

28 AÑOS EN EL COMERCIO EXTERIOR, EL NEGOCIO NAVIERO Y LA LOGÍSTICA GLOBAL

MEGATRADE

www.revistamegatrade.com.ar

Año XXVIII Nro. 325 Abril 2020

Revista Megatrade

@ReMegatrade

¿Y AHORA CHINA?

El efecto de la pandemia en la relación de China con el mundo. Más allá de los personalismos, la necesidad de reinventar el multilateralismo y las organizaciones regionales.

AMARILLISMO: ARGENTINA DETONA EL MERCOSUR?

DETRÁS DEL CONFLICTO EN PUERTO NUEVO

EL COVID 19 Y LA CADENA DE SUMINISTROS

SECTORES DE LA CADENA QUE APOYAN PERO EN "COMA"



MEGATRADE

Año XXVIII N° 325 Abril 2020

Tendencias en logística de comercio exterior, según la visión de los propios operadores


Revista mensual impresa y digital. Llega a cargadores, embarcadores y operadores de comercio exterior, al mercado naviero, puertos y de logística global, junto a las plataformas: Newsletter Megatrade Virtual / Megatrade TV

Director-Editor

 Darío Kogan

Diseño Editorial

 kogandg

 Tel: (54 11) 48579336

(+54) 911 40433288

Buenos Aires, Argentina

Registro de la propiedad intelectual 240.963

 www.revistamegatrade.com.ar

 contacto@revistamegatrade.com.ar

 suscripcion@revistamegatrade.com.ar

Destacados

Informe de Situación - 4

Cómo será el mundo, esperando que se aplane la curva
Amarillismo: Argentina detona el Mercosur?

Nota de Tapa- 6

Y ahora China?

El futuro de los contenedores-14

Puerto Nuevo: quién destraba el conflicto

Coyuntura -15

Nuevas autoridades en los puertos

Cómo pega la caída de la demanda de combustible
en puertos y transporte fluvio marítimo

Acciones y protocolos -16

La respuesta de los puertos a la pandemia

Coyuntura -22

Indefiniciones del Banco Central
que pegan en las importaciones

Libro -24

Tips para una estrategia exportadora

Logísticos -25

COVID 19 y el efecto sobre la cadena
de suministros



La calidad, nuestra filosofía de trabajo.

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

“AS ONE, WE CAN.”

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

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



© 2019 OCEAN NETWORK EXPRESS



Assekuransa

CON NOSOTROS
USTED ESTÁ REALMENTE
ASEGURADO

SEGUROS DE COMERCIO INTERNACIONAL

- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
- CAUCIONES Y GARANTÍAS IATA
- RESPONSABILIDAD PARA AGENTES DE CARGA



Cómo podrá ser el nuevo mundo, esperando que se aplane la curva

Por Dario Kogan

MIENTRAS ESPERAMOS QUE SE “APLANE LA CURVA” – NUEVO CONCEPTO QUE INCORPORAMOS POR ESTOS DÍAS- DECIDIMOS DEJAR DE LADO TEORÍAS CONSPIRATIVAS QUE ACUSAN A CHINA A TRUMP O A BATMAN POR LIBERAR AL MURCIÉLAGO QUE NOS LEGÓ ÉSTA PANDEMIA, EN ARTÍCULOS, NOVELAS, PELÍCULAS, SERIES Y REDES SOCIALES – INCLUSO SE APELA A UN CAPÍTULO DE LOS “SIMPSON”- QUE ANTICIPABAN LA CATÁSTROFE. DE TODOS MODOS, UNA CANTIDAD ANTES INIMAGINABLE DE ESPECIALISTAS EN EPIDEMIAS HASTA PSIQUIATRAS, PASANDO POR GERONTÓLOGOS Y BIOQUÍMICOS, HASTA MASAJISTAS, NOS ILUSTRAN DÍA A DÍA SOBRE EL AVANCE DEL COVID 19 AQUÍ Y EN EL RESTO DEL MUNDO. TAMBIÉN HAY QUE TRATAR DE NO QUEDAR ATRAPADOS EN EL DISCURSO DE LOS CHARLATANES DE CAFÉ – DE FERIA, PODRÍA DECIR MI ABUELO- QUE TAMBIÉN PULULAN POR MEDIOS MASIVOS, Y REDES SOCIALES EN ALGUNOS CASOS CON MENSAJES CONTRADICTORIOS, QUE A MÁS DE UNO LE HAN HECHO QUEDARSE EN SU CASA CON BARBIJO Y SACÁRSELO AL SALIR....

También podemos entusiasmarnos con plumas fantásticas y pensadores notables que se expresan sobre el futuro de la humanidad a partir del COVID 19, mientras el común denominador se entretiene con memes, escándalos mediáticos y una gran parte piensa en cuando podrá salir a ganarse su pan nuevamente.

Uno de estos pensadores muy de moda, Yuval Harari, entre sus interesantes escritos, señala que estamos ante la peor crisis de esta generación, que no solo tendrá impacto en la salud, la economía, el comercio y la cultura, sino en el mundo de por sí, que ya no será igual al que conocíamos. Y allí añade algo que bien tendrían que seguir los líderes mundiales; más que respuestas individuales y la desunión, la única salida es la solidaridad global y para ello contar con organizaciones multilaterales más fuertes para evitar, entre otras cosas, que una guerra invisible como esta se repita.

Claro que estas explicaciones requieren de ciudadanos responsables en todos los niveles que no crean en un “nuevo Churchill” pensando en cómo nos va a

salvar y después otra vez decepcionados.

Si vemos por ejemplo, en materia de decisiones de comercio exterior; la primera reacción del “líder” en esta pandemia es: *“prohibido exportar insumos médicos para que ‘no nos falten’*, (impidiendo que le lleguen a otros países). ¿Pero cómo se hace después para que otros países no restrinjan el envío de sus insumos que no se fabrican aquí. *¿Esperamos que China nos ‘salve’ con los tan promovidos vuelos charter de ‘nuestra soberana y popular línea aérea de bandera’, como si fueran una ‘epopeya’?*

El intercambio es de ida y vuelta y la frase “una mano lava la otra”, cabe ahora mejor que nunca – con jabón y por 20 segundos-. Me puedo cerrar o “lavar las manos” y después querer que otro se abra.

Pensando más allá de la pandemia; qué es mejor para la economía y el desarrollo de un país: exportar 7 e importar 5, y creer que estamos bien porque quedaron 2 de superávit; o exportar 100 e importar 100?

Multilateralismo

En un contexto que va para otro lado, hablar de recrear organizaciones multilaterales modernas y ágiles, implica que deben ser entendidas y respetadas en el futuro por el hombre de a pie, ese que sale todos los días a trabajar y se topa con la realidad, alejada de los burócratas. Y aquí quizá es importante aclarar que nuestra región es muy distinta a la que plantea Harari en muchos sentidos. En el “primer mundo” lo digital avanza ahora más aceleradamente. ¿Es compatible ese mundo, donde se puede aprovechar la inteligencia artificial y los algoritmos, que hace que hoy el Estado podría con un celular o una pulsera controlar desde la fiebre hasta el ánimo de cada ciudadano; con la enorme economía informal de la región y en especial de la Argentina, donde por ejemplo mucha gente por distintas razones – especialmente porque se maneja en negro- le escapa a los procesos digitales de los bancos, ni qué

decir del financiamiento de la política...?. Conviviremos con dos standards?

Por otro lado, que el mundo aprovechará el desarrollo tecnológico, la IA o la impresión 3D, está muy bien; pero luego de este desastre, la solución para evitar una nueva crisis no parece estar en que la gente siga a líderes iluminados y carismáticos en sus peleas mediáticas para atraer a la “manada” y que culpen a la globalización, a los ricos si es el Covid 19 o a los pobres si es el dengue. Está visto que la solución unipersonal no funcionó, curiosamente en años donde la gobernanza global es menoscabada por los propios países que diluyeron su importancia – y critican luego por su falta de decisión-.

¿No será mejor apostar por valorar las redes de sustentación de un sistema coordinado y lógicamente más ágil, alejado de la burocracia y con decisión política para implementar las mejoras y el cuidado sanitario para la gente?. Así con esa red común y más allá de las competencias comerciales o estratégicas, se podrá ayudar a que no se produzcan desastres y descalabros sanitarios y económicos como los que tenemos hoy.

Esto, entre varias cosas, exige dejar de lado, como dice Harari, la idea de ciertos líderes de que es más importante salvar al país que salvar al mundo, como si se puede sobrevivir sin el otro. También empezar a cambiar y escuchar más a los que hablan bajo que a los que gritan, y en ese sentido, como señala Arturo Pérez Reverte, dejar de seguir a los analfabetos que inundan las redes sociales.. Si es que se apela al sentido común...**aunque estemos lejos de eso...**

Mientras tanto a cuidarse y a esperar que la curva siga aplanada....

#SeparadosPeroJuntos

Amarillismo: Argentina detona el Mercosur?

Las exigencias de gerenciar la crisis y “*para priorizar la economía interna dañada por la pandemia*” llevó a la Argentina a anunciar que abandona toda negociación en el marco del Mercosur, salvo las que están en marcha con la UE y EFTA. Así se lo hizo saber a sus tres colegas del bloque que “*evaluarán la situación operativa y jurídica*” de tal decisión...

Visto sin otra intencionalidad, es posible que un país en estas circunstancias, además de la pandemia, la renegociación de la deuda, no se focalice en avanzar en negociaciones internacionales. Lógico, dejemos un tiempito. Además si los especialistas dicen que el mundo después de esto va a ser otro, mejor es esperar para tener el panorama más claro. Con esa mirada, no parece haber “ánimo” de patear el tablero, una movida nada grave; sólo para no dar pasos en falso, así el primer comunicado de Cancillería sobre este tema no deja una puerta abierta en tal sentido, pero tampoco lo niega.

También se puede pensar, porqué en estas circunstancias, según fuentes de las negociaciones, lo socios del Mercosur quieren “acelerar” el proceso de acuerdos con Corea, Singapur, Líbano, Canadá y la India – que se venían negociando hace tiempo en realidad-. Hasta allí la posición Argentina se puede entender...Muy bien....

Distinto es para quien con esa salida enseguida empezó a especular más allá; en cuanto a que esa decisión Argentina, puede abrir un nuevo capítulo de gravedad y a la vez de debilidad institucional del Mercosur.

Pero toda especulación la cerró el propio secretario de Relaciones Económicas Internacionales de Cancillería, Jorge Neme, que salió sin contemplación diplomática y se mandó en sus declaraciones por la agencia oficial para arengar al “frente interno”. Allí señaló sin vueltas que la Argentina en

el contexto de la pandemia protege las empresas, el empleo y la situación de las familias humildes a diferencia de las posiciones de algunos socios que plantean la aceleración de las tratativas hacia acuerdos de libre comercio. Dijo que desde enero la Argentina planteó a sus socios que antes de avanzar, quería primero resolver los problemas de la deuda, mientras que Brasil y Uruguay y en menor medida Paraguay, daban el mensaje de que estaban apurados en el avance de las negociaciones. “*En las condiciones en las que está la Argentina hoy, esas negociaciones nos conducían necesariamente a la pérdida de puestos de trabajo, nos afectaban mercados, no nos resolvían ni abrían mercados a nuestros productos*”, y se diferenció del gobierno anterior diciendo que “*nosotros no podemos seguir jugando casi frívolamente a acuerdos de libre comercio*”, en cambio cree que se necesita primero hacer los deberes para crecer y mejorar la competitividad, incorporar tecnología y de allí proyectarse a los mercados, “*ninguno de esos acuerdos que formaban parte del capítulo de relacionamiento externo del Mercosur contribuía a que nosotros podamos avanzar en las direcciones que la reconstrucción del sistema productivo necesita*”, agregó el funcionario.

En serio cree que los coreanos quieren engatusarnos don Neme?...

Dejó en claro que la Argentina sigue siendo miembro pleno del bloque y que la idea es permitir que los demás países que tienen intereses en esas negociaciones sigan adelante y una vez que terminen, “*se evaluará qué es conveniente para nosotros*”. De allí que planteo publicar una salvaguarda jurídica en el Tratado a los fines de que quede establecida la legalidad del procedimiento. *Será que Argentina le abre positivamente el camino a sus socios para que avancen en los acuerdos, sin su intervención?. Esto va con el Tra-*

tado o será parte de la reconfiguración que se viene? La confirmación de la movida con esta diplomática declaración, quizá abra el camino, para que los socios del Mercosur encaren acuerdos sin la Argentina.

