan de Acción de la Revisión de la Estructura Institucional del MERCOSUR, incluyendo la gobernanza de los Institutos del bloque. Destacaron los avances alcanzados en la construcción de un marco común del MERCOSUR que facilite el comercio electrónico y se comprometieron a redoblar esfuerzos con miras a la concreción de un Protocolo de alto nivel en la materia. Finalmente coincidieron en la necesidad de avanzar en instrumentos que promuevan la participación de las MIPYMES en el comercio internacional..

La vuelta del fútbol, prioridad

En la declaración de los mandatarios de los Estados parte y los Asociados, donde se incluyeron 34 puntos - con temas como el combate a las drogas, los derechos humanos, la protección ante el Covid 19, el empoderamiento de las mujeres, el desarrollo digital o la importancia de las instituciones multilaterales, como herramienta para abordar los desafíos económicos, sociales y medioambientales, regionales y globales, y para avanzar en la construcción de un orden internacional más justo e inclusivo- curiosamente se metió el tema del fútbol. En el punto 10 se tomó nota del Proyecto "Vuelta al Fútbol" sobre las

Competiciones Deportivas Internacionales ligadas a la CONMEBOL Libertadores 2020, la CONMEBOL Sudamericana 2020, y las eliminatorias CONMEBOL para la Copa Mundial de la FIFA Qatar 2022, que como dijimos presentó el propio presidente de la CONMEBOL durante la Cumbre; *"iniciativa que se continuará estudiando en las instancias competentes de cada Estado, en el marco de la evaluación de la reanudación de la actividad deportiva regular, segura y ordenada, y respetando los protocolos sanitarios de cada país"....*
Lo importante es lo importante....

Solá sin vueltas: Hay dos miradas del Mercosur...Interesan las exportaciones de alimentos porque están más a mano

En la reunión preparatoria del Grupo Mercado Común, el canciller argentino, Felipe Solá dijo que incluso en medio de la pandemia *"hay que pensar en la preservación y en la generación de empleo"*. Más allá de la regeneración del tejido social, en materia de exportaciones, (que es un elemento más para esta administración), Solá recomendó mirar a los alimentos, no porque sean la salida única y definitiva sino *"porque están más rápidamente al alcance de la mano que otros sectores"*.

En su exposición por videoconferencia, Solá fue bien claro en la postura argentina frente a la agenda de relacionamiento externo del país frente al bloque: *"Conectarse más y mejor, para nosotros, no es ni abrirnos inocentemente ni cerrarnos anacrónicamente. Consiste en no obligarse por razones ideológicas a una posición u a otra, sino en mirar estrictamente los objetivos nacionales y los objetivos del conjunto, los objetivos del grupo"*, puntualizó.

Asimismo señaló: *"Nosotros ya dijimos que no nos vamos de ninguna mesa de negociación, que mantenemos las negociaciones y que en ellas queremos estar codo a codo con nuestros hermanos del Mercosur"*, dijo. Y añadió: *"Pero no queremos acelerar. Con pandemia el daño es aún mayor que antes y la incertidumbre continúa"*.

En ese marco, explicó: *"Hay dos miradas muy distintas del Mercosur, y las dos son legítimas y dignas de ser discutidas. Una, la mirada argentina, es pensar el Mercosur como un lugar que debe ser integrarse mucho más, dentro de sus países y a nivel del comercio intra-Mercosur y de los flujos de intercambio científico y cultural. También es una mirada argentina negociar con el resto de los países que no integran el Mercosur."* Explicó que primero debe producirse un aumento de la integración *"en todo el sentido de la palabra (física, cultural o comercial) para hacer más sólidas nuestras economías, mientras nos preparamos para alcanzar un nivel tecnológico mayor"*.

Agregó que hay otra mirada que ve al Mercosur como plataforma para buscar la inversión de las cadenas de valor globales. *"Esa mirada piensa que ya estamos listos y que podemos constituirnos en plataforma."*

El canciller argentino recogió palabras de su par brasileño Ernesto Araújo cuando éste exhortó a comerciar más con México y las naciones del Caribe y de América central.

Dijo Solá sobre el acuerdo con la Unión Europea: *"Es estratégico para ellos y va más allá de lo comercial. Por eso debe ser aprobado por los parlamentos. De ellos y nuestros. Es un acuerdo"*

Mercados

entre dos espacios regionales que tienen como ningún otro caso a nivel global una gran y amplia agenda de coincidencias, en valores y en instituciones y sociedades democráticas, en materia de plena vigencia de los derechos humanos, de igualdad de oportunidades sin distinción de raza, de culto, de género, de posición social y cultural. Y ahí está uno de sus activos más fuertes del acuerdo. Tenemos mucho para ganar con equilibrio y cooperación. Un acuerdo de asociación; no un acuerdo comercial solamente", concluyó.

Los Estados Partes debatieron temas como el AEC, la agenda de relacionamiento externo, comercio electrónico, aspectos institucionales y la situación del sector azucarero regional, entre otras cuestiones.

Argentina estuvo representada por el Secretario de Relaciones Económicas Internacionales, Jorge Neme, quién celebró la eficiencia de la presidencia pro t mpore de Paraguay y marcó: *"Tenemos que pensar en cómo defendemos y fortalecemos nuestra participación en las cadenas globales de valor. No es un problema semántico, es conceptual. Si nos decimos a nosotros mismos que no tenemos presencia en las cadenas globales de valor, buscamos una apertura completa, renunciando al desarrollo*

propio y a la proyección internacional desde las fortalezas del proyecto integrador. Tenemos en el Mercosur actores tecnológicos y productivos que tienen un papel importante en las cadenas globales", agregó el secretario de Relaciones Económicas Internacionales.

Sobre el Arancel Externo Común la delegación argentina plante  que *"estamos trabajando para modernizar el AEC, ya que la estructura actual fue diseñada hace 25 años, y muchos cambios han sucedido en ese tiempo que deben ser tenidos en cuenta. Buscamos dotar al arancel de mayor simplicidad y racionalidad para que nuestras empresas se vean beneficiadas por una estructura adaptada a sus necesidades."*



Una nueva mesa de la exportación pero con otro nombre

No se sabe si superponiéndose o no con la Fundación Exportar de la Agencia de Inversiones y Comercio Exterior; y qué futuro tendrá dicho ente; o a modo de la Mesa de Exportadores de la gestión anterior; la Cancillería argentina dispuso la creación del Consejo Público Privado para la Promoción de Exportaciones, que según dice el comunicado de la Cartera, *"permitirá la coordinación permanente entre el gobierno y los sectores productivos con el objetivo de brindar asesoramiento y realizar propuestas para la formulación de una política nacional exportadora que incorpore los intereses y puntos de vista de las entidades empresarias"*.

El Consejo funcionará bajo la órbita de



la Secretaría de Relaciones Económicas Internacionales de Cancillería que encabeza Jorge Neme, - en la foto junto al Canciller Felipe Sol  - y deberá: elaborar estrategias para el crecimiento del sector exportador nacional, colaborar en la identificación de mercados claves, asistir en la definición de la oferta

exportable y desarrollar el diseño de programas, objetivos y metas de exportación, al tiempo que aportará ideas para el análisis de la inteligencia comercial y de estrategias de promoción de productos priorizados.

Este Consejo Público Privado para la Promoción de Exportaciones estará integrado, de manera ad honorem, por la Secretaría antes mencionada y por integrantes de las entidades y cámaras con intervención activa en el comercio exterior, que participarán a través de sus representantes. Al lanzarse la iniciativa, el Canciller Felipe Solá afirmó que "el Gobierno nacional quiere

conectarse al mundo de una manera pragmática con políticas de desarrollo productivo que incluyan al sector privado. Por eso este Consejo busca generar una alianza estratégica con los empresarios argentinos, que son los que invierten en el país y generan un ingreso de divisas indispensables en un contexto de incertidumbre por la pandemia. El mundo que viene después de la pandemia es más cerrado, el comercio internacional es más complejo, y por eso es indispensable que el Estado trabaje de manera inteligente con los sectores productivos",

Te queríamos tanto canal Magdalena

Puertos

Como si no hubiera pasado nada en los últimos cuatro años, antes de haber llegado el nuevo gobierno; o mejor dicho como si esta fuera una continuidad de tan buenos tiempos kirchneristas; algunos quieren volver a instalar la necesidad de encarar las obras para aprovechar y utilizar el histórico canal Magdalena. Este proyecto, más allá de sus ventajas logísticas y de menor costo de dragado, - especialmente beneficioso para La Plata por ejemplo-; en su momento se promovía como una forma de "independizarnos" logísticamente de Uruguay y para que los buques tengan opciones al entrar y salir en el sistema del Río de la Plata sin acercarnos a Montevideo.

Pero precisamente la mínima mención de este tema se ve para ciertos hermanos en Montevideo como una nueva intención de volver a los ataques que se le lanzaban desde la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables en los gloriosos días del anterior gobierno nacional y popular, apenas interrumpido por pocos años de globos amarillos.

Antes la movida se veía desde Uruguay como parte de la "venganza" entre otras cosas con la resolución que impedía hacer trasbordo en Montevideo por la situación con las pasteras del otro lado del río UruguaySerá que este temor infundado tiene que ver con que ahora el

gobierno de Lacalle Pou promueve la radicación de cierta oligarquía argentina en Punta del Este, espantada ante la tendencias populistas de un gobierno con muchos ideólogos que creen que lo mejor que puede pasar al país es volver a 80 años atrás....
Que la sangre no llegue al río...de la Plata...

Abrupto fin del contrato por la barcaza de EXMAR Le servirá a YPF la excusa de “fuerza mayor”?

Coyuntura

Podrá evitar YPF una enorme demanda de la belga EXMAR por defaultear el contrato de operación de la barcaza de liquifacción Tango que opera en Bahía Blanca desde febrero del año pasado, con la excusa de “fuerza mayor” debido a la situación económica causada por la pandemia?.

Que los números no den, es razón para declarar declarar la “fuerza mayor”?.

Hay empresas como en todo el mundo que tienen problemas, como por ejemplo la más histórica en fracking en EE.UU. que pidió la convocatoria.

Claro que YPF está haciendo reducción de costos por todos lados, a nivel local, muchos se tendrán que tragar el sapo, pero que pasará con Exmar en particular?. Cuánto nos saldrá el chiste?

El CEO de Exmar, Nicolas Saverys, entiende que la movida de YPF le pega duro en gran parte de sus ingresos, vinculados a este segmento de sus operaciones y se reserva el derecho de accionar legalmente. Recordamos que la empresa nació en shipping y se especializó en soluciones en el sector de energía. Pero Saverys es una de las familias relacionadas con el transporte marítimo más antiguas de Bélgica. Controla además el grupo CMB, Bocimar, Delphis, ASL Aviation y Euronav.

Mirado en perspectiva, no son pocos los que se preguntan si era necesario un contrato de 10 años para traer a esta barcaza, en lo que se trataba de una movida experimental que tuvo algunas exportaciones, con un equipo con una capacidad para transformar 500 mil toneladas de LNG – una ocho cargas por año-, pero que exige mucho más trabajo y costo que lo que representa traer a los gaseros que operan con el regasificador de Excelerate en Escobar.

El acuerdo firmado en noviembre del 2018 había arrancado con exportaciones un año después y se planteaba como el primer paso para retomar la senda exportadora a través del



LNG apalancada en Vaca Muerta. La baja de los precios del combustible – aunque el LNG sigue a ritmo casi normal- y la pandemia, pero especialmente el caos económico y financiero local, más los altos costos, dejaron en verenos todo.

Mientras se seguirá venteando gas en Vaca Muerta, parece ser más negocio importar el LNG por buque que mandarlo desde Vaca Muerta en un contexto poco ideal para invertir lo que hay que invertir para aprovechar esa producción a escala desde la “joya” que significaba hasta hace poco tiempo para el futuro del país Vaca Muerta. La única forma de aprovecharlo, dicen los especialistas, será trabajar para convertir la producción y la logística lo más competitiva posible no sólo para atender el mercado interno sino para exportar. Pero eso, dicen los que saben, que no soy yo; requiere de muchos cambios en incentivos y una visión que vaya a saber si existe en funcionarios y empresarios locales

En el norte, el limón celebra pero a la vez sufre. En el Valle, buena performance de pera y mal para la manzana

Los mercados son así, mientras se celebran los primeros embarques a de limón fresco a China, una bomba puso fin a la campaña de exportaciones de limón a la UE por dispararse la detección de mancha negra en embarques que principalmente entran por España. *Qué pasó con los controles locales, productores, exportadores y SENASA?* Permitirá España ingresar cítricos por sus puertos en el futuro?.

El freno del envío de volúmenes que se esperaban en 300 mil toneladas pero que llegarán a 200 mil tons, más condiciones climáticas desfavorables, operaciones más lentas por la situación de la pandemia y una competencia sudafricana que como de costumbre pega en los precios y que termina con una temporada para el olvido. Para algunos operadores, se van a tener que replantear varias cosas para las futuras campañas, entre ellas el protocolo de ingreso de limón a Europa.

Por otro lado, una buena desde el Valle, ya que un informe de Terminal Patagonia Norte de San Antonio Este señala que las exportaciones regionales frutícolas por dicha terminal alcanzaron en este primer semestre del año las 163.261 toneladas, 6% más que el año pasado, aunque muy atrás frente a las últimas temporadas.

La buena noticia está en las peras ya que se exportaron 14% respecto del mismo período de 2019, mientras que en manzanas el número fue similar pero en forma negativa, solo 32.611 toneladas. Un dato fue la violenta caída de las exportaciones de fruta por la terminal que opera la misma empresa en Bahía Blanca, que de por sí son mucho menores.

Rusia, Países Bajos, Italia y EE.UU. concentran 80% de las exportaciones de estos dos productos desde el Valle y Neuquén y que salen por SAE.