Por otro lado, se especula sobre si esa decisión “*con la excusa de la pandemia*”, no es parte de la estrategia de “autonomía” argentina frente al Mercosur respecto de sus relaciones internacionales con otros bloques, “*para proteger el mercado interno y a la industria nacional*”, a diferencia de sus vecinos. Esta vez, la movida no tiene de eco a la “Gelbard” pero si la UIA que salió rápido con su comunicado pidiendo aclarar cuáles eran los términos de lo que se está negociando con Corea y rechazando cualquier tipo de avance, *aunque no sabe de qué se trata....*

Volveremos a tener unos pocos “amigos” como hasta hace cuatro años, situación acelerada especialmente cuando los tres gobiernos de los países socios tienen hoy un tono político opuesto al kirchnerismo. Será que volverá el eje con Bolivia y Venezuela y ahora México en lugar de Brasil?. Claro que esto sería una pavada, en la medida en que estamos hablando de que las instituciones tienen que ser sustentables en el tiempo. Más aún ahora que está demostrado que las movidas unipersonales no sirven para nada y debiéramos aprender que una entidad como el Mercosur no puede estar moviéndose de acuerdo a los vaivenes del gobierno de turno y cambiando de un día para el otro, porque no me gusta como habla el vecino. Porque no puede ser que aunque ya pasaron más de 30 años de la formación del Mercosur, sus miembros no terminan de madurar y después le echan la culpa de los fracasos de la integración “*a las instituciones débiles...*”. Pero la política no se da cuenta y nos volvemos a equivocar, como le suele suceder a quien esto escribe...*anóteme otro maestro....*

TUS PROYECTOS EN MOVIMIENTO

EL MUNDO TE ESPERA

TERMINAL ZÁRATE

Tenemos la mayor infraestructura portuaria del país, especializada en la exportación e importación de **vehículos, contenedores, carga general y carga proyecto**. Somos Terminal Zárate, somos argentinos.

TERMINAL ZARATE
PUERTO

Una empresa del **GRUPO MURCHISON**

Del sueño de líder de la comunidad mundial de naciones al COVID 19.

Borrón y cuenta nueva o un mundo nuevo?

¿Y ahora China?

IDONEIDAD Y CONFIABILIDAD RESPALDADAS POR MÁS DE 90 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS

Know-how and reliability backed by over 90 years of experience in the Parana River and its ports.

COPRAC

Cooperativa de Trabajo de Pilotaje y Practicaje del Río Paraná y sus Puertos Ltda.

Buenos Aires: Av. Alicia Moreau de Justo 1750 Piso 3 Of. "E" - C1107AFJ - C.A.B.A.
Tel/Fax: (011) 4314-2140/1880/5147/4898

Rosario: San Martín 647 Piso 7 - S2000CJG - Tel: (0341) 4497748

Campana: Av. Roca 278 Piso 11 Of. "B" - B2804FYP - Tel: (03489) 430461

E-mails: copracoperaciones@gmail.com - copracadministracion@gmail.com - copractesorero@gmail.com

www.coprac.com.ar



LAS CONSECUENCIAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS DE LA PANDEMIA SOBRE CHINA HACIA EL MUNDO; CÓMO QUEDA SU AUTORIDAD COMO LÍDER DE UNA COMUNIDAD DE NACIONES PENSADA POR XI JINPING Y EL PCAL 2050. SU

IMAGEN ANTE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL; QUÉ PAPEL CUMPLIRÁN LAS ORGANIZACIONES MULTILATERALES: SE FALLÓ PORQUE SON DÉBILES EN SÍ O PORQUE LOS LÍDERES LAS OPACAN Y ASÍ FUERON LAS CONSECUENCIAS?. LAS TENSIONES CON EE.UU., ASÍ COMO LAS RELACIONES CON PAÍSES COMO ARGENTINA Y CON AMÉRICA LATINA EN GENERAL; SON LOS PUNTOS ANALIZADOS EN LAS PRÓXIMAS PÁGINAS CON OPINIONES DE ESPECIALISTAS DE PRIMER NIVEL DESDE LOS DISTINTOS ÁNGULOS Y QUE TIENEN QUE VER CON EL MUNDO QUE NOS ESPERA.

Sobre el tema, Jorge Malena, especialista en China, con sus pergaminos como consultor y docente en programas específicos en universidades locales y de China y en el propio CARI, presentó sus conceptos a título personal con varios tips para conocer más de primera mano de la situación, dejando de lado teorías esotéricas de las muchas que se difunden hoy en día. Lo hizo en una presentación virtual ante estudiantes de la UCA donde es Director del Programa Ejecutivo en China Contemporánea de la Escuela de Política y Gobierno de la Facultad de Ciencias Sociales. Malena expuso junto a Patricio Giusto; director ejecutivo del Observatorio Sino Argentino, docente universitario de en la UCA y de la Zhejiang University.

Allí se puede ver la complejidad de la temática que genera la pandemia, en la medida en que, según el especialista, exige un abordaje de varias dimensiones y en todas se encuentra China. Hace un análisis objetivo de lo que aparece en el escenario sin subjetividades. Desde la dimensión sanitaria

referida a la lucha contra el virus, otra en cuanto a las cifras de infectados, curados y fallecidos que contribuye a que exista o no credibilidad; otra sobre la retórica sobre el origen de la epidemia y el control de la crisis sobre las organizaciones, la estratégica en el posicionamiento frente a la crisis, la prioridad del frente interno, la dimensión económica, en cuanto al efecto en la producción, comercio, empleo y finanzas. Después lo que es la dimensión jurídica, donde se puede inculpar al país o a la organización intergubernamental que se tuvo que poner al frente; lo que tiene que ver con lo mediático en cuanto a cómo informar o desinformar y una dimensión intelectual que tiene que ver con el debate sobre si se trata del fin de la globalización, el papel de la organizaciones internacionales y la puja entre EE.UU. y China y finalmente, cómo queda el liderazgo chino....

Señala Malena que en materia sanitaria; si se compara con otras epidemias que se han dado desde 2003, China ha tenido un mejor desempeño, “se aprendió aunque esto no quita que haya recibido múltiples críticas”, dijo. En cuanto a lo estadística, el recuento se convirtió en tema político y dejó de ser un indicador confiable, mientras que en lo que tiene que ver con la retórica sobre el origen y la eficiencia en el manejo de la crisis; todas centradas en Wuhan, están las fuentes que hablan de un mercado húmedo, de un laboratorio a 19 kilómetros, de un contingente del ejército de EE.UU. que participó en una competencia allí o de un laboratorio europeo. En cuanto a la eficiencia en la gestión de la crisis, mientras que tanto China como EE.UU. se presentan exitosos, los hechos demuestran que el fenómeno fue identificado - o reconocido- tardíamente, promoviendo los contagios. En cuanto a la estrategia de posicionamiento frente a la crisis; “China se muestra como un adalid de la coo-



peración internacional, por compartir información y brindar equipamiento, a la vez que rechaza toda culpabilidad en cuanto al encubrimiento del brote del virus y condena cualquier adjetivación que lo vincule”, dice Malena - en la foto abajo-.

Los indicadores pueden ser de utilidad para pronosticar la economía de Occidente en virtud de su contacto con China: la producción industrial en China cayó 35%, las ventas minoristas 21%, el desempleo 6%, la inversión cayó 25% y el consumo eléctrico 10%, así como las exportaciones e importaciones. Advierte Malena que si bien las exportaciones son importantes, la economía china dejó de depender de ellas como motor de su crecimiento, en 2008 las exportaciones eran 33% del PBI y en 2019, 19%.

En la dimensión jurídica, dice el especialista



que una investigación de la Henry Jackson Society, analiza la responsabilidad legal de China concluyendo que cabe reclamar una compensación en un tribunal internacional. Asimismo el Berman Law Group quiere responsabilizar a China por causar estragos en la población. En esta vorágine están los que critican a la OMS por no estar a la cabeza de la lucha contra la pandemia -la declaró recién a fin de enero como emergencia pública global, cuando ya había impactado en 20 países y miles de personas- e incluso apuntando que su director general ni siquiera es médico – no es lo que dice la web de la OMS- y que ocultó de alguna manera los datos de la enfermedad en China al responder a sus intereses. Un punto en particular en contra, fue haber dejado desamparado a Taiwán y esto se cree tiene que ver con la acción de China. Precisamente se habla de una mayor acción china a nivel de organizaciones multilaterales. Hoy por hoy cuatro agencias – FAO, OMPI (Organización Mundial de la Propiedad Intelectual), OACI, (Organización de Aviación Civil Internacional) y la UIT (Unión Internacional de Telecomunicaciones)- de las quince que dependen de las Naciones Unidas tienen a responsables chinos al frente. China es el segundo aportante al sistema de Naciones Unidas, elementos que para algunos muestran cómo este país está buscando moldear las organizaciones internacionales en beneficio propio.

En cuanto a lo mediático Malena, señala que en China el monopolio del estado en la materia genera desconfianza interna y externa sobre el valor de la información, a lo que se agrega la reciente expulsión de corresponsales americanos, y la negación de maltrato a un grupo de africanos en Cantón. En cuanto a la dimensión intelectual, aparece el debate sobre la globalización, el papel de las organizaciones internacionales como la OMS, la puja entre EE.UU. y China, la relentización o no del poder chino a partir de esta situación, las lealtades en Asia, África y América Latina, algo que para Malena también generará una mejora en el análisis en cuanto a definiciones de gobernanza internacional. Para el especialista ha habido una hiper politización por la pelea entre EE.UU y China por la hegemonía global lo que corrió el centro de atención sobre los desafíos sanitarios, ambientales, climáticos, alimenticios y educativos. “Se debe apuntar a un perfeccionamiento de la gobernanza global en lugar de seguir debatiendo la transición de la hegemonía internacional. EE.UU y China deben convivir el uno con el otro por su interdependencia. Creo que la principal falla de la comunidad de estados en esta situación fue su falta de anticipación. Hubo estudios en el más amplio rango, desde el Banco Mundial, la OMS o la CIA que advirtieron sobre los efectos nefastos de futuras pandemias y poco se hizo. Se deben aprovechar los beneficios de un mundo hiper conectado para compartir conocimientos y así hacer frente a todos esos

“China tiene su voluntad de constituirse en el protagonista internacional y en líder, pero mientras haya un sistema internacional construido con bases liberales; con su sistema autoritario será difícil consolidar ese liderazgo, frente a una comunidad internacional que no lo va a recibir bien...”

desafíos que generan crisis como la actual. La reformulación de organizaciones intergubernamentales resulta central porque son el ámbito ideal donde materializar la cooperación entre los estados, ya qué es importante la elegibilidad de la membresía de los cargos, el origen y control de financiamiento, del proceso y distribución de información y la operatividad en tiempos de crisis”, argumenta.

Para Malena el sistema internacional está en transformación y allí China mantendrá su proactividad no solo de su imagen hegemónica “en beneficio de la humanidad”, sino para reparar las críticas recibidas. El tema es cómo avanzará cuando desde afuera se lo puede ver como la continuidad de un país totalitario, que no se condice con un sistema construido sobre principios liberales. Además, señala, existen interrogantes sobre cómo evolucionará su relación con EE.UU. Si se avanza en el “desacople” puesto en marcha el año pasado, puede ser que se sumen también choques en lo geopolítico, además de los otros. “Seguiremos siendo testigos de las guerras de palabras entre ambos; tanto por la desconfianza, pero especialmente porque es algo funcional para la campaña de Trump. Ante esta situación, el gobierno chino podría incitar al nacionalismo, incluso para morigerar la crisis que esta pandemia generó internamente”, explica.

Finalmente en cuanto al impacto político interno en China y hasta qué punto se ve afectado el PC y Xi Jinping, Malena advierte que ya la dirigencia china viene de afrontar meses de protestas en Hong Kong, la reelección en Taiwán de una partidaria del separatismo, una campaña de secesionismo en una de las provincias, la falta de avances en acuerdo con EE.UU. y una leve desmejora de la situación de la población, más la censura y el encarcelamiento de disidentes. “La concentración de poder en un líder en tiempos de crisis hace que las miradas se dirijan a una persona. Seguramente se lo blindará, con una propaganda oficial centrada que mostrará a un líder que permitió salir rápido de la crisis y que coopera internacionalmente, en un contexto donde el destino del país está atado al éxito del PC y de Xi Jinping que es el Jefe de Estado”, dice.

Además advierte que China conoce cómo se originó la pandemia y debe apuntar a evitar que vuelva a repetirse; de esa forma podría

evitar que esta situación se convierta para ella lo que fue Chernobyl para la URSS que colapsó seis años después. Señala que hay una interesante crítica que señala que la percepción del juicio desde el exterior cambiará cuando China cambie sus discursos y conducta en hechos y acciones positivas y no en pronunciamientos vagos que no son convincentes. “Hay que ver en cuánto queda resentida la idea de Jinping de liderar la comunidad de “destino compartido de la humanidad”, creando un nuevo orden político económico internacional. El despliegue de su aporte, haciendo llegar insumos a todo el mundo es parte de buscar mejorar la imagen china y la suya propia”, explica.

Rechazando la Conspiración

Frente a las teorías conspirativas que dicen que la pandemia fue una movida china a propósito “contra EE.UU.”, Patricio Giusto insiste en relativizarlas al ver que el impacto de la crisis en la economía interna china ha sido descomunal. La actividad industrial cayó 13,5% y quebraron 247 mil empresas, lo que exige un fondeo impresionante de parte del Estado. Incluso la recuperación va a ser mucho más lenta que la esperada. “Esto es muy malo para China y también para el resto del mundo”, dice. Hoy China está perdiendo oportunidades cruciales en la cadena de valor. “Está muy interesada en que el mundo funcione para poder seguir exportando. Además es importante importador, especialmente en alimentos e insumos básicos. Necesita que la economía mundial esté en marcha. Esto no va a cambiar”, explica.