Rusia es el principal mercado de destino, con más de 68.000 toneladas de peras y manzanas, 4% más que el primer semestre del año pasado, pero la clave volvemos a insistir, está en las peras con más de 60 mil toneladas, 12% más que el

año pasado, en cambio en manzanas la baja fue de 31%

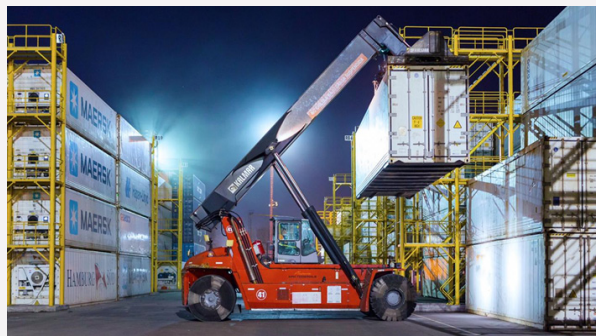
El segundo destino es Países Bajos, con ventas por 25.400 toneladas de peras y manzanas, 22% más y aquí también una gran parte son peras con 16.000 toneladas. Otro buen mercado fue Italia con crecimiento de 30% y EE.UU. cayó fuerte, en el caso de las manzanas 70% respecto del 2019

Limones a China por APM

Como señalamos en nuestra revista de junio, por estos días se están realizando los primeros embarques de limón a China. Desde APM Terminals, la terminal portuaria de Buenos Aires ubicada en Puerto Nuevo se realizó el primer envío en la historia de limones argentinos al país asiático.

La carga se embarcó en un contenedor con 24 toneladas de limones frescos producidos en la provincia de Tucumán, que zarpó a bordo del buque Maersk Labrea con destino al puerto de Hong Kong y que luego tiene destino en el Continente.

Fuentes de la terminal señalaron que para este tipo de operativas, APM Terminals ofrece el exclusivo túnel de congelado que permite la consolidación y exportación de mercadería -principalmente frutas y carnes a Estados Unidos y China. Fue así que, en mayo, la compañía realizó la primera operatoria de este servicio con una carga de limones que se dirigió al mercado norteamericano. El sistema mantiene la temperatura ideal de cada insumo, ya que tiene la flexibilidad suficiente para alcanzar desde temperaturas ambiente hasta de -35°C.



FEMPINRA responde al SUPA

En respuesta al secretario general del SUPA, gremio que desató un insólito conflicto que paró el Puerto de Buenos Aires, dejando al comercio exterior de rehén; la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA), le pegó duro al gremio de estibadores, que tiene en duda su personería legal. De todos modos, la Fempinra señaló que nunca realizó presentación alguna tendiente a impulsar la pérdida o cancelación de la personería gremial de ninguna organización sindical.

“La quiebra, la suspensión y su posterior restitución de dicha personería sindical, no deben atribuirse a una acción externa sino al obrar de la propia administración, conducción y dirigencia, que lleva adelante los destinos de dicha institución sindical”, dice la Federación. Acusa al SUPA, “hacer del desmán y el vandalismo una forma de táctica perimida, pretende, fuera de todos los códigos del sindicalismo reivindicativo y del sistema democrático, imponer desde una minoría a una mayoría, que hoy representa la Federación, una instancia de coerción permanente para alcanzar objetivos que nada tienen que ver con los intereses del conjunto”.

La FEMPINRA que reúne a buena parte de los gremios de la actividad marítima portuaria y ahora ha tomado un discurso nacional y popular, lucha contra el avance de la integración vertical *“que promueve el capital transnacional en el ámbito portuario”.* En su *“defensa de la soberanía del comercio exterior”,* a diferencia del SUPA, dice que en la pelea porque no cierre TRP *“nuestros compañeros que han puesto el cuerpo y en emblemáticas luchas, donde pasaron más de 50 días bajo la lluvia, soportando frío, lejos de sus familias, para preservar el proyecto nacional y popular que el 10 de diciembre del 2019 triunfó en nuestro país y dejó trunco el modelo que algunos sindicatos encarnaron junto a Mórtola, Dietrich y Macri”...*

Finalmente, exige al Ministerio de Trabajo de la Nación y al Ministerio de Transporte, actuar en el marco de la ley para preservar la integridad física, psicológica y social del conjunto de los trabajadores. *“Una negociación colectiva, no es un permiso de impunidad para cometer actos ilícitos ni para el vandalismo. Tampoco para apretar trabajadores. No vamos a permitir que nuestros trabajadores se vean impedidos de acceder a sus puestos de trabajo, nadie es dueño de las fuentes de trabajo de nuestros compañeros. A las empresas les exigimos que tomen todos los recaudos para garantizar el lugar de ocupación de nuestros compañeros, su seguridad y su normal desempeño en sus puestos de trabajo”,* finaliza.

Recordamos que en estos últimos tiempos la FEMPINRA ha adherido a pronunciamientos que defienden la nacionalización de los puertos, el comercio exterior, la banca y la flota mercante; ¿También será del dragado de las vías navegables?. Y si la vas a hacer, hacéla bien....

Intermodal Sao Paulo pasa a marzo del 2021

Como era previsible, finalmente la tradicional Feria Intermodal de Sao Paulo pospuesta de marzo para agosto, terminó siendo cancelada. Los organizadores anunciaron que junto a los sponsors y expositores acordaron pasarla para el año próximo. La fecha elegida es entre el 2 y el 4 de marzo.

Cruces por el manejo en puerto Reconquista

Coyuntura

No cabe duda de que el puerto de Reconquista, en Santa Fe, hace muchos años que viene lidiando para poder despegar, pero lo cierto es que entre las habilitaciones y los problemas estructurales desde la falta de dragado y de barcazas, hasta los altos costos del transporte fluvial frente al carretero; viene operando a niveles mínimos en lo que tiene que ver con cargas. Su función más visible es del servicio de balsa que lo une con Goya, Corrientes.

Más allá de su potencial para captar un interesante hinterland y de que hace tiempo tiene una concesión que no logró desarrollarse; la intervención del Ente portuario por parte del gobierno provincial con denuncias de desmanejos, pone el foco en este puerto que tiene entre los socios operadores de una de las áreas a Vicentín y Buyatti. La intervención se da casualmente justo en un momento y en un ámbito donde el conflicto del Estado Nacional con Vicentín está aún caliente.

En los considerandos del decreto de intervención por parte del gobernador Omar Perotti, se habla de una serie de irregularidades, que el ex titular del puerto de Reconquista, Luis Mansur, salió a rebatir señalando que lo que se dice allí, “*son todas mentiras*”.

Mansur de filiación peronista, estuvo 8 años como director del Ente Puerto Reconquista, en la continuidad de las últimas gestiones socialistas. Con la asunción de Perotti, fue reemplazado por el abogado Martín Deltín, responsable del justicialismo en Las Toscas, municipio también del noreste santafecino; quien fue el que elevó un informe negativo sobre el funcionamiento del Ente y que motivaron la intervención.

Uno de los puntos es que hubo un claro incumplimiento de la concesionaria en una de las terminales y que se autorizaron actividades recreativas en otras áreas que en principio tenían un fin comercial de cargas..

Mansur señala que desde que asumió en su momento, entre la demora de la habilitación de PNA, la falta de calado y de barcazas y los

altos costos del transporte fluvial – generados dice, especialmente por el cada vez más dominante presión de los sindicatos que durante el gobierno de Cristina hicieron imposible el desarrollo del puerto y el transporte fluvial- el concesionario –que según dijo paga U\$100 mil por año de canon- no pudo cumplir con el mínimo garantizado de cargas. Mansur señala que el gobierno provincial fue informado del hecho, reconociendo lo imposible de alcanzar competitividad en ese contexto.

Asimismo, frente a lo que dicen los considerandos del decreto; negó que no se hayan presentado todos los balances en tiempo y forma, tanto a la Municipalidad de Reconquista como al gobierno provincial, y negó que haya mandato de directores vencidos.