Si bien en otras crisis el PC pudo capitalizarlas, Giusto cree que en esta oportunidad le va a ser más difícil. Entre otras cosas se ve un ánimo social que ha quedado bastante mal y hay un consenso sobre que en la primera etapa de la pandemia se ocultó información y se reaccionó tarde. Señala que fue negativo el hecho de que Xi no haya aparecido en las primeras semanas y que no haga presente en los primeros días en Wuhan. “Esto no quiere decir que no se pueda recuperar y además Xi Jinping es muy inteligente si se lo compara a otros líderes mundiales actuales, por lo que está intacto para recuperarse, aunque es cierto que es un escenario muy distinto al que soñaba para él, previo a la pandemia. Así no

hay que descartar que emerjan líderes que venían siendo relegados, quizá con ayuda de muchos empresarios del exterior”, explica.

En cuanto a la pandemia en sí, dice que China ha implementado una cuarentena muy estricta ayudada por una cultura organizacional que occidente no tiene, y que tienen que ver en mucho con un líder que manda y donde se bajan las directivas que en general se cumplen, ayudado por un buen equipamiento, tecnología, inteligencia artificial y tests a gran escala. “De todos modos, hay cosas que todavía no sabemos y las restricciones complican el desarrollo; hay nuevos casos importados de gente que viene de Rusia; más en un país con tantos centros de población; por lo pronto hasta que no se normalice el mundo, China no va a superar totalmente esta situación”, agrega.

En cuanto a la imagen a nivel internacional, señala que por un lado China está siendo muy criticada por el manejo del virus. De todos modos, en este contexto de tensión con EE.UU., no dejó de cumplir sus compromisos con el acuerdo comercial, como ser el aumento de la compra de productos agropecuarios en más de 200 mil millones de dólares, y el mismo sigue siendo prioridad número uno, más allá del trasfondo de la disputa tecnológica que seguirá adelante. “Hay que ver qué quiere hacer EE.UU. en cuanto a si utilizar el tema de la pandemia para frenar el acuerdo, teniendo en cuenta además la recesión en un año electoral”, agrega.

Giusto es muy crítico con el orden multilateral liberal, que está en una profunda crisis y no responde a las demandas del mundo, reaccionando tarde y mal y con organismos muy burocratizados. EE.UU. es el que más aporta a la OMS con más de 14% y China 0,2% pero es indudable que este país quiere tener más protagonismo. También lo está demostrando en el G20.

La imagen internacional que viene proyec-

“En cuanto China avance en su peso en las agencias intergubernamentales especializadas, puede terminar moldeando un sistema en beneficio propio...”

tando China desde hace 15 años y que está muy enfocada en la cultura, su lengua y el turismo, recibe ahora un impacto muy duro. “De alguna manera lo quiere revertir ayudando en esta emergencia a muchos países e incluso lo hace en forma muy personalizada como ocurre con la Argentina”, dice Giusto. Por ejemplo, en las cajas de los envíos de insumos médicos, bajo la bandera China y Argentina aparece la frase tradicional del Martín Fierro... “Los hermanos sean unidos... esa es la ley primera”... Pero no obstante, agrega, le va a costar muchísimo elaborar una narrativa en contra de la corriente que habla de que faltó información, o de teorías conspirativas como que diseminó el virus intencionalmente, “incluso si resulta el primer país en desarrollar una vacuna, no va a faltar quienes pensarán que ya la tenía”, advierte.

Agrega que el Coronavirus vino de la mano de otras pestes como la hipocresía internacional, con la subestimación del tema de parte de algunos líderes; la xenofobia – histórica hacia los chinos en el exterior, pero que ahora puede tener la réplica interna China donde el extranjero puede comenzar a verse incómodo, y resulta peligroso que líderes de

países desarrollados exacerbén esta situación- y finalmente la desinformación. “La pandemia es un gran caldo de cultivo para las fake news o las teorías conspirativas, más aún en el medio de una tensión entre EE.UU. y China. Creo que va a haber una guerra de desinformación creciente entre ambos y China tiene la desventaja de una opinión mundial más en contra que a favor”, dice.

Ruta de la seda

Un punto que analizaron los especialistas fue el futuro del proyecto de la Ruta de la Seda, donde China puso muchas fichas como forma de expansión de su poder global.

Malena no cree que esté en riesgo, pero evidentemente en los próximos meses y años el foco va a estar puesto más en la economía interna y es posible que se recorten proyectos que pueden pensarse como faraónicos. Esto también obligado para preservar la imagen internacional, porque en muchos países vecinos algunos de estos proyectos ya tenían rechazo.

En América Latina se ve muy provechoso que hace tres años China haya extendido el proyecto de la Ruta de la Seda a la región; y se basa más en el desarrollo de infraestructura, dice el experto. Aunque por ejemplo si se ve el sector ferroviario, no hay coincidencia entre los mejores proyectos entre los que inicialmente identificó el programa IRSA para desarrollar en el subcontinente con los de la Academia de Ciencias Sociales Chinas, advierte.

Giusto señala que hace poco tiempo Trump también lanzó el programa América Crece como contracara para el Continente.

Argentina no adhirió expresamente a la Ruta de la Seda como otros 20 países de la región, pero tiene intención de hacerlo, afirmaron.

SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN TRANSPORTE FLUVIAL-MARITIMO



NAVIOS SOUTH AMERICAN LOGISTICS INC.

- TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGAS SECAS, LIQUIDAS Y LPG
- TRANSPORTE MARITIMO DE COMBUSTIBLES LIVIANOS Y PESADOS
- ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE COMBUSTIBLES, GRANOS Y MINERALES



Av Juana Manso 205 - 6to Piso - 1107 - C.A.B.A. - Argentina - Tel.: +54 11 48917700 - Fax: +54 11 43130987
www.horamar.com.ar - info@horamar.com.ar

Es inevitable un choque entre ambas potencias?

Para Malena EE.UU. y China van a tener que reconocer que la convivencia es inevitable. Llegar a una suerte del G2. *“Ya en la época de Obama se hablaba de que ambas potencias debían aceptar la interdependencia y los múltiples desafíos que llevan a que tengan que dialogar y cooperar, reconociendo cada uno sus propios intereses y agendas pero que no podían llevar a un choque. Ese sería el rumbo más cercano a lo conveniente para las dos potencias. La hostilidad del gobierno americano lleva a un camino de no retorno”,* señala.

Agrega que incluso los chinos no entendían la disputa comercial con el significado de una “guerra” al estilo occidental sino como una confrontación, concepto que fueron incorporando. Evidentemente no esperaban la hostilidad de Trump frente a lo que se entienden como una potencia en ascenso. Para Giusto, hay dimensiones en donde ambos países continúan colaborando y tendrán que hacerlo como en lo comercial donde China está muy dispuesta a cooperar y competir y si tiene que resignar algo lo hará. Claro que en lo tecnológico la situación es más gris y en lo militar está descartado.

Comercio

Malena señala que hay una enorme posibilidad de extender la presencia comercial Argentina en China. *“La pelota en materia de alimentos está en nuestro campo. China necesita enormes cantidades de alimentos y es una gran posibilidad; pero en cuanto no tengamos una oferta y creatividad suficiente para presentar el producto con la calidad requerida; vender a China bife o fruta al consumidor final va a seguir siendo un mero sueño”,* advierte. Giusto en cambio, destacó las exportaciones de carne, como el producto estrella, que incluso superó en cierto modo los envíos de poroto de soja. *“Si bien las ventas cayeron en el último tiempo, es una demanda elástica y el consumo se irá recuperando, siempre en la medida en que nosotros estemos en condiciones de proveerlos”,* dice.

Rediscusión total sobre el comercio?

¿Sería positivo que en lugar de que ante esta pandemia, que generó reacciones individuales poco colaborativas de los países; se fortalezcan los sistemas multilaterales de decisión, especialmente teniendo en cuenta futuras situaciones de este tipo?

Para Marcelo Elizondo, especialista en negocios y relaciones comerciales internacionales; el problema que surge es anterior a la pandemia y tiene que ver con que se ha perdido la confianza entre los países. *“Esto se da especialmente entre EE.UU. y China y probablemente entre varios otros países y China, como Francia -donde Macron señaló los interrogantes sobre cosas que no han estado claras de parte de China en el manejo de esta situación, o el Reino Unido donde ya se han manejado teorías más conspirativas- todo lo que está generando tensión, y esto puede generar una cadena de reacciones. Ante este contexto se hace imposible contar con instituciones multilaterales fuertes.*

La desconfianza generalizada genera respuestas individuales”, explica. Señala que ahora se suceden críticas a la OMS como antes se dio con la OMC, en cuanto a respuestas concretas, *“veo probable un futuro de alianzas parciales o bloques de “amigos” que excluyan a los que no lo son y tensiones entre esos bloques”,* dice. En particular en el Mercosur, señala que ya había una enorme desconfianza previa y habrá que ver cómo sale parado Bolsonaro después de esta situación. *“Mi impresión es que los acuerdos y bloques comerciales internacionales quedan muy afectados por esta pandemia – incluso hasta la propia UE probablemente tendrá que ser redefinida-. Muy posiblemente lo arancelario no va a ser lo más importante en el comercio mundial. La adaptación a los requisitos, a los standards, a las normas técnicas, a las condiciones cualitativas, la seguridad, lo sanitario, el cuidado del medio ambiente, va a pasar a ser aún más importante que el paradigma*

Alineamiento

En la tensión entre EE.UU. y China hay quienes señalan que cada vez habrá más presión para alinearse políticamente con uno u otro. China normalmente no ha puesto exigencias de este tipo, aunque en los últimos años ha habido ayuda financiera y se hace el primer destino de las exportaciones en varios países de Sudamérica. Esto cambiará de ahora en adelante?

Malena, señala que hay autores que dicen que en esta confrontación entre China y EE.UU. no solo se pelea por lo comercial o financiero, sino por los aliados, por aquellos Estados que acompañen y esto dificultará el accionar de países como el nuestro; que son parte del hemisferio occidental pero tienen enorme interdependencia con la economía china. *“Algunos tienen como fórmula un equilibrio, pero esto se va a hacer cada vez más difícil a raíz de las presiones de las superpotencias. Será el criterio económico o el principista el que dictará dónde incluirnos?. Dependerá de la dirigencia....”,* explica.

Para Giusto, con la nueva administración, era esperable un mayor acercamiento a China, aunque con Macri ya ese acercamiento fue fuerte y se abrieron muchos productos que accedieron a ese mercado, así como la ampliación de los swapps. Agrega que en un contexto donde van a ser pocos los que asistan financieramente al país habrá que ver cómo se actúa. *“Incluso el presidente Fernández en la reunión virtual del G20 expresa una visión internacional muy alineada con la de Xi Jinping en cuanto a fortalecer los organismos internacionales”,* dice.

de negociar para bajar aranceles y mejorar el acceso a partir de menores costos va a ser remplazado por el cumplimiento de esas condiciones cualitativas”, argumenta Elizondo. Incluso dice que en ese contexto quizá sea necesario discutir el Mercosur. Si esto se cruza con los nuevos bloques que se pueden armar, *“podría ser el comienzo de una rediscusión total”,* enfatiza.



La crisis en el comercio y la integración regional

Cómo pega la pandemia en el comercio, las inversiones y la integración de América Latina y el Caribe, y como mitigar sus efectos. Sobre estas cuestiones se explayó Fabrizio Operti, gerente del Sector de Integración y Comercio del BID - en la foto- en una de las charlas que el INTAL está desarrollando virtualmente.

Habló sobre los principales números globales en el comercio en la forma en que pega la pandemia y que según la OMC, muestra a nivel mundial una caída entre 13 y 32% del comercio (12 y 31% en la región), cuando en la crisis del 2009 la baja fue del 12,5%..

Varios países de la región muestran caídas violentas en la industria, aunque menos en exportaciones. *“Tiendo a ser optimista, pero este es un vaso bastante vacío. De todos modos hay una luz al final de este COVID 19, ya que según la propia OMC la economía de ALC crecería en 9 meses rápidamente entre 4,8 y 6,5 %”*, dice. Operti destaca fundamental el comercio exterior como factor de desarrollo en la región tanto como la integración que explica el crecimiento en las últimas décadas.

“Espero que la salida de la crisis se dé con un crecimiento muy fuerte”, señala

No obstante advierte que aún hay muchas restricciones al comercio, incluso de insumos básicos que tienen que ver con lo sanitario. Hay 78 países que graban las importaciones de jabones, 110 graban el intercambio de kits de pruebas del COVID 19, esto es proteger para hoy y complicaciones para mañana. Aunque también destaca iniciativas de 15 países que redujeron aranceles para productos de equipamiento médico y material sanitario. *“El problema*

de restringir exportaciones de dispositivos e insumos médicos es que ALC depende en 70% de sus importaciones de China, EE.UU. y Europa”, explica.

En cuanto a iniciativas frente a esta situación, el BID continúa con su programa Diálogo Empresarial de las Américas, donde por ejemplo se está trabajando con empresas del sector automotriz para producir respiradores. Asimismo, el BID Invest está procesando y aprobando una facilidad para la crisis de U\$500 millones para pymes de cierta escala, además facilita la financiación del comercio exterior con más de 100 bancos en la región y otro tanto con corresponsales en el resto del mundo.