El ex titular del puerto descalifica el informe y no deja de señalar que son los altos costos vinculados con las exigencias de los gremios, los que impidieron el desarrollo del puerto.

Una historia que promete nuevos episodios....

Impulsan la reanudación de la industria de los cruceros con el cumplimiento de protocolos

Cruceros

La Delegación Latinoamericana de AAPA impulsa la reanudación de la Industria de Cruceros para el Continente lo antes posible. Lo hizo a través de una declaración donde señala que dicha reanudación se tiene que dar creando un protocolo universal, tanto para los puertos como para los buques de cruceros y que deberá cumplir con los requisitos de salubridad pública nacional y regulaciones gubernamentales de cada país, con el fin de mantener sus buques seguros y sus pasajeros saludables.

Recordamos que AAPA – Asociación Americana de Autoridades Portuarias- es la voz reconocida unificada de los puertos marítimos en las Américas, que reúne a 130 de las principales autoridades portuarias en el Canadá, los Estados Unidos, el Caribe y América Latina y más de 200 proveedores de soluciones a la industria y miembros asociados, empresas e individuos con intereses en los puertos marítimos.

En particular, la Delegación Latinoamericana de AAPA, cuenta con socios en México, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Chile, Argentina, Uruguay, Brasil y Venezuela y se viene reuniendo en forma virtual. Allí diferentes puertos y autoridades portuarias han mostrado sus protocolos en relación con las mejores prácticas ante la pandemia y sus directivos señalan que quedó demostrado que la industria de cruceros no sólo es importante para los puertos en sí, sino también para las comunidades en donde atracan, así como los estados, provincias y naciones ya que se trata de una actividad que es parte integral de la industria del turismo que además, es el motor económico de mucha de esas comunidades y de esos países.

De allí que los puertos e instituciones portuarias que aparecen a continuación destacan la necesidad de reanudar la industria de cruceros creando un protocolo universal, tanto para los



puertos como para los buques de cruceros: Administraciones de puertos de Buenos Aires, Puerto Madryn, las API de Acapulco, Baja California, Cabo San Lucas, Ensenada, Guaymas, Huatulco, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Puerto Madero, Puerto Vallarta, Quintana Roo, Topolobampo, Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador, de Santos, Comisión Interamericana de Puertos de la OEA, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, Corporación de Puertos del Cono Sur, Empresas Portuarias de Antofagasta, Arica, Austral, Chacabuco, Coquimbo, Iquique, Puerto Mott, San Antonio, Talcahuano San vicente, Valparaíso, Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, Sociedad Portuaria de Santa Marta y Sociedad Portuaria Regional de Cartagena. Precisamente, respecto a este tema, el Coordinador para América Latina de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), Rafael Díaz-Balart, se refirió a la postura de sus asociados respecto a la industria de cruceros, e instó a los puertos del continente a trabajar de la mano con sus comunidades para que cada destino sea seguro y así reanudar la industria turística. *“Desde comienzos de abril, hemos hecho contacto con los puertos de nuestra asociación para saber cómo estaban enfrentando la contingencia derivada del covid-19, puesto que la continuidad operativa de cada terminal depende de los cientos – y a veces miles – de trabajadores que laboran en los puertos. Sabemos de casos dramáticos en Europa donde puertos como Algeciras debieron interrumpir*

operaciones como resultado del contagio", aseveró Díaz-Balart.

Otro aspecto relevante dentro de esta situación de excepción, dijo el directivo, fue el trabajo con los socios portuarios de AAPA para analizar los efectos que tuvo la finalización abrupta de la temporada de cruceros 2019-2020 en las terminales, pero también en las economías locales, estatales y nacionales de cada territorio donde éstos dejaron de recalar. "Como Delegación Latinoamericana de AAPA, hemos destacado la problemática surgida producto de la pandemia con nuestros asociados en una serie de video conferencias, las cuales se han realizado semana a semana con participación de puertos de todo el continente. Gracias a

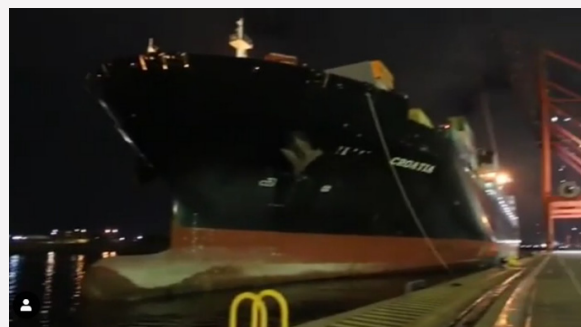
estos conversatorios, abogamos por protocolos universales que cumplan con los requisitos de salubridad nacional y las regulaciones gubernamentales de cada país para reactivar la industria de cruceros lo antes posible" señaló Díaz-Balart.

De igual forma, el representante de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias para América Latina (AAPA), señaló que la declaración solicita a las navieras y a todos los interesados relacionados con la industria de cruceros para trabajar coordinadamente debido a la urgencia que existe en reanudar operaciones en el continente latinoamericano y por ende, disminuir los efectos económicos negativos debido al cierre de la industria.

Llegan por Exolgán insumos críticos para enfrentar el Covid 19

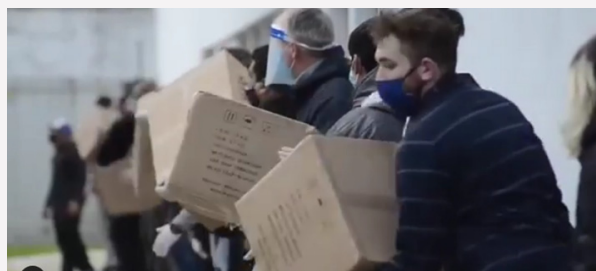
Descargaron en la terminal de Exolgan de Dock Sud, los cuatro primeros contenedores que llegaron al país en el buque "Croatia" con insumos críticos Covid 19 consignados al Ministerio de Salud de la provincia de Buenos Aires. Se trata del primero de los tres embarques que recibirá la terminal durante el mes de julio. Los embarques son parte de la llamada "Operación Shanghai" del gobierno de la provincia que en materia de buques involucra a cinco embarcaciones con 55 contenedores provenientes de esa ciudad china. Fuentes de Exolgán señalaron que con esta operación "quedan una vez más reflejados los valores del Grupo ITL que nos definen como empresa: excelencia de servicio, creatividad e innovación, integración de servicios y seguridad & salud. Porque en estos tiempos es importante mantenernos unidos".

Los primeros cuatro contenedores traen según el Ministerio de Salud; 1.700.000 barbijos tricapa, 4 millones de guantes y 181.800 barbijos KN95. Para el día 14 se esperan otros dos barcos con 28 contenedores, mientras que para agosto se prevé el arribo de otras dos embarcaciones con los 23 contenedores restantes. Todos estos elementos importados de protección se suman a los que ya se trajeron en los 31 vuelos que también formaron parte de la misma Operación.



En total, dicen fuentes de la provincia, los cinco buques llegarán con más de 12 millones de insumos fundamentales para dotar a los hospitales provinciales y proteger tanto al personal esencial como a los pacientes afectados por el virus pandémico.

La estrategia forma parte de un trabajo conjunto del que participan Cancillería, Aerolíneas Argentinas, AFIP, el Aeropuerto de Ezeiza y la Aduana, entre otros organismos.



Maersk: Nuevo Director Regional para América Latina

Maersk nombró a Robbert van Trooijen - en la foto- como Director Regional para América Latina y el Caribe, quien a partir de agosto asumirá el cargo. Van Trooijen reemplaza a Lars Ostergaard Nielsen, quien pasará a ser jefe de operaciones para el Cluster de Líner para América Latina (LOC) de la compañía. Robbert van Trooijen viene de trabajar como jefe de la región de Asia-Pacífico, y será responsable de las actividades oceánicas y logísticas, liderando un equipo de más de 7.000 colaboradores. Actualmente, el ejecutivo es presidente de la Junta de Sealand – A Maersk Company, Asia, mismo rol que ocupará en su nueva posición en América Latina. Van Trooijen tendrá su oficina en Panamá.

Al respecto, el CEO de Ocean & Logistics en A.P. Moller - Maersk, Vincent Clerc, señaló: "Robbert ha sido fundamental para liderar con éxito la organización de las actividades oceánicas y logística de Maersk en Asia Pacífico. América Latina sigue siendo uno de los mercados más importantes de la compañía y espero trabajar con él y su equipo regional para avanzar en nuestro proceso de transformación, sirviendo a nuestros clientes con servicios integrales digitales y sin interrupciones dentro de la logística de contenedores".



Trooijen señaló: *"Me complace volver a América Latina, una región en la que he pasado muchos años y tengo vínculos cercanos, tanto personal como profesionalmente. Espero con ansias liderar la siguiente fase en nuestro proceso de transformación en América Latina y el Caribe"*. Lars Ostergaard Nielsen ahora liderará la nueva función como LOC de América, abarcando los tres subcontinentes de la región. *"La nueva configuración muestra que al unir dos regiones que tienen fuertes conjuntos de habilidades complementarias, nuestras operaciones en las Américas nos darán una visión más amplia del negocio y nos permite continuar sirviendo a nuestros clientes aún mejor a través de una colaboración entre operaciones y organizaciones comerciales"*, señaló el ejecutivo.

50 años de Pandi Liquidadores

Un buen motivo para celebrar. La empresa Pandi Liquidadores SRL cumple 50 años como corresponsales comerciales de Clubes de P&I en Argentina.

Fundada por Constantino Trigub Clover, desde 1970 se dedicó a servir a los clubes de P&I y a sus miembros con toda la pasión que impuso el propio Constantino, y que delegó en su hijo Alberto que según señala en una comunicación: *"nos hizo pensar y actuar con la mentalidad de los clubes de P&I, con dedicación y profesionalismo"*.

Alberto Trigub, su actual responsable, señala que en el universo único del P&I, *"hemos cultivado*

una gran cantidad de amigos en la industria y alrededor del mundo, agradeciéndoles el apoyo y la amistad que siempre ha sido invaluable y al staff que forma parte de Pandi sin el cual tampoco podríamos brindar nuestro servicio, ya que esto no es el trabajo de una sola persona sino de un equipo".

Añade que Pandi – como comúnmente se la conoce en el mercado local – como una "cadena sin fin", ya tiene a la tercera generación de la misma familia en el negocio, para mantener su continuidad al servicio de la industria marítima en Argentina y Paraguay. Felicidades!!

Informe de WPSP-IAPH

Buques que cargan más, presión sobre los puertos y reclamo por la necesidad de recambio en las tripulaciones

Informe

El décimo Barómetro de Impacto Económico Portuario WPSP-IAPH COVID19 publicado esta semana, revela un desarrollo importante para los puertos ubicados en países donde se alivian las restricciones vinculadas al cierre de operaciones. Este informe acumula resultados de noventa puertos ubicados predominantemente en Europa y América, con alguna representación de África y el Lejano Oriente.

Más puertos que en cualquiera de las encuestas anteriores informaron un retorno al "negocio normal" en lo que respecta al número de llamadas de los buques de carga. No obstante, mientras la carga general se acerca a los números del año pasado, el tráfico de contenedores continúa sufriendo cancelaciones. Los puertos de contenedores experimentaron otra ola de cancelaciones para el tercer trimestre, aunque parecen ser menores en número respecto al segundo trimestre, dice el informe.

La situación actual ha tenido fuertes efectos para algunas terminales de contenedores. Las llamadas de los ULCS, buques más grandes son menos frecuentes en número, pero completan más carga. Los principales puertos de contenedores en Europa y América del Norte informan que los movimientos promedio por ULCS por llamada han aumentado significativamente, con algunos que alcanzan hasta 10.000 movimientos TEU. Esto está creando picos tanto en las operaciones a bordo como en la actividad en los patios de las terminales y está comenzando a afectar las operaciones en tierra, especialmente en las llegadas y salidas de camiones.

Algunos puertos informan que lleva días volver a una situación normal en los patios y los gates y se pierden más movimientos de carga. La fuerza laboral en algunos puertos está bajo una presión creciente a medida que estos picos impactan en los recursos, seguidos de varios días fuera de



servicio sin actividad alguna.

Por otro lado, el informe señala que el tránsito transfronterizo es más fluido mientras que la disponibilidad de camiones está disminuyendo en algunos puertos.

En cuanto al tráfico ro / ro y de pasajeros, que ha sido impactado de manera masiva por COVID19 en las últimas semanas, ha experimentado cierta actividad renovada, especialmente en Europa.

Algunos puertos han visto aumentos que superan las llamadas esperadas hasta en un 60%.

El informe señala que cada vez más países reinician las operaciones temporalmente suspendidas de buques de pasajeros; sin embargo, el número de pasajeros a bordo es 60% menor al año pasado. Esto también tiene que ver con restricciones de distanciamiento.

A pesar de que algunos pequeños cruceros regresaron a la operación, casi todos los demás operadores de cruceros han cancelado sus operaciones hasta el otoño del hemisferio norte e incluso hasta 2021. Esto ha resultado en algunos despidos de personal portuario.

TRIPULACIONES

En cuanto a los recambios en las tripulaciones; a medida que los gobiernos se reúnen esta semana en Londres para abordar la creciente crisis en torno a este tema; IAPH respalda el llamado de la Cámara de Transporte Internacional a todos los barcos a sonar sus sirenas en apoyo de todos los marinos. Es el día 8 a las 12 hs de Greenwich. El informe señala que algunos

Mercados

recambios comienzan a tener lugar en un número limitado de puertos. A escala global, el 55% de los puertos en la encuesta informaron que no se han producido cambios. En un tercio de los puertos, se han producido un número muy limitado. Al comparar regiones, los puertos europeos muestran la mejor imagen en términos de la situación de cambio de tripulación, aunque 6 de cada 10 puertos europeos solo registraron menos de un puñado de cambios de tripulación en la última semana. En América del Norte, los cambios de tripulación están en un nivel muy bajo, con el 57% de los puertos. En cambio directamente no se han producido cambios de tripulación en los 29 puertos de América Central y del Sur que respondieron a la encuesta. A pesar de los mejores esfuerzos de los puertos, las cifras anteriores muestran que la situación del cambio de tripulación sigue siendo muy precaria, particularmente en las Américas, dice el informe. Algunos puertos que informan que las autoridades sanitarias y las oficinas de inmigración permiten cambios en la tripulación, pero no hay vuelos internacionales regulares / comerciales en las proximidades para completar

la operación. En algunos casos, la gente de mar tiene que alquilar automóviles o utilizar alternativas para poder conectarse de regreso a casa. Otros informan la necesidad de encontrar alojamiento para las tripulaciones durante el período de cuarentena obligatorio o mientras esperan vuelos charter o vuelos regulares. El Director Gerente de IAPH, Patrick Verhoeven, comentó al respecto que si bien estos datos brindan alguna esperanza sobre los cambios de la tripulación, *“es necesario hacer más, especialmente en países donde los nacionales necesitan repatriarse. Las medidas tomadas recientemente en algunos países como Singapur y Filipinas para ayudar a repatriar al personal de mar, es alentador. Otros estados miembros de la OMI deben hacer lo mismo, permitiendo que los países miembros ayuden a llevar la tripulación a casa y sus reemplazos a bordo”, dijo*