“Las Pymes son las que generan 61% del empleo, hay que apoyarlas, e incluso las que exportan son más productivas que las que no lo hacen y son competitivas en los mercados internacionales”, dijo.

En cuanto al sector público hace tiempo el BID ha establecido cuatro áreas donde aporta U\$12 mil millones de dólares destinados a responder frente a la crisis.

Competitividad

Operti no descarta complicaciones futuras en cuanto a las operaciones en frontera en la región, con aduana y logística en conflicto y la obligación de ser sanitariamente inobjetable. *“Ante posibles olas proteccionistas, tenemos que atacar esto con competitividad logística. No hay que olvidar que representa 20% del costo del producto, el doble que en otras regiones. Al mismo tiempo ser competitivos en cuanto a la sanidad de los productos. Esto requiere*

un trabajo conjunto con las aduanas, los ministerios de salud y organismos de control de calidad para minimizar los riesgos de contagios asociados a movimiento de cargas”, dice. En esta coyuntura por ejemplo, Operti señala el ejemplo de Europa donde hay vías rápidas para los equipos e insumos médicos vitales y el control de los camioneros no puede superar los 15 minutos. *“Desde el BID tenemos programas para mejora en los pasos de frontera, que por ejemplo, incluyen el financiamiento de equipamiento médico para el control, tecnología no inclusiva y en definitiva para llevar el concepto del “cero papel” de la teoría a la práctica”*, explica. En ese sentido reconoce que aún hay que modificar normas en muchos países, pero incluso con el actual contexto, la Ventanilla Unica de Comercio Exterior es cada vez más clave, así como la extensión de más Operadores Económicos Autorizados que ahora tendrán que estar muy pendientes en cumplir con las normas sanitarias, agrega.



“La empresa líder de practicaje, con más de 50 profesionales que brindan un servicio de excelencia”.

Manuela Sáenz 323, Piso 6, Of. 605
Edificio Buenos Aires Plaza
Dique 3, Puerto Madero Este
Buenos Aires – Argentina
Teléfono 011 5276 6760



Los segmentos que pueden despegar más rápido desde la región por supuesto, son los alimentos.

Incluso en estos tiempos de “distanciamiento social”, un reciente encuentro virtual de compradores organizado por uno de los programas del BID tuvo un enorme éxito. “La manera de saltar las barreras sanitarias públicas y privadas y el mayor control en esta materia es cumplir lo mejor posible para posicionarse mejor. Un alimento sano es la mejor respuesta”, dice el directivo. Un sector con un puente con los alimentos es el de los servicios digitales, que además tiene su propia impronta y que en los últimos tiempos ha explotado. “La exportación de servicios tendrá todavía más fuerza, como la telemedicina que en un año

moverá U\$50 mil millones. Esto requiere también de negociación de acuerdos, reducir barreras tecnológicas, invertir y mejorar los marcos de estándares de operatividad”, explica. Otro segmento es la educación a distancia con plataformas que van a crecer. Según la Unesco más de 190 países con 1500 millones de alumnos están tomando clases a través de la tecnología. También se sigue trabajando con la red de compradores y proveedores para conectar pymes de insumos para el COVID 19 y detectar links de inversiones en determinados sectores. Según Opertti se “huele” una intención fuerte de muchas empresas de volcar sus inversiones a los países de origen de las mismas y esto hace también mirar a la

región con atención. Asimismo señala que, más allá de lo que se pueda decir o parecer, ve las iniciativas de integración presentes en esta emergencia, tanto con decisiones del Mercosur, el CICA, CARICOM, PROSUR, donde se ha apoyado con una plataforma de comunicación para compras conjuntas de insumos médicos.

“Si algo hemos aprendido en estas semanas, es que la Pandemia no respeta límites geográficos, es una cuestión común e interdependiente y que se ataca con más integración y coordinación y respuestas comunes. Así el camino unipersonal no sirve. Por eso hacemos un llamado a la respuesta común y fortalecer los lazos de integración entre las naciones”, finalizó.

Guerra mundial 2.0 contra un enemigo invisible

Paolo Giordano, economista principal del Sector de Integración y Comercio del BID, señala en tono personal que efectivamente con el correr de la pandemia, los números por el momento son bastante desalentadores en la economía en general, y en el comercio, aún no están del todo claros. “La verdad es que estamos todos navegando a ciegas. Este es un caso de manual de shock exógeno así que la capacidad de predicción es muy baja para todos”, señala. Advierte que todas las simulaciones que publicaron tanto el FMI como la OMC recientemente, dependen mucho de las hipótesis que se hicieron sobre la superación de la crisis sanitaria y personalmente las encuentra un poco optimistas, sobre todo considerando lo lento que va la eliminación del virus en

Europa y el hecho de que en los EE.UU. el tema es complicado porque aún se está en la fase más rampante de la crisis. Más allá de que China y el resto de Asia se puedan recuperar rápidamente, la economía mundial queda deprimida y esto tendrá impacto sobre volúmenes y precios de las exportaciones, por ejemplo de las economías de América Latina. Lo consultamos sobre si es necesario fortalecer la cooperación internacional, más que pensar en salvaciones individuales, especialmente para prevenir futuros desastres como este. Para Giordano, es sustancial el tema de la cooperación internacional. “Personalmente tiendo a ver esta pandemia como una guerra mundial 2.0, o inclusive como la primera guerra verdaderamente mundial. Con varias diferencias

por supuesto: no hay un enemigo visible, no hay balas, y tampoco hay una economía de guerra que la sustente del punto de vista económico. No me queda duda de que el mundo que veremos cuando saldremos de esto será radicalmente diferente en muchísimos aspectos; de lo más micro que tiene que ver con nuestros hábitos personales, hasta llegar a las relaciones entre naciones, entre economía y política, entre los seres humanos y el medio ambiente, etc.”. explica.

Señala por otro lado que resulta difícil decir ahora si estaremos en dinámicas de cierre como las que siguieron a la primera guerra mundial o de integración como las que siguieron a la segunda. “Algo a lo que seguramente no apostaría es a más de lo mismo”, finaliza.

Por una Marina Mercante de bandera argentina.
Para que el transporte y la pesca estén al servicio de la Nación.

Av. Independencia 611, CABA - C1099AAG
Tel: +54 11 4300 9700 al 03 / Fax: +54 11 4300 9704
info@capitanes.org.ar / www.capitanes.org.ar

El G20 puede hacer mucho más

Para Raúl Ochoa, especialista en relaciones internacionales, el ataque y las sospechas de Trump sobre China, apuntan a decir que los demás países pagan por el gigante oceánico. Además hay una sospecha de cómo se manejó la información; cómo se concentró la pandemia en su mayoría en Wuhan, justo cuando el año chino hacía que se genere un enorme movimiento en muchos lugares. *“Pero según las cifras, China, no salió indemne. Tuvo un impacto negativo muy fuerte en la producción, en el comercio internacional y en la actividad interna. China no salió fortalecido ni mucho menos en esta instancia”*, refuta Ochoa. En cuanto a las críticas sobre las organizaciones multilaterales como la OMS, señala: *“ya hemos visto en los últimos tiempos someter a la casi inacción de la OMC a partir de una fuerte movida de EE.UU. Ahora Trump ataca a la OMS buscando chivos expiatorios. Pero también en la propia UE no hubo acción conjunta. Por ejemplo, en un momento Francia recibió apoyo de Alemania, Bélgica y Holanda pero no una acción estratégica y conjunta frente a la pandemia, tanto en el avance en la producción de una vacuna o medidas eficaces para paliar la expansión de la misma”*. Ochoa hubiera esperado mucha más acción y músculo del G20 en cuanto a ponerse a resolver los

problemas tanto sanitarios como los que hay y se vienen en materia económica, social y hasta en lo biológico. *“Si bien hubo un par de reuniones, - donde se habló de la creación de un fondo especial- es muy poco frente a un tema de vital importancia. Incluso la actividad ha sido mucho menor que la que se dio frente a la crisis del 2009. Más aún cuando el coronavirus tiene antecedentes en materia virósica que marcan que hay un problema sanitario muy grande que debió ser atacado en forma global y qué mejor que el G20 que representa a países de un importante nivel de población, riqueza y territorio para abordarlo”*, explica.

Finalmente en cuanto al tema regional y especialmente en cómo sigue la relación Argentina/Brasil, Ochoa dice que es indispensable que en esta etapa se trabaje en conjunto, porque va a haber un severo debilitamiento en los países de la región y *“solo con buena predisposición, solidaridad, intercambio de información podremos enfrentar en Sudamérica una situación muy complicada y es de esperar que se pueda superar ya que, con Brasil en particular, los lazos que nos unen son enormes”*, enfatiza.

Habrà que avisarles....

Otra cosa hubiera sido con instituciones fuertes y liderazgo mundial

Welber Barral, ex secretario de Comercio Exterior de Brasil, especialista en negociaciones internacionales, coincide en que *“la falta de un liderazgo mundial, la reducción de relevancia de las organizaciones internacionales, la debilitación institucional producida por gobiernos nacionalistas; todo esto ha provocado la falta de coordinación para enfrentar la pandemia, con costos humanos y económicos mucho más elevados que si hubiéramos tenido una coordinación; como de hecho pasó con G20 cuando de la crisis de 2009”*. Sobre buscar un camino de responsabilizar a China con sanciones; si bien es algo teóricamente posible, sería difícil de concretizar en la práctica ya que no hay un tratado internacional que estipule este tipo de situaciones claramente y de todas formas, habría que probar la omisión de China cuando se inició la crisis.

Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado

25 años creciendo junto a nuestros clientes



LO PRIMO
DEPÓSITO FISCAL PRIVADO

BAJO TECHO SIEMPRE

Lo Primo 1	14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos
Lo Primo 2	24.000 metros cubiertos
Lo Primo 3	6.000 metros cubiertos

Tel: 4301 1112 / info@loprimo.com.ar / www.loprimo.com.ar

Puerto Nuevo: quién destraba el conflicto

MONUMENTAL PRESIÓN LE ESTÁN PONIENDO LOS GREMIOS PORTUARIOS A MAERSK PARA QUE MANTENGA SU PRINCIPAL SERVICIO EN TRP Y NO LO PASE A APM, PORQUE DEJARÍA, SEGÚN DICEN, A MUCHA GENTE SIN TRABAJO. ESTO PORQUE SIN ESE SERVICIO, LA OTORRA MÁS IMPORTANTE TERMINAL DE BUENOS AIRES QUEDARÍA CON UN NIVEL DE CARGA MÍNIMO, SIN RENTABILIDAD PARA LO QUE ES UN OPERADOR GLOBAL DE ESTE TIPO, DADO ADEMÁS EL CARGO POR VOLUMEN MÍNIMO QUE DEBE PAGAR.

APM Maersk no quiere ser el malo de la película, pero si seguir las reglas del negocio y colocar ese servicio en su propia terminal, tal la irrefrenable tendencia de integración y además en épocas de vacas flacas es improductivo no poder maximizar recursos. Además, alega que el cambio conlleva la contratación de gran parte de la gente que trabaja en TRP. Pero parece que la cosa no es tan lineal, según los gremios. La salida de TRP del mercado no es neutral, más allá de que APM estarían en condiciones de quedarse con ese espacio (y quién no con esas espaldas). Toda esta situación genera mayor inquietud frente al inminente vencimiento de las concesiones de las terminales de Puerto Nuevo que se lanzaron en aquellos glamorosos '90. Algunas fuentes señalan que con tal de que TRP no quede sin naviera global; los gremios le harían la vida imposible a los daneses, y de esa forma *"impedir la integración vertical, el monopolio y la pérdida de fuentes de trabajo..."*...No dar un paso atrás en ese sentido

y así lo hacen saber en reuniones virtuales los sindicatos portuarios de FEMPINRA a los funcionarios del sector en la Mesa de Diálogo que se abrió al respecto (están las terminales?). Entre varios temas, en cuanto a Puerto de Buenos Aires el ministro Meoni reiteró *"que el Estado tomará todas las decisiones que garanticen los actuales niveles empleo. En ello en el marco de su convencimiento que el gobierno no va a quedar prisionero de ninguna puja empresarial ni estrategia comercial externa"*, de lo que deduce FEMPINRA que se está gestionando mantener el statu quo hasta que llegue la nueva licitación. *Será así?*

¿Se prorrogarán las concesiones que vencen el 16 de mayo, hasta la nueva concesión en dos terminales. ¿Y la nueva concesión de la vía troncal no es mejor hacerla en paralelo?. Menudo dilema para los funcionarios del área, cuando parece que hay que acelerar los tiempos porque están quienes quieren que todo termine en la nada y allí: ganancia de algunos pescadores.