MSC lanza cotización instantánea on line

MSC Mediterranean Shipping Company ha actualizado su plataforma de comercio electrónico myMSC agregando una nueva función de Cotización Instantánea en línea. Los clientes que deseen utilizar esta herramienta podrán obtener rápida y fácilmente las tarifas para reservas de contenedores.

En un comunicado de la compañía, se señala que actualmente, la mayoría de las reservas de MSC se realizan fuera de línea, y puede llevar algún tiempo completar una reserva. Con Instant Quote, los clientes pueden generar una cotización en línea en segundos, con solo unos pocos clics, 24/7 en línea.

Luego tienen la opción de completar instantáneamente la reserva con la cotización generada en myMSC. Alternativamente, pueden guardar la cotización o reenviarla a múltiples

contactos para reservar en una etapa posterior. La generación automatizada de cotizaciones también reduce el margen de error humano, mejorando aún más la eficiencia del proceso. Si bien la función Cotización Instantánea actualmente solo está disponible para el envío de rutas comerciales desde América del Norte a Europa y desde Asia a Europa, hay planes para agregar más operaciones en el transcurso de 2020.

“La pandemia de COVID-19 ha acelerado la tendencia hacia la digitalización dentro de la industria y la importancia de involucrar a los clientes a través de múltiples plataformas, incluido el comercio electrónico. Como tal, esta actualización de myMSC es una clara ilustración de nuestros continuos esfuerzos para invertir en la transformación del negocio

Empresas

digital con el objetivo de mejorar la eficiencia y la transparencia, y dar a nuestros clientes más opciones”, dice Andre Simha, Director de Información y Digital de MSC - en la foto-. Se espera que el lanzamiento de Instant Quote aumente significativamente el número de reservas en línea de MSC y desarrolle aún más el valor de myMSC como plataforma de comercio electrónico para los clientes. Esta nueva función se agrega a la lista de herramientas de comercio electrónico disponibles en myMSC, como la capacidad de hacer reservas electrónicas, la recuperación de documentos como confirmaciones de reserva y avisos de llegada, supervisión de

Grúa de Liebherr en barcaza ofrece gran versatilidad

Una interesante solución brinda la grúa móvil portuaria Liebherr tipo LHM 600 que opera desde fines del 2019 sobre barcaza en la Costa Este de EE.UU. y que por ejemplo, permite a la empresa Sims Metal que recicla metales ferrosos y no ferrosos; tener una gestión de máxima flexibilidad en su carga de chatarra y descarga de sal, trasladando la grúa por agua a sus diferentes terminales en el puerto de New York/ New Jersey.

Se trata de la grúa móvil flotante más potente de los Estados Unidos con un máximo capacidad de hasta 75 toneladas en operación de cuatro líneas de agarre.

Sims Metal Management, es uno de los recicladores de metales líderes en el mundo y cuenta con más de 250 instalaciones de procesamiento principalmente en los Estados Unidos, el Reino Unido y Australasia. Esta solución inteligente que le ofrece Liebherr le permite una enorme flexibilidad en términos de ubicación. Además de estas terminales, la compañía cuenta con otra en Newark y en Claremont en Jersey City, NJ, que queda a unos 10 kilómetros. Dependiendo de los requisitos, la grúa móvil portuaria flotante puede ser trasladada por agua hasta la terminal apropiada y lista para operar en el menor tiempo posible. Además la grúa móvil de Liebherr puede moverse a lo largo de la barcaza evitando ajustes



reservas a través de un tablero, creación y envío de instrucciones de envío, envío de VGM, seguimiento de envíos y recepción de notificaciones.



en la infraestructura portuaria. El espacio ganado en el muelle también se puede utilizar como espacio de almacenamiento y operación. Fuentes de la empresa alemana, señalan que además de ser la grúa más potente instalada en una barcaza la LHM 600 cuenta con características innovadoras, tiene 750 kW, motor diésel Liebherr que cumple con el último estándar de emisiones finales Tier 4, capacidad de elevación máxima de hasta 144 toneladas y con un sistema híbrido Liebherr Pactronic que se instala como un refuerzo de potencia adicional con almacenamiento de energía extra. Las velocidades de elevación y descenso aumentan significativamente a pesar de que la salida de energía primaria sigue siendo la misma. Asimismo cuenta con el software de análisis Liebherr LiDAT smartApp; una solución informática para el análisis y la optimización del manejo de los procesos de la carga

Digitalización y seguridad cibernética claves para los puertos en la nueva era

Informe

Ahora existe un consenso en toda la industria portuaria sobre la necesidad urgente de acelerar el ritmo de la digitalización, a medida que el mundo avanza hacia una 'nueva normalidad' posterior a COVID-19. El reciente llamado a la acción de los socios en los sectores de shipping y puertos para acelerar esta digitalización fue encabezado por el World Ports Sustainability; una iniciativa de International Association of Ports and Harbors (IAPH)

Según esta entidad es esencial que los puertos de todo el mundo puedan ofrecer al menos un paquete básico de comercio electrónico e intercambio de datos. Al prepararse para la digitalización, estos puertos deben prestar mucha atención a la posibilidad de ataques de ciberseguridad.

Así se lanzó el Libro Blanco del Programa Mundial de Sostenibilidad de Puertos sobre Seguridad Cibernética, un documento que será una herramienta vital para que los puertos estimen los riesgos, definan la seguridad cibernética y establezcan procesos y planes. El nuevo Libro Blanco tiene como objetivo garantizar que los puertos entiendan con precisión y definan correctamente la seguridad cibernética, realicen un análisis de brechas y adopten un enfoque medido, paso a paso, hacia la resiliencia cibernética

Precisamente, uno de los principales resultados del intenso trabajo realizado en las últimas semanas por el Grupo de Trabajo Covid19 del WPSP de la IAPH ha sido la necesidad urgente de que los puertos digitalicen procesos e intercambios de datos a medida que avanzamos hacia un modus operandi post-COVID19. Esta conclusión ha llevado a IAPH a organizar un llamado a la acción de la industria en la primera semana de junio que ha culminado en un comunicado conjunto de varias asociaciones de la industria marítima a la OMI.

Este llamado a la acción ahora también se está combinando en la práctica con la publicación del Libro Blanco de Seguridad Cibernética de

la Comunidad Portuaria WPSP, que sirve como guía para aquellos puertos que ahora se están preparando para la digitalización.

"Ahora que la atención mundial se centra en salir de los bloqueos y prepararse para una 'nueva normalidad', existe una necesidad urgente de que las organizaciones intergubernamentales, los gobiernos y las partes interesadas de la industria interesadas en el comercio marítimo y la logística se unan y aceleren el ritmo de la digitalización para que las comunidades portuarias de todo el mundo puedan ofrecer al menos un paquete básico de comercio electrónico e intercambio de datos", comenta Patrick Verhoeven, Director Gerente de IAPH, en el prólogo del Libro Blanco. "Una mayor digitalización de las comunidades portuarias significa que los puertos deberán prestar más atención a los riesgos de seguridad cibernética". El Libro Blanco de quince páginas ha sido elaborado por IAPH en asociación con ICHCA International y TT Club, con la idea que surgió originalmente en un encuentro de los participantes del TT Club en Londres, durante la edición 2019 de la Semana Internacional del Shipping. Se trata del producto de un esfuerzo de colaboración entre expertos en seguridad cibernética y portuaria, ofreciendo colectivamente muchas décadas de experiencia tanto dentro como fuera de la industria marítima. Cada capítulo del documento explora una dimensión diferente del enigma cibernético, con recomendaciones prácticas, consejos y ejemplos. Esto incluye:

- Por qué la seguridad cibernética es un tema tan vital para las comunidades portuarias que buscan dimensiones comerciales, regulatorias, geopolíticas y de defensa.
- La importancia de "hablar el mismo idioma" en torno a la seguridad cibernética
- Lo que comúnmente falta en la seguridad cibernética de la comunidad portuaria y sugerencias prácticas sobre los pasos para aumentar la resiliencia cibernética.

- Los bloques de construcción esenciales para una comunidad portuaria ciberresistente.
 - Disposiciones actuales de seguridad cibernética en las reglas de la OMI y la evolución potencial de la función de Oficial de Seguridad de la Instalación Portuaria para el futuro.
- El informe también contiene un glosario bien definido de términos cibernéticos para que el documento llegue más allá de los profesionales articulados por TI en la industria portuaria. En ese sentido Verhoeven señala: "Comenzamos creando y publicando nuestro informe quincenal del Barómetro de impacto económico portuario para la comunidad marítima en general. Luego

desarrollamos el documento de orientación WPSP COVID-19 para puertos con el trabajo acumulado del Grupo de trabajo WPSP-IAPH. Ahora ofrecemos este Libro Blanco de Seguridad Cibernética, nuevamente por expertos en puertos, para puertos. Esperamos sinceramente que este enfoque práctico y pragmático nos ayude a superar los desafíos que todos enfrentamos en la era posterior a COVID-19. La digitalización será clave para la seguridad y eficiencia portuarias futuras". El informe ha sido elaborado por el equipo de WPSP junto con Next Level Info y los expertos en logística de comercio digital Maritime Street.

Volkswagen apuesta al LNG para el transporte de vehículos

El buque roro "Siem Confucio", primero de su tipo en ser impulsado a LNG, llegó al puerto estadounidense de Davisville, en Rhode Island en su viaje inaugural. Había salido un par de semanas atrás de Emden, Alemania y sigue a Veracruz, México, antes de volver.

Se trata de la primera de las dos embarcaciones con LNG que el grupo Volkswagen contrató Siem Car Carriers para reemplazar sus naves convencionales de petróleo pesado y que fueron construidos en un astillero de Xiamen en China. Ambas naves tienen 13 cubiertas de automóviles y la capacidad de transportar hasta 4.800 vehículos Volkswagen a la vez.

Los buques cuentan con dos tanques de GNL con una capacidad de 1.800 metros cúbicos, cada uno. Eso es suficiente para un viaje completo de ida y vuelta, y asegura un tanque de reserva del diez por ciento, suficiente para varios días, según dicen fuentes de Volkswagen.

Ambas embarcaciones cuentan con un motor marino de combustible dual de 12,600 kilovatios con inyección directa y tratamiento de gases de escape de MAN Energy Solutions.

Volkswagen utilizará ambos barcos en la ruta transatlántica, llamada América Round Tour, desde Emden a México.

El segundo buque Siem Aristóteles espera tener su viaje inaugural a fines de este año.



Con estos dos buques, Volkswagen se convierte en el primer fabricante de automóviles en utilizar buques propulsados por LNG en la distribución de automóviles y vehículos ligeros en tráficos de ultramar.

Asimismo a mediano plazo, estos buques podrían funcionar con biogás o e-gas y, por lo tanto, ser prácticamente neutros en CO2, agregan fuentes de la empresa.

"Estamos orgullosos de encargar los primeros buques de GNL del mundo de este tamaño", dijo Thomas Zernechel, director de logística del grupo Volkswagen, y agregó que esta es una parte importante de la estrategia de descarbonización de la compañía.

Con su estrategia de "goTOzero", la compañía alemana tiene como objetivo reducir sus emisiones totales de CO2 en un 30% para 2025 y ser neutral en cuanto a CO2 en su balance para 2050.

Excelerate incorpora nuevo buque a su flota de regasificadores

El buque Excelerate Sequoia se une a la flota existente de Excelerate Energy convirtiéndose en la décima Unidad de Regasificación y Almacenamiento Flotante de la compañía (FRSU por sus siglas en inglés). Construido por la empresa Daewoo Shipbuilding y el astillero de Ingeniería Marina (DSME) en Corea del Sur, el buque tiene una capacidad de almacenamiento de 173.400 metros cúbicos y es capaz de operar tanto como FSRU como buque de transporte de GNL.

El Excelerate Sequoia completó sus primeras operaciones de gas-up/cool-down el 21 de junio de 2020 en la terminal de GNL POSCO Energy's Gwangyang en Jeonnam, Corea del Sur, obteniendo de esa forma la autorización requerida para poder comercializar y recibir cargamentos de GNL. La terminal de GNL de Corea del Sur es la primera en ese país en llevar a cabo dichas operaciones de prueba.

El presidente y director general de Excelerate, Steven Kobos, señaló al respecto que desde la entrega de la primera unidad FSRU de la industria en 2005, "nuestra tecnología nos ha permitido abrirnos de forma rápida y confiable al mercado de gas natural. Hemos visto en primera persona la diferencia que han marcado nuestras terminales de regasificación flotante en diversas comunidades a las que de otra manera no se hubiera podido llegar. Continuaremos entregando energía limpia y accesible a los



mercados que la necesitan" finalizó.

Por su parte, Gabriela Aguilar, gerente general de Excelerate Energy para Argentina destacó al respecto que "la incorporación del buque Excelerate Sequoia permite ver las posibilidades de crecimiento que tiene el mercado de GNL. A través de nuestros barcos brindamos un servicio que se adapta a las necesidades de cada país, ya sea a través del proceso de regasificación, almacenamiento o transporte".

La gestión administrativa y de personal del Buque Excelerate Sequoia estará a cargo de la compañía Excelerate Technical Management. Recordamos que Excelerate Energy L.P. (Excelerate) es una compañía de GNL con sede en los EE. UU. Ubicada en The Woodlands, Texas. Es propiedad de George Kaiser, cuyo grupo energético también incluye Kaiser Francis Oil Co, una empresa de exploración y producción con producción en EE. UU. y Canadá junto con importantes activos intermedios, y Cactus Drilling Co, la mayor empresa privada de perforación en los EE. UU.