En el medio se meten todo tipo de especulaciones, desde la idea de que si no hay arreglo; la/las terminales vuelvan al Estado es decir a AGP. *"El lema general "el puerto y la soberanía no se venden", frente a la realidad del mercado, puede derivar en el "pelito para la vieja" y quién sabe en qué termina todo esto"*, nos decía en tono socarrón un experimentado operador portuario. También puede llevar a un vacío que facilite el objetivo de cierta gente de



que todo este espacio portuario histórico (*por algo nos dicen porteños en el interior y hasta los mismos uruguayos que quieren ser el hub del Río de la Plata*) se convierta en desarrollos inmobiliarios con cruceros – bueno ahora medio complicado- mucho más glamoroso que las grúas y los contenedores. Es decir otro Puerto Madero y que Montevideo y La Plata y en algo Zárate, resulten beneficiados, más allá del vecino de Dock Sud.

Aquí hay también una cuestión sobre qué tan bueno es invertir en la Argentina ya sea en puertos o en edificios en este contexto de pandemia y de malaria (económica). Claro que una vez pasado el vendaval el que se quedó con el negocio pasa a ser banca. De allí que también será importante saber cómo y qué condiciones tendrá la licitación. Dejará de entrada afuera la "integración vertical"? Privilegiará al "empresariado nacional"?

Por ahora, una situación que no termina de destrabarse, aunque fuentes confían en que *"de alguna u otra forma se va a arreglar y la sangre no llegará al río"*, **Que sea sin dolor...**

Lo que dicen algunos números

Los datos muestran cómo fue cambiando en la década la participación de las terminales en Puerto Nuevo, especialmente TRP y la Terminal 4 mientras que la Terminal 5 se mantuvo estable. Además muestran la violenta caída de recaladas de buques y de volúmenes, en momentos en que en otros países la carga creció. No estamos incluyendo a Exolgan que fue ganando espacio en detrimento de las terminales de Puerto Nuevo. En todo esto influye la concentración global y un país que vio desplomar su comercio exterior.

En 2011 Puerto Nuevo movió 1812 buques y 1.152.000 de teus, en el reparto de teus las terminales tuvieron: TRP 47,2%; Terminal 5, 31,4% y Terminal 4, 20,9%.

Esto cambió abruptamente al cierre del 2019, el puerto movió 778 buques -mucho menos que hace 8 años y 13% menos que en 2018- y transfirió 851.500 Teus,

300.000 teus menos que en 2011. Respecto de 2018 cayó 12,1% ; cuando se movilaron 968.000 miles de Teus. En la división del tráfico entre las terminales veamos el abrupto cambio: durante 2019, *la Terminal 4 operó 42,6%; TRP 32,4% y la Terminal 5, 25%.*

Veamos los números de lo que pasó en el medio. Por ejemplo, en 2013, el puerto movió 1.137.000 teus, repartidos el tráfico entre TRP líder por lejos, 47,6% Terminal 4, 26% y Terminal 5, 25%, el movimiento de buques cayó a 1385, 15% respecto a 2012 que habían sido 1643.

Un momento especial fue en 2017, cuando TRP llegó a trepar a 58,8% del tráfico, la Terminal 5, 23,2% y la Terminal 4 cayó a 18%; pero un año después TRP captó sólo el 36,4% del tráfico; siendo superada por la Terminal 4 con 37,3% y la Terminal 5 llegó a 26,2%

Un dato de color: las dos navieras líderes mundiales y que de alguna manera lideran la integración vertical líneas/terminales, Maersk y MSC, llegaron al país recién después de la concesión de las terminales de los '90 y con la gran apertura del gobierno menemista. Maersk lo hizo en el '94 y MSC en el '97, ganándose un mercado hasta ese momento dominado por operadores tradicionales que en muchos casos también terminaron siendo absorbidos o desaparecieron.

Finalmente veamos una interesante comparativa de la concentración. La naviera de contenedores número 1 en el año 2000 movía **10 veces** más volumen que la que figuraba en la posición 20 en el ranking. El año pasado, la misma naviera que sigue siendo número uno del ranking movió **70 veces** más que la línea que ocupa el 20º lugar en la lista. *Mirá vos...*

Nuevas autoridades en puertos

LUEGO DE VARIOS MESES DE INCERTIDUMBRE, Y EN UNA COYUNTURA MÁS QUE COMPLICADA, SE DAN VARIOS CAMBIOS EN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. AL PARECER EL GOBIERNO LE QUIERE DAR SOPORTE A LOS CONSORCIOS DE GESTIÓN, DEJANDO DE LADO ALGUNA IDEA QUE PODÍA HABER CORRIDO DE SOCAVAR EL SISTEMA.

Por un lado, asumió el nuevo presidente del Consorcio Portuario Regional Mar del Plata, Gabriel Felizia en reemplazo de Martín Merlini, que ocupó el cargo durante los últimos cuatro años. Al hacerlo Felizia lamentó la particularidad del contexto, con la pandemia que afecta a todas las actividades. Anticipó como están haciendo sus colegas que la impronta de su gestión será fortalecer la producción para que *"lleve a dar más trabajo"*. En su presentación formal durante una reunión con miembros del Directorio y gerentes del ente de la que también participó su antecesor en el cargo, en la foto, dominó el tema de la pandemia y aclaró que en la actualidad el puerto está funcionando con su respectivo protocolo y destacó que la administración provincial *"está atenta a todo lo que aquí ocurre"*, colaboración en la que también resaltó el compromiso del municipio. Ya antes de asumir oficialmente, Felizia tuvo que comenzar poniendo paños fríos a una situación de conflicto planteada por un par de gremios vinculados a la estiba, el SUPA y el de pescadores SIMAPE que denunciaron controles sanitarios deficientes. Finalmente uno de los buques donde se detectó un caso fue declarado en cuarentena y el otro sospechoso no registro ningún caso positivo. El puerto trabaja normalmente luego de que gremios y cámaras decidieran en conjunto promover que se extremen las medidas de seguridad y los testeos.

Felizia anticipó que se acordó con el muni-

cipio y SAME realizar testeos y dar la posibilidad que, en caso que esos análisis resulten negativos, los marinos puedan cumplir la respectiva cuarentena en tierra y no a bordo de las embarcaciones. También destacó que el puerto reforzó los controles sanitarios para dar mayor seguridad a los obreros que se desempeñan dentro de la jurisdicción. Entre las medidas adicionales remarcó que se instaló un puesto en el acceso a las Terminales 2 y 3 para que todo aquel que ingrese a los muelles chequeo clínico, que incluye toma de fiebre y medición de oxígeno en sangre.

Señaló esa situación como uno de los pasos para sostener la fuerza laboral del puerto e insistió que se debe atender a todos los sectores por igual. *"No es solo pesca, sino que es turismo e industria naval y necesitamos que funcionen al máximo"*, dijo Felizia.

Se trata de un hombre que viene trabajando por años en el Consejo Deliberante de la ciudad, aunque sin mucho conocimiento de puertos; al parecer con la idea de formar equipos y trabajar en varios proyectos.

Más anuncios

También se designó en el Consorcio de Geston de Puerto Dock Sud a Carla Monrabal, según consta en el comunicado oficial es licenciada en Comercio Internacional, egresada de la Universidad de la Marina Mercante, tiene antecedentes de docente, de coordinar uno de los grupos exportadores en la FICBC y desempeñarse en una consultora especializada en internacionalización de pequeñas y medianas empresas. Esto la acerca mucho a la temática de los puertos y en sus primeros contactos señaló la necesidad de desarrollar los consorcios y que sean parte del apoyo a la producción regional. Otros cambios inminentes se vienen en Puerto La Plata – el candidato es Pedro Wasiejko secre-



tario general de la Federación de Trabajadores de la Energía, la Industria y Afines (Fetia), gremialista de la CTA acercado por el intendente de Ensenada y en Puerto Quequén donde parece que la concejala en Necochea, diplomada en políticas públicas – y profesora de música – y nacida en Quequén, Andrea Cáceres, tiene todos los números puestos.

Ya en lo que hace a la jurisdicción de Chubut, por pedido del gobernador de esa provincia dejó el cargo quien por varios años fuera responsable de la Administración Portuaria de Madryn, Osvaldo Sala, quien será reemplazado por el arquitecto Enrique Calvo, se desempeñaba en el área de obras públicas de la Ciudad.

En sus primeros comentarios a los medios, Calvo reconoció la difícil situación que ha generado la pandemia, y especialmente para el puerto, por ejemplo con los últimos cruces previstos que no se pudieron atender *"se trata de nuestra puerta a la ciudad, trabajaremos con una gestión de puertas abiertas y con la inclusión de todos"*, dijo.



La caída de la demanda de combustible pega en YPF y en el trabajo en puertos y en el transporte

PUERTO LA PLATA JUSTAMENTE ESTÁ ATRAVESANDO UN MOMENTO COMPLICADO, SITUACIÓN QUE VA A PEGAR AL MENOS EN EL RESTO DEL AÑO CON LA CRISIS DEL SECTOR PETROLERO Y DE COMBUSTIBLES, DEVENIDO POR LA PANDEMIA QUE HA LLEVADO LA DEMANDA A NIVELES MÍNIMOS Y EL MOVIMIENTO DE BUQUES PARA PROVEER A YPF EN EL MISMO SENTIDO. ESTA

CAÍDA LA ESTÁ SUFRIENDO TAMBIÉN EL MOVIMIENTO DE LA MONOBOYA DE ROSALES, QUE ESTÁ CASI A LA MITAD.

Más allá del contexto a futuro, los números sanos de La Plata, le permiten al puerto encarar el llamado a licitación del dragado de mantenimiento en estos días y que resulta impostergable si quiere especialmente mantener la competitividad de su

terminal de contenedores.

Y aquí surge una duda: pegará tanto la crisis de la caída de demanda y el precio internacional del petróleo que entre las tremendas consecuencias en el ámbito local, afectará la continuidad de los contratos de YPF con las navieras y por ende del trabajo de las tripulaciones de los buques?

Cada uno con sus protocolos, desde los cuidados frente al riesgo del exterior, hasta la protección ante la circulación interna

La respuesta de los puertos frente a la pandemia

EN ESTOS TIEMPOS DE PANDEMIA, COMO PARTE DE LA CADENA DE LA ACTIVIDAD ESENCIAL QUE SIGNIFICA EL COMERCIO EXTERIOR; LOS PUERTOS ESTÁN EN EL PRIMER LUGAR EN EL FRENTE DE BATALLA.

Aquí hacemos una recorrida por el trabajo que vienen haciendo los puertos públicos en diferentes puntos del país y los operadores privados de Buenos Aires, con mecánicas que han ido cambiando generando nuevos hábitos que seguramente en muchos casos seguirán luego de pasada ésta emergencia.

El gerente general de AGP, José Beni, - en la foto abajo- señala que hay un trabajo permanente ante esta situación de pandemia, y en el caso de la administración del Puerto de Buenos Aires, dada la dinámica y los diferentes segmentos donde se debe encarar, se resuelven cuestiones paralelas, tanto en lo que es lo interno de la administración de AGP, como en la relación con las terminales de contenedores y las operaciones del muelle público o de lo que es Puerto Sur o los espacios ferroviarios. *“Se trabaja incansablemente desde el comienzo de la emergencia, siguiendo el protocolo presentado por la subsecretaría de Puertos en el marco del Comité de Crisis y lógicamente con la adaptación de nuestro protocolo a la singularidad de cada actividad, no es lo mismo la operación del barco, que del tren que transita el puerto, por ejemplo”*, nos dice. En primer lugar se restringió el personal de operaciones al

mínimo posible, se licenció gente de la administración y se utiliza personal médico propio para el control sanitario. Por otro lado se coordinan los protocolos de cada terminal, haciendo AGP la voz de mediador cuando pueda haber alguna desinteligencia. Así se consigue el máximo control sanitario con la continuidad de las operaciones. Un punto controversial que destaca Beni - y que en su momento separó opiniones entre navieras y prácticos- es el hecho de que ahora el control de las tripulaciones se dejó de hacer en Recalada para hacerlo directamente en el muelle cuando el buque llega.

“Tuvimos una primeras semanas más difíciles porque hubo que aprender nuevas formas de trabajo, y en este sentido ha sido muy positiva la colaboración de los gremios, tanto en el caso de los trabajadores de la propia administración, como los de las terminales. Hemos podido atender todas las cargas aunque lógicamente por la propia situación local y mundial han disminuido”, dice el funcionario.

Las terminales portuarias privadas le han puesto el pecho a la situación. En ese sentido consultamos cómo se están manejando el ámbito metropolitano.

En el caso de Terminales Río de la Plata, Gustavo Figuerola su CEO, nos señala que además de las medidas de distanciamiento social impuestas por el gobierno, de las medidas propias de incremento de la sanitización de los lugares comunes de trabajo y equipos y la entrega de elementos de protección sanitaria; se han tomado algunas medidas diseñadas compartidas con AGP tendientes a garantizar el aislamiento de grupos de trabajo de forma tal de separar a la menor cantidad de gente posible ante un eventual caso positivo de COVID 19.

En particular hay una lista importante de acciones nos señala: se han establecido grupos de trabajo fijos y estables con dis-



tanciamiento obligatorio de 2 metros; la asignación fija de equipos y sanitización personalizada por cada operador al inicio de cada turno; la reducción de los Manning ratios y puestos fijos en la terminal; toma de temperatura de cada empleado y proveedores que accedan a la misma; la acción de protocolo de aislamiento de empleados y proveedores que presenten síntomas; acceso restringido al vestuario; aislamiento de turnos; anticipando una hora la finalización del mismo de forma tal de no cruzarse con el siguiente y evitando la parada a comer; cierre del comedor y entrega de viandas al final del turno para llevarse a casa. En cuanto al transporte interno se desarrolla por grupos de trabajo fijos y estables, con un bus por mano; luego de transportar a cada grupo se sanitiza en forma exhaustiva cada unidad.

Además se realiza la fumigación en tally del buque portacontenedores; la fumigación de zonas comunes y además se brinda una información constata de medidas de higiene en leds de la terminal y banners. Asimismo se han establecido espacios de aislamientos y móviles de traslados en el caso de caso positivo. Finalmente Figuerola detalla que se ha conformado un comité de discusión con delegados gremiales de la terminal para trabajo en conjunto para mitigar el covid 19 y un comité de directivos de TRP incluido el gerente general para compartir mejora continua y status de situación dadas las medidas de cuarentena.



Por su parte, Fernando Casais, superintendente de Bactssa, la Terminal 5 de Puerto Nuevo, señala que en primer lugar la prioridad tiene que ver con los cuidados de seguridad y sanidad que ya en la terminal se venía trabajando fuerte previo a la cuarentena.

De hecho, así como el resto de las terminales, Bactssa cuenta con su departamento de seguridad e higiene que sigue un protocolo que baja de la propia corporación y que se adapta a lo local pero que hoy más que nunca adopta las directivas que bajan desde los organismos oficiales. Desde lo que tiene que ver con la higiene, el control de la distancia social, la limitación a las reuniones de no más de cuatro personas, entre otros y es la propia gente de vigilancia de la terminal que también controla ese cumplimiento tanto al mismo personal como al que llega del exterior de la misma.

La operación de uno de los grandes buques que llegan a la terminal -precisamente el primero en que lo hace en esta situación de emergencia- puso a prueba todo el trabajo que se viene haciendo Bactssa. Entre otras medidas se encaró una reducción de plantel presencial al mínimo para atender el servicio -dejando en sus casas al resto- y planteando un trabajo de grupos reducidos. y el resultado fue muy bueno, dice el ejecutivo, incluso con una productividad muy alta, a igual o mejor ritmo de lo que se venía haciendo. Destaca la buena predisposición de los gremios, *“hay mucha conciencia de la gente en cuanto a que se trata de un servicio esencial y al mismo tiempo un especial cuidado por la salud”*, dice. Recuerda además que aquellas personas que tienen que acceder al barco se les brinda un kit de elementos para cuidado

especial, luego del ingreso de gente de Sanidad de Fronteras y PNA.

En la terminal trabajan entre 25/30 personas por día, más unos 40 en el área administrativa y se viene promoviendo en lo posible lo que es el home office. También se implementaron protocolos para lo que son los procesos internos, en temas de facturación, etc.

En cuanto a la operación, los camiones llegan y se controla a los choferes en cuanto a temperatura lo que no ha generado demoras porque la movida, dice Casais es rápida.

Otro punto es la presencia de gente externa buscando su reducción; como es el caso de los empleados de los despachantes, cargadores, etc. Hoy la coordinación de las operaciones, dice el ejecutivo se hace vía plataformas y en cuanto a lo que es el acceso a las cajas se va ingresando paulatinamente para evitar que se junte gente. Por ejemplo, en la búsqueda por un manejo virtual en el contacto con buque y clientes, se ha pasado de una planificación de los movimientos con el capitán presencial a hacerlo por mail; lo mismo sucede con las cartas de temperatura de los contenedores, y por esta vía tienen respaldo total.

Un punto interesante de esta experiencia difícil es que en ciertos puntos se pueda cumplir con aquello de que una crisis crea una oportunidad y esto podrá aplicarse es que muchos procesos que hasta ahora se daban presenciales o en papel y ahora se han digitalizado. Una muy buena razón para que una vez pasada la pandemia continúen digitales y sea un aporte más para desburocratizar el sistema. *“Queremos llevarle tranquilidad a nuestra gente en cuanto a que hacemos los que tenemos que hacer y en el día a día nos acompañamos mutuamente. Es un momento difícil pero tenemos esa misma tranquilidad de que toda la gente que opera en la terminal, así los sindicatos o los que acceden a la misma, sea de agencias marítimas, despachantes; etc. están comprometidos con un mismo objetivo de cumplir con este trabajo esencial para el país en un ambiente de salud y*



seguridad”, finaliza.

Por ejemplo, Roberto Triay, gerente comercial de Exolgán en Dock Sud señala que desde

el comienzo de la cuarentena e incluso antes se están cumpliendo con todos los protocolos que bajan las autoridades,



**Consorcio de Gestión del
Puerto Dock Sud**





y el de la propia terminal está publicado en la página del Gobierno Nacional. En cuanto al personal, se cumplen todos los protocolos vinculados a la sanidad; en el área administrativa el personal administrativo es mínimo y el resto trabaja a distancia en home office. Además se viene cumpliendo con la posta sanitaria que requirió el ministerio de Salud con las terminales. Agrega Triay que la terminal ya tenía un muy bien equipado centro de salud con todas las medidas necesarias. Además se toma la temperatura tanto a los camioneros que ingresan como al propio personal.

En cuanto a los buques, dice el ejecutivo que se viene operando bien, más allá de alguna interferencia que se va solucionando con el tiempo – puede surgir alguna diferencia entre Sanidad y algún gremio generando alguna demora (algo de esto llevó a que algún buque cancele el ingreso al tener que cumplir con una ventana muy puntual).

Hay un buen trabajo con la Aduana y en cuanto a los volúmenes, el ritmo de exportación es bueno y el de importación es más flojo, también producto de que la terminal extendió el forzoso hasta el 10 de abril. *“Frente a un comienzo donde podía haber alguna confusión dado que desde distintos ámbitos se podían interpretar las normas en forma diferente; cada día la operatoria se va haciendo más fluida y nosotros cumpliendo con todas las exigencias en materia sanitaria a nivel interno y a la vez apoyando a los clientes para que la actividad no se resienta”*, advierte Triay.

Bahía Blanca

El presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Federico Susbielles, entiende que se viene una segunda etapa en la pelea con el Covid 19. *“Hemos*

sido más restrictivos que otros puertos por la particularidad del puerto”, dijo en una conferencia de prensa hace unos días (en la foto abajo). En principio señaló que desde un comienzo se viene trabajando con profesionalidad y la máxima seriedad *“lidiando un proceso de seguridad y puesta en marcha de condiciones de operatividad; entendiendo que el puerto es un servicio esencial, desde mecanismos necesarios para aislamiento social preventivo y obligatorio, homogeneizando protocolos con las empresas, reduciendo al mínimo los recursos operativos de empresas y del propio Consorcio. Hemos sido el primer puerto en establecer restricciones de circulación de tripulantes extranjeros, y de controlarlos en 100%, además del primer protocolo de transporte terrestre con control de 100% de los camiones. Además se estableció un control de cupos con la cerealeras para que no haya aglomeración”*, explicó.

El directivo señala que el CGPBB ha lidiado con solidez este proceso en el país, resolviendo el temor del contagio a partir de los buques que vienen del extranjero. *“En esta primera etapa, no hemos tenido un solo caso epidemiológico desde el mar a la ciudad. Pero no tenemos que relajarnos. En esta etapa agradezco a los trabajadores y a los representantes de los gremios para ordenar el trabajo con las empresas y terminales, entendiendo lo esencial de la actividad y al mismo tiempo la necesidad de dar seguridad a los trabajadores. Estamos conformes por la construcción de consensos que el puerto logra, entre trabajadores empresas y el puerto como comededor amigable”*, explica Susbielles. Ahora en esta segunda etapa, dice, se enfatiza el trabajo a partir de que ahora el contagio puede llegar más de afuera de la terminal que desde los buques. Señala el uso obligatorio del barbijito en el ámbito portuario; la limpieza química de zonas antes de que los trabajadores suban a bordo; ubicación de una posta sanitaria para que los trabajadores pueda ser fumigados en cada terminal, además de la desinfección en cada calle interna y externa tanto en Ing. White como en Galván. Además se establece un cuerpo de inspección para mantener la eficiencia de los protocolos. Asimismo la instalación de arcos sanitizantes para cada camión que ingrese.

Antes el mayor enfoque estaba puesto mucho en el mar, agrega, *“no nos relajamos, pero sabemos que mucho del contagio puede venir por tierra. En esta etapa que comienza, se debe entender más aún que el puerto es parte de la comunidad y que el virus corre más, entonces hay que prever contingencias distintas”*, dice. Así el Consorcio diseñó protocolos de contingencia para reducir riesgos de propagación si se dan casos positivos, planteó la no interacción de áreas y que haya equipos fijos para no poner en jaque la operatividad

portuaria en general y no se maximice la circulación del virus.

En cuanto a carga el primer trimestre reflejó 5% más de volumen respecto al año pasado y dentro de lo malo del contexto, se agrega algo positivo; que es que los barcos que normalmente completan en Bahía Blanca -90% de los graneleros- ahora vienen a cargar mucho más debido a la bajante tremenda que pega en las terminales del río Paraná. Así que en abril y mayo se espera un tráfico muy fuerte. Esto también significa más trabajo de coordinación porque de los 1000 camiones diarios que llegan se pasará a 1200. *“Queremos que se respeten los protocolos y vemos que el camionero vienen incorporando los nuevos hábitos como ser la utilización de los elementos de seguridad, el no estar circulando en espacios comunes y adecuándose a la desinfección de los camiones, etc.”*, advirtió Susbielles.

Puertos cumpliendo

Haciendo una recorrida por varios puertos públicos, vemos que el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata por ejemplo, continúa con los operativos de rutina ante el arribo de cada buque, acorde al cumplimiento del Plan de Contingencia establecido por el gobierno nacional y el de la provincia de Buenos Aires.

Las revisiones que se realizan en los buques que vienen del exterior, tanto en el Puerto como su extensión rada La Plata, son llevados a cabo junto con personal de Sanidad de Fronteras y Prefectura Naval Argentina (área de Sanidad) que consisten en medición de temperatura con termómetro infrarrojo, frecuencia cardíaca, oxigenación en sangre y presión arterial - foto abajo-

Precisamente días pasados se hizo un operativo especial en dos barcos con contenedores que traían insumos esenciales. Por dicha importancia, se controló y liberó en rada, dando celeridad a la entrada del puerto de Buenos Aires.

Fuentes del Consorcio señalan que este trabajo en materia de prevención y protección sanitaria se viene implementando en cada barco que necesita ingresar al Puerto (sea de cabotaje y provenientes del exterior), otorgando el ingreso a aquellas



que cumplan con los requisitos sanitarios establecidos según el protocolo. Además, conforme a las normas emanadas por el PEN no se permite desembarcar a la tripulación extranjera mientras el barco se encuentra amarrado en el puerto, evitando de esa manera la circulación de toda persona que no sea de nacionalidad argentina o residente en el país tanto en jurisdicción portuaria como fuera de la misma.

“En tanto, esta modalidad fue adoptada a nivel local por el Comité Operativo de Emergencias (COE) de Puerto La Plata, controlando el ingreso de Prácticos de nacionalidad Uruguaya y tomando registro de dicho movimiento. Asimismo, esta medida se hace extensiva al ingreso y egreso al Puerto, a todos aquellos que se encuentren en actividad debidamente justificada y dentro del marco legal de tareas esenciales y se realiza a través de trabajadores de seguridad privada del CGPLP, debidamente instruidos al respecto”, señalan las fuentes.

Por otra parte, el titular del Ente Administrador Puerto Villa Constitución, Fulvio Monti nos dice que allí se viene operando normalmente. *“No se ha frenado para nada el trabajo, estamos haciendo todos los controles; evidentemente no se deja bajar a las tripulaciones de los buques y se desarrolla el protocolo sanitario que incluye a quienes ingresan al área portuaria como a los prácticos al subir y bajar de los buques”,* dice.

En Ushuaia, fuentes del puerto nos dicen que el aislamiento se hizo todavía antes que lo hubiera anunciado Nación. Ya terminada la temporada de cruceros; en el puerto se trabaja con dotación reducida, ahora atendiendo en forma muy controlada a los buques de carga con los servicios de cabotaje y los barcos de pesca ambas. El administrador del puerto de Comodoro

Rivadavia, Fabio Cambareri, señala que allí se trabaja en base al protocolo sanitario de los lineamientos del Comité de Crisis del Ministerio de Transporte; para ello se acordó con las terminales petroleras. Señala que se está trabajando con controles sanitarios preventivos, medición de temperatura, pedidos de certificados médicos y declaraciones juradas en el acceso a la zona operativa, y también destinado a los cambios de tripulación, estiba y otro personal que ingrese a la zona. Además se trabaja en plan de desinfección de instalaciones, rodados y maquinarias. Uno de los temas clave es el cambio de tripulaciones hoy en día complicado. En este puerto se da en el caso de pesqueros o de algún supply o buque sismográfico – ver foto-; el problema aún sigue siendo el tránsito de los tripulantes tanto para los que quieren acceder al buque como los que bajan, al no haber transporte, hay limitaciones tanto las restricciones de los municipios de permitir el tránsito. Cambareri entiende que debe haber una mayor conciencia de parte de algunas autoridades de que así como el tránsito de los camiones es esencial y está abierto al tránsito, lo mismo sucede con los buques y los tripulantes en particular.