Dinamarca une empresas de peso para apuntar con hechos reales a combustible sostenible

Las principales empresas danesas unen fuerzas en un ambicioso proyecto de combustible sostenible

Los aeropuertos de Copenhague, A.P.Moller - Maersk, DSV Panalpina, DFDS, SAS y Ørsted han formado la primera asociación para desarrollar una instalación a escala industrial para producir combustibles sostenibles para el transporte

por carretera, marítimo y aéreo en el área de Copenhague.

La asociación reúne el lado de la demanda y la oferta de combustibles sostenibles con una visión que apunta a convertirse en una de las instalaciones de producción de combustible sostenible y electrolizadores más grandes del mundo. El proyecto dicen los socios, puede

Empresas

encabezar el desarrollo de combustibles sostenibles al tiempo que creará empleos y nuevas cadenas de valor para reforzar el papel de Dinamarca como líder en energía verde. El proyecto implica la construcción de una planta para el desarrollo de combustible a hidrógeno y electrónico en 2023. Cuando se amplíe por completo para 2030, el proyecto podría entregar cada año más de 250,000 toneladas de combustible sostenible para autobuses, camiones, embarcaciones marítimas y aviones. Potencialmente, la producción se basaría en una capacidad total de electrolizadores de 1.3 gigavatios, lo que probablemente la convertiría en una de las mayores instalaciones de este tipo en el mundo. La producción de la instalación a gran escala puede reducir las emisiones anuales de carbono en 850,000 toneladas. COWI y BCG actúan como socios de conocimiento para el proyecto que cuenta con el apoyo de la Municipalidad de Copenhague que tiene ambiciosas políticas de descarbonización de la ciudad. Sin embargo, la asociación espera que el proyecto pueda, con el tiempo, actuar como catalizador para proyectos similares en otras partes de Dinamarca e internacionalmente. Si se realiza según lo previsto, el proyecto se ubicará en el área metropolitana de Copenhague y podría suministrar hidrógeno renovable para autobuses de cero emisiones ofrecidos por Movia y camiones pesados gestionados por DSV Panalpina, metanol renovable para buques AP Moller - Maersk y combustible para aviones renovables (e-queroseno) para aviones SAS y transporte aéreo fuera de los aeropuertos de Copenhague. El proyecto requerirá un suministro a gran escala de electricidad renovable, que podría provenir de la energía eólica marina producida en Rønne Banke, en la isla de Bornholm. Los socios en el proyecto reconocen que hoy en día, estos combustibles sostenibles tienen un costo más alto que los basados en fósiles. Para ser competitivos con estos, la producción de combustibles sostenibles deberá madurar, construirse a escala industrial y llegar a un costo

similar al que se ha visto en la última década en otras tecnologías de energía renovable, como los de costa afuera eólica, eólica terrestre y solar fotovoltaica. Como ejemplo, el costo de la energía eólica marina ha disminuido en aproximadamente un 70% en el noroeste de Europa desde 2012. Para que esto suceda, los gobiernos y la industria deben unirse para crear un marco que incentive las inversiones privadas en la producción de combustible sostenible a gran escala, dicen los miembros de la asociación. Señalan además que aunque se ven desafiados por el profundo impacto de COVID-19, los compromisos a largo plazo de la asociación para combatir el cambio climático permanecen intactos.

La instalación de electrolizadores no solo será una piedra angular potencial en la descarbonización de las empresas de los socios, sino que también brindará una contribución crítica para alcanzar el ambicioso objetivo de Dinamarca de reducir las emisiones de carbono en un 70% para 2030 en comparación con 1990 al reemplazar los combustibles fósiles en el transporte pesado con combustibles sostenibles. La visión de la asociación es desarrollar el proyecto en tres etapas:

La primera etapa, que podría estar operativa para 2023, comprende un electrolizador de 10MW que puede producir hidrógeno renovable utilizado directamente para alimentar autobuses y camiones.

La segunda etapa comprende una instalación de electrolizadores de 250MW que podría estar operativa para 2027 cuando se pudiera entregar la primera energía eólica marina de Bornholm. Esta instalación combinaría la producción de hidrógeno renovable con la captura sostenible de carbono de fuentes puntuales en el área del Gran Copenhague para producir metanol renovable para el transporte marítimo y combustible de jet renovable (e-queroseno) para el sector de la aviación.

La tercera etapa, que podría estar operativa para 2030 cuando el potencial eólico marino en Bornholm se haya desarrollado por completo,

Navieras

mejoraría la capacidad del electrolizador del proyecto a 1.3GW y capturaría más CO2 sostenible, suficiente para suministrar más de 250,000 toneladas de combustibles sostenibles para ser utilizados en autobuses, camiones, embarcaciones marítimas y aviones. El proyecto tiene el potencial de desplazar el 5% de los combustibles fósiles en el aeropuerto de Copenhague para 2027 y el 30% para 2030. La asociación ahora avanzará y entablará un diálogo con las autoridades reguladoras sobre el

marco y las políticas necesarias para apoyar el desarrollo del uso de combustibles sostenibles a escala en el sector del transporte en Dinamarca, y buscar la cofinanciación pública para realizar un estudio de factibilidad completo del proyecto. Si el estudio de factibilidad confirma la viabilidad de la visión del proyecto, una decisión final de inversión para la primera etapa probablemente podría tomarse el año próximo.

Alianzas peleando palmo a palmo por los tráficos principales

La Ocean Alliance ha superado por poco a la alianza 2M, en el liderazgo de participación de mercado en el tráfico Asia-Europa, sumando un valor más a su posición ya dominante en el transpacífico.

La alianza que comparten buques de CMA CGM, Cosco (incluyendo OOCL) y Evergreen no siguió a las alianzas de 2M y THE Alliance en la suspensión temporal de algunos servicios Asia-Norte de Europa hasta octubre, y ha elevado su participación de capacidad a 39% de 37% a hace un año, según datos de Alphaliner.

La participación de mercado en términos de capacidad ofrecida por los socios de 2M Maersk y MSC se mantiene en 37%, mientras que la agrupación THEA de Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming y HMM ha bajado dos puntos porcentuales, en 23%.

La consultora dijo que la capacidad total de los buques en los tráficos entre Asia y Europa "todavía estaba muy por debajo de los niveles anteriores a Covid-19", a 361.100 teu al 1 de junio, un 17,1% menos que hace un año.

Las capacidades THEA y 2M Asia-Europa son, respectivamente, 22.7% y 18% más bajas que el año pasado, debido a la suspensión de servicios en respuesta a Covid-19.

"Ocean Alliance no ha suspendido un solo servicio y solo ha anulado los viajes individuales para limitar la capacidad", dijo Alphaliner, señalando que su oferta de capacidad se redujo

solo un 12,4% en comparación con el 1 de junio de 2019.

Lo positivo para las líneas es que no se ha visto una competencia agresiva de fletes.

Al mismo tiempo la consultora señala que se está por volver a los mismos niveles del año pasado en cuanto a capacidad en el tráfico transpacífico, especialmente por el aumento de los fletes. En este caso la Ocean Alliance tiene por mucho la mayor participación de capacidad en el transpacífico con un 39%, frente al 38% de hace un año. THEA ha aumentado su cuota de mercado en la ruta del 25% al 30% debido a la incorporación de HMM el 1 de abril, mientras que el 2M ha visto un crecimiento del 2% a una cuota de capacidad del 20%, atribuido a su acuerdo de cooperación con Zim.