La Administración Portuaria de Puerto Madryn desarrolló su plan de contingen-



cia, como otros puertos, que incluye medidas de prevención generales y operativas, sobre buques, tripulaciones, personal terrestre, quienes pueden ingresar a los buques, y cómo manejarse con el transporte interno dentro de la instalaciones portuarias, los servicios a bordo, el manejo de prácticos, las medidas de contingencia como la definición de los centros hospitalarios de traslado y derivación, lugares de asilamiento, corredor seguro para el tránsito del personal, disponibilidad de elementos de higiene y protección del personal, el procedimiento del control de acceso a personal esencial, acciones en caso de infección. *“La meta del plan de contingencia es incrementar la conciencia para la detección de posibles afectados, asegurar su aislamiento y posterior tratamiento así como reducir al máximo cualquier posibilidad de contagio por medio de procedimientos de prevención utilizando distintos dispositivos y herramientas en todo de acuerdo a lo normado en la emergencia sanitaria”,* dice el protocolo. Incluyendo desde la limpieza de las instalaciones hasta el manejo del ingreso de los buques o prohibiendo la circulación de las tripulaciones en los dos muelles principales de la APPM.

NDS
we know how.

Nautica del Sur S.A.
Consultoría y Servicios de Prácticaje en
Río de La Plata y Puerto de Buenos Aires.

A. Moreau de Justo 1720 - 2° "A" - C.A.B.A.
Adm: 4313.1177 / 1168 Op: 4893.5533

La bajante más severa del Río Paraná en los últimos 50 años le pega duro al complejo agroindustrial exportador argentino

SEGÚN LO MARCA UN EXCELENTE ESTUDIO DE LOS TÉCNICOS DE LA BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO, LA ALTURA DEL RÍO PARANÁ EN EL PUERTO DE ROSARIO HA DESCENDIDO HASTA 0,40 METROS DE PROFUNDIDAD, NIVEL QUE NO SE REGISTRABA DESDE HACE CASI 50 AÑOS. ESTO IMPLICA ENORMES PROBLEMAS LOGÍSTICOS, DE TRANSPORTE Y DE INDUSTRIALIZACIÓN CON UN COSTO ASOCIADO DE US\$ 243 MILLONES EN EL PRIMER CUATRIMESTRE DE 2020, DURO GOLPE PARA PRINCIPAL COMPLEJO AGROEXPORTADOR DEL PAÍS, AL RESENTIR LA NAVEGACIÓN Y CARGA MÁXIMA DE LOS BUQUES Y BARCAZAS EN LAS TERMINALES PORTUARIAS DEL GRAN ROSARIO, EPICENTRO DE LA AGROINDUSTRIA ARGENTINA.

En cuanto a la situación actual en el Puerto de Rosa-

rio, semana a semana, la bajante del Paraná continúa agravándose por el déficit de lluvias hacia el norte de Argentina y en Brasil y, para peor, se espera que la situación empeore en el corto plazo.

Dice el trabajo, que los efectos de la bajante del Río Paraná resultan multidimensionales. En el plano económico, por su impacto sobre el principal complejo exportador de la economía argentina, así como también en otras actividades fundamentales para la subsistencia de la región como la pesca, la potabilización de agua, pero también en lo ambiental al afectar el ecosistema del río. En el site de la BCR se puede ver en detalle este estudio sobre los efectos lamentables de la bajante, analizado desde todos los ángulos.



Los depósitos fiscales apoyando pero en situación crítica

VARIOS SEGMENTOS DE LA CADENA DE COMERCIO EXTERIOR, CONSIDERADOS ESENCIALES, ESTÁN SIENDO FUERTEMENTE AFECTADOS ECONÓMICAMENTE POR LA SITUACIÓN DE LA PANDEMIA.

Uno de ellos y actores fundamentales, son los depósitos fiscales.

Precisamente, la Cámara de Depósitos Fiscales Privados, (CADEFIP), solicitó la inclusión de la actividad que desarrollan sus asociados, en los beneficios establecidos por el Decreto 332/2020 y 376/2020 y ser excluidos de la excepción prevista en el art. 4 del primer decreto. Es decir que esta actividad sea incluida tal como lo marca dicha normativa en la fuerte reducción o postergación del pago de contribuciones patronales al sistema de salud y la asignación del Estado Nacional de parte del salario de los trabajadores privados de Pymes.

En una carta dirigida al Jefe de Gabinete de Ministros, Santiago Cafiero; el presidente de CADEFIP, Miguel Pascucci argumenta las razones de la solicitud de excepcionalidad. "Los depósitos fiscales privados, somos auxiliares del comercio exterior siendo nues-

tra principal actividad la de ser operadores de consolidados de exportaciones y desconsolidados de importaciones que salen o arriban al territorio argentino.

Desde el comienzo de la pandemia de COVID-19, y asumiendo la responsabilidad como servicio esencial dentro de la cadena logística del comercio exterior, hemos realizado un esfuerzo adicional al que veníamos sosteniendo dentro de la larga crisis que atraviesa el país y nuestra actividad en particular, a fin de mantenernos operativos, observando las recomendaciones de las autoridades sanitarias y aduaneras. Ello ha permitido continuar con la operativa de mercaderías esenciales, y hemos accedido al pedido de bonificación parcial del almacenaje, de aquellos operadores impedidos de retirar durante el primer tramo del aislamiento social.

En los últimos años el nivel de carga en los puertos ha disminuido notablemente y con ello la actividad de nuestros asociados, que como es sabido viven del derrame de dicha actividad.

La actual situación nos lleva a un estado de necesidad que nos obliga a realizar mayores esfuerzos a fin de cumplir con las obligacio-

nes a nuestro cargo, privilegiando el pago de salarios, más la actividad se ha visto paralizada, siendo inexistente por días -asunto fácilmente auditable a través de la Dirección General de Aduanas-, sumado a rotura de la cadena de pagos, cuestión que impide el normal desarrollo comercial, por lo que resulta imprescindible contar con el apoyo económico a fin de no tener que suspender o despedir al personal, estando en riesgo muchísimos empleos, estimados en más de 10.000 en todo el país".

En resumen, Pascucci señala que la actividad ha estado operativa al ser un servicio esencial, pero precisamente tal situación ha profundizado la crisis, "ya que los costos corrientes, más los particulares necesarios para operar durante la pandemia, fueron incurridos en su totalidad, pero no hubo operaciones que nos permitan solventar los mismos, ya que la gran mayoría de los clientes estaban impedidos de operar". Por estas razones se solicita incluir esta actividad entre las que pueden acceder a la ayuda prevista por el Gobierno Nacional días pasados.

Remolcadores de Puertos en emergencia económica

EN UN COMUNICADO, LA CÁMARA DE ARMADORES DE REMOLCADORES QUE REÚNE LA ACTIVIDAD DE REMOLQUE-MANIOBRA PORTUARIO, SEÑALA QUE ATRAVIESA LA CRISIS MÁS PROFUNDA DE LAS ÚLTIMAS DÉCADAS Y PIDE A LAS AUTORIDADES TOMAR CARTAS EN EL ASUNTO COMO PARA CONCER-

TAR MEDIDAS Y ACCIONES QUE MITIGUEN EL IMPACTO. LA PANDEMIA, DICEN FUENTES DE LA ACTIVIDAD, PUEDE TERMINAR POR QUEBRAR A LA MAYORÍA DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR.

"La pandemia que atraviesa el mundo es otro golpe para la actividad Remolque-Maniobra Portuario considerado

esencial para el desarrollo del comercio exterior incluida como tal en los Decretos firmados por el Gobierno Nacional en relación al Covid19. La abrupta caída de los volúmenes de trabajo en todos los puertos no tiene precedentes", señala la CAR.

Destaca que la situación viene de arras-

tre ya que en los últimos años, por diversos motivos, las empresas dedicadas al Remolque-Maniobra Portuario “son castigadas por sucesivas crisis, provocadas por la coyuntura nacional, y por cuestiones propias de la rigidez de la actividad, que han llevado a la mayoría de las empresas, que brindan centenares de puestos de trabajo, a quedar al borde de la quiebra en infinidad de ocasiones”. Según fuentes de la Cámara, desde que se declaró la Pandemia, el Puerto de Buenos Aires ha perdido el 30 % del volumen de actividad, debido a la suspensión de recaladas de containeros y de buques tanque. Asimismo, los puertos del Río Paraná han perdido casi el 40 %, el Puerto de La Plata el 30%, y los puertos de Quequén, Mar del Plata y Bahía Blanca 35%.

“Sumado a la enorme pérdida de volumen, la cadena de pagos está casi suspendida, y la reducción de costos que han hecho las empresas ha sido llevada a su máxima expresión, por lo que la actividad de Remolque-Maniobra Portuario está en una crisis casi terminal”, dice el comunicado.

El propio presidente de la entidad, Carlos Ruiz Moreno, señala que la caída en la actividad viene de años, se acentuó con la entrada de un gran jugador con espaldas enormes en la era Macri y la presente situación del COVID 19 la está dejando en coma. “Esta situación de emergencia con la pandemia generó una baja muy importante en el movimiento de buques, entre algunos que pegaron la vuelta en los primeros momentos, el recorte de servicios en lo que es contenedores y el efecto que está causando el aislamiento en cuanto a la demanda de combustible – un fenómeno mundial- que reduce el tráfico de tanqueros y producteros, genera un impacto tremendo en la actividad del remolque”, dice el ejecutivo. Hoy 50% de los remolcadores que operan en los puertos del país sobran, agrega. Puertos como La Plata, por ejemplo, se ven muy afectados por la baja de demanda y el efecto sobre YPF puede generar una reacción en cadena muy fuerte. También el eje Zárate Campana cayó a la mitad en cuanto a servicios a lo que se suman los problemas de la bajante del río Paraná, más la caída en los puertos oceánicos de Bahía, Quequén y Mar del Plata, aunque aquí también puede haber un tema de especulación de los productores y exportadores que esperan un mejor tipo de cambio, dice el directivo.

Ante esta situación, señala, las empresas de remolcadores maniobra deben enfrentar costos operativos a los que se les hace difícil responder. Por ejemplo, todos los contratos internacionales que tienen las empresas están al tipo de cambio oficial hoy retrasado y liquidados

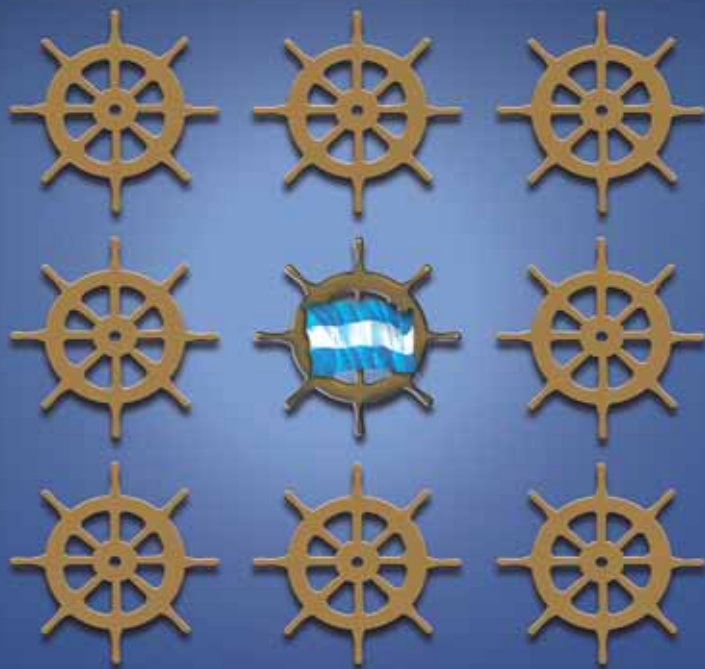
en pesos y los acuerdos con los gremios – recordamos que los remolcadores tienen doble tripulación- están pensados antes de la pandemia, por lo que se está tratando de negociar una salida acorde con el nuevo contexto donde se trabaja a 50% y donde, según señala Ruiz Moreno, las empresas no ha incrementado la tarifa en los últimos tres años. Así esta situación con costos fijos (como ser la doble tripulación cuando no hay barcos) lleva a un descalabro y en varios casos a una quiebra inminente.

Es esencial, dice, que las autoridades pongan el foco en la actividad para afrontar juntos y con los gremios posibles soluciones. “Nuestra actividad que es



esencial ha quedado excluida de todos los sistemas previstos de auxilio implementados por el gobierno nacional en esta emergencia. Promovemos el diálogo para que nos escuchen”, finaliza.

UN VALOR FUNDAMENTAL NOS DIFERENCIA ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS



El emblema nacional, siempre enarboló nuestros buques, por convicción y fe, más allá de intereses económicos o políticos.
Nuestra bandera nos da identidad, por eso también es nuestro nombre.



ARGENTINA

CONSORCIO DE COOPERACION NAVIERO
NAVIERA SUR PETROLERA SA - NATIONAL SHIPPING SA
Carlos Pellegrini 179, Piso 13°, (C1009ABC) Buenos Aires, Argentina.
Teléfonos (+5411) 4322-5504 al 08 / www.argentina-consorcio.com.ar

Indefiniciones del Banco Central que pegan en las importaciones

NO CABE DUDA QUE LA SITUACIÓN DE EMERGENCIA GENERADA POR LA PANDEMIA YA DESDE SUS COMIENZOS HA GENERADO ENTRE OTRAS TANTAS COSAS, SUS EFECTOS EN EL COMERCIO A PARTIR POR EJEMPLO, DE UNA SUERTE DE ENTORPECIMIENTO LOGÍSTICO GLOBAL. DESDE EMPRESAS QUE CERRARON SUS PUERTOS EN ORIGEN, LLAMADAS DE NAVIERAS QUE SE CANCELARON, DEMORAS EN LOS IMPORTADORES DE RECIBIR LA DOCUMENTACIÓN Y LA MERCADERÍA, UNA VEZ QUE ANTICIPARON LOS PAGOS, ETC. Y EN PARTE DEBIDO A ESTA SITUACIÓN, Y MÁS ALLÁ DE LAS RESTRICCIONES EN ACTIVIDADES NO ESENCIALES, EN EL CASO DE LOS SERVICIOS QUE SÍ SON ESENCIALES VINCULADOS A LA CADENA DE SUMINISTROS, COMO ES EL CASO DEL COMERCIO EXTERIOR HAN HABIDO SEGMENTOS QUE REACCIONARON MUY BIEN FACILITANDO LAS OPERACIONES O PONIÉNDOLE EL CUERPO A LA SITUACIÓN INCLUSO RESIGRANDO INGRESOS. ESTO EN LA LOGÍSTICA VINCULADA AL COMERCIO EXTERIOR TIENE PROTAGONISTAS IMPORTANTES, DESDE TERMINALES HASTA FISCALES.

Pero al parecer estas restricciones frente a la incertidumbre o las demoras en producción en origen o logísticas no han sido tenidas en cuenta desde lo financiero por parte del Banco Central, quizá más preocupado por una bajada de línea desde ya hace muchos meses, incluso con la administración anterior de restringir lo más posible la salida de divisas.

El caso de insumos médicos es distinto porque en general llegan por avión y tiene prioridad, pero que pasa con otros insumos incluso esenciales?.

Por ejemplo la Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA) previendo las complicaciones de la pandemia a nivel global ya desde los primeros días de declarada y del asilamiento local, y específicamente previendo problemas con los envíos especialmente desde China, solicitó al Banco Central la extensión de los plazos de vencimiento del CEPA IMPO porque no se iba a poder cumplir con el retiro y la presentación

de la documentación. Recordamos que los importadores que pagan al menos una parte por anticipado – la gran mayoría – tienen que ingresar la mercadería a los 90 días. No ocurre lo mismo en el comercio intra firma o algún importador que tenga relación de décadas con su proveedor. Si se tiene en cuenta la paralización en China al comienzo y luego en otros países o la demora en la producción, resultaba de cumplimiento imposible.

En principio se bajó línea en cuenta a cierta flexibilización, pero la cuestión es que por mucho tiempo al no haber instrucciones desde el Banco Central – incluso los bancos estaban cerrados – se fueron acumulando trámites, autorizaciones de despacho y operaciones pendientes, lo que impide a las empresas recibir la mercadería y girar al exterior. Una vez normalizada un tanto la situación de los bancos, sin embargo siguen sin saber cómo proceder y así dejaron que se vencieran las operaciones de los clientes y de este modo los importadores se encuentran con moras y hasta la imposibilidad de girar porque esto se maneja por sistema y al no ingresar la mercadería a las empresas se les bloquea el CUIT. Esto viene generando deudas importantes, algo que está tocando incluso a grandes firmas y recortando la cadena de suministros e insumos importantes.

La lógica es que en la emergencia se den al menos 180 días de plazo. Recordemos que hasta el 2015 estaba en casi un año, que luego se sacó y en determinado momento en la gestión Macri se volvió a colocar ya teniendo el problema de las corridas y el temor a la fuga de dólares.

“Vemos que por un lado la logística y el abastecimiento muestran flexibilidad, especialmente para lo que es la priorización para insumos esenciales; pero en lo financiero no ha habido una sola medida en ese sentido. El Banco Central no reacciona y los bancos tampoco toman decisiones y los plazos se vencen”, dice una fuente del sector importador.

Seguirá así?



Casos

Veamos un ejemplo de las demoras que se producen en una situación de emergencia al hacer un pedido con pago anticipado – son la mayoría frente a los que pagan contra entrega de factura o documento de embarque-.

Una empresa que importa un producto de Corea, tiene que esperar un tiempo para que se lo fabriquen o que lo preparen, salvo que lo tenga en stock. No hay que olvidar que se estaba trabajando a un ritmo mínimo y además en general muchos productos que compra el país tienen especificaciones puntuales para nuestro mercado- lo que llevaría un mes, más otros 45 días de viaje. Pero además está todo el proceso de salida y de llegada y ese proceso se pudo y se puede atrasar en esta coyuntura; demoras de los tiempos de presentación de papales, el apostillado y certificados del exportador de origen para la embajada que debe certificar. Otras demoras si el exportador de origen no pudo hacer el trámite – por la misma situación de emergencia con menor trabajo burocrático en todos los países-. (Quién desde aquí podía obligar a Corea o a China que se movilice para apostillar un documento cuando se largó la cuarentena). Al mismo tiempo, desde aquí con el correr del asilamiento a las empresas les resultó imposible presentar documentos. Así se presenta un bache que lleva a no poder cumplir con plazos, entrar en moras, cosa que no ha tenido respuestas de parte del Central.

El portacontenedor más grande es de HMM

EN MEDIO DE POCAS NOTICIAS QUE TIENEN QUE VER CON EL FUTURO MÁS ALLÁ DE LA PANDEMIA; HMM BAUTIZÓ EL PRIMER BUQUE DE 24.000 TEU, EL MÁS GRANDE DEL MUNDO POR CAPACIDAD.

Se trata del HMM Algeciras, la unidad tiene una capacidad exacta de 23,964 TEU, y es el primero de una serie de 12 que fue bautizado en una ceremonia privada en el astillero surcoreano de Daewoo (DSME). El buque tiene 400 mts. de eslora por 61 de manga.

Claro que no llega en el mejor momento de la demanda de carga, ni de la propia naviera. Fue ordenado hace un año y

medio como parte de un pedido por 20 buques portacontenedores ultra grandes repartidos entre los tres grandes astilleros de ese país, - DSME, Hyundai y Samsung Heavy Industries-. Este buque es el primero de siete que se construyen allí ordenados por HMM, mientras otros cinco los construirá Samsung, todos serán entregados este año. Los otros ocho que construirá Hyundai son de 16,000 TEU a ser entregados el año próximo. El HMM Algeciras será desplegado en el servicio entre Lejano Oriente y Europa de THE Alliance donde HMM opera junto a Ocean Network Express (ONE), Hapag-Lloyd y Yang Ming.

Recordamos que desde este mes HMM dejó de lado su anterior marca de Hyundai Merchant Marine, Co. en favor de HMM Co.



Bonificación de AGP

AGP ESTABLECIÓ UNA BONIFICACIÓN DEL 20% A SUS PERMISIONARIOS PARA LOS PAGOS DE LOS MESES DE ABRIL, MAYO Y JUNIO, A SU VEZ QUE PRORROGÓ PARA LOS QUE LO QUISIESEN LA LIQUIDACIÓN DE LOS MISMOS A PARTIR DEL MES DE JULIO EN SEIS CUOTAS MENSUALES, IGUALES Y CONSECUTIVAS. DE TODOS MODOS NO PERCIBIRÁN ESTOS BENEFICIOS AQUELLOS PERMISIONARIOS A LOS QUE SE LES COMPROBARA DESPIDOS SIN JUSTA CAUSA, O DESPIDOS Y SUSPENSIÓN POR LAS CAUSALES DE FALTA O DISMINUCIÓN DE TRABAJO O FUERZA MAYOR.

Libre almacenamiento

En el marco de la pandemia del COVID-19, las autoridades de la AGP extendieron hasta el 3 de mayo, el período de libre almacenamiento de cargas para quienes operen en las terminales del Puerto Buenos Aires.

En un comunicado de la entidad se señala que la medida tomada por el su gerente general, José Beni, apunta a seguir garantizando el comercio exterior argentino y el abastecimiento de productos e insumos necesarios, resguardar la salud pública y evitar la circulación del virus COVID-19. Así se aplicará la Tarifa T1 (Manipuleo dentro de 5 días) a la carga que haya sido desembarcada a partir del 17 de marzo y retirada dentro del período de almacenamiento gratuito. En cambio, a la carga que haya ingresado a Puerto Buenos Aires a partir del día 20 de marzo para su embarque se le aplicará la Tarifa T7.

Dragado en Santa Fe

ANTE LA HISTÓRICA BAJANTE QUE PROVOCÓ UNA PÉRDIDA DE CASI 3 PIES DE PROFUNDIDAD SOBRE LA HIDROVÍA, LIMITANDO LA CAPACIDAD DE CARGA DE LOS BUQUES Y PROVOCANDO COMPLICACIONES EN SU NAVEGACIÓN REGULAR; EL ENTE ADMINISTRADOR DEL PUERTO DE SANTA FE CONVOCÓ A JAN DE NUL, ESPECIALISTA EN OBRAS DE INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA Y PORTUARIA, PARA REALIZAR EL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN EN SU CANAL DE ACCESO. EL TRABAJO FUE ENCARADO CON LA DRAGA ÁLVAR NÚÑEZ CABEZA DE VACA, PARA EXTRAER 50.000 METROS CÚBICOS, EN UNA OPERACIÓN DE UNA SEMANA DÍA Y NOCHE.

Recordamos que desde la terminal de combustibles líquidos del puerto local se abastece al centro norte del país. También, en los silos del puerto se están recibiendo camiones en plena cosecha.



Aduana forma comité para agilizar impo de insumos médicos

LA ADUANA CONFORMÓ UN COMITÉ DE SEGUIMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR A FIN DE GARANTIZAR LA AGILIDAD EN LOS PROCESOS PARA LA IMPORTACIÓN DE INSUMOS MÉDICOS, SEGÚN ANUNCIÓ LA DIRECTORA GENERAL DEL ORGANISMO, SILVIA TRAVERSO.

“Desde la Aduana acompañamos a las autoridades nacionales y provinciales en sus esfuerzos para hacer frente a la emergencia sanitaria y trabajamos con los distintos orga-

nismos del Estado para garantizar los procesos de importación de insumos médicos y otros productos esenciales. Así establecimos un comité interno de monitoreo permanente para, de ser necesario, intervenir de manera inmediata en las cuestiones vinculadas con el comercio exterior, tanto en procesos aduaneros como de terceros organismos y privados. La única forma de atravesar esta crisis es con un Estado presente y activo en todos los frentes”, remarcó Traverso.

Asimismo, consideró que las tareas de control que lleva adelante el servicio aduanero son críticas para mantener el abastecimiento de los insumos.

Aduanas adquirió 181.000 barbijos, más de 1.100 máscaras protectoras, 350.000 guantes y 3.775 litros de alcohol en gel, entre otros insumos como gafas, mamelucos y termómetros.

Tips para una mejor estrategia exportadora

LA FUNDACIÓN ICBC PRESENTÓ EL LIBRO “ESTRATEGIA EXPORTADORA PARA EL DESARROLLO DE ARGENTINA” DE ALEJANDRO VICCHI; EXPERTO EN INTERNACIONALIZACIÓN DE EMPRESAS Y COMERCIO INTERNACIONAL DE SERVICIOS. LA MISMA SE HIZO EN FORMA VIRTUAL CON LA PRESENTACIÓN DE EZEQUIEL EVORALL, RESPONSABLE DE TECNOLOGÍA Y

COORDINADOR DE PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO Y PALOMA OCHOA, COORDINADORA DE INVESTIGACIÓN; AMBOS DE LA FUNDACIÓN ICBC.

Algunos de los puntos de interés que marca Vicchi en su libro, tienen que ver con la necesidad de diversificar la matriz industrial exportadora, por ejemplo en alimentos y esto no necesariamente implica producir produc-

tos industriales porque sí. Esto es, marcó, porque quizá no sea tan positivo exportar un producto industrial que en gran parte está compuesto por insumos importados; si en cambio promover el mayor uso de componentes de valor agregado nacionales. Definición que puede generar otro buen debate.

El autor habla también de la necesidad de contar con una estrategia exportadora a nivel nacional definida y “elegida en forma democrática”, y no dejar que sólo la tenga que encarar el empresario. “Los países exitosos en materia exportadora han tenido participación de los Estados con políticas activas sectoriales, más allá de contar con políticas de apertura inteligentes. Seguramente todos los gobiernos quieren que se exporte más, aunque como suele darse en nuestro país hay prioridades de objetivos de política económica que a veces no van de la mano; pero la motivación siempre está; quizá falta una estrategia más abarcativa”, argumenta. En ese sentido señala Vicchi la importancia del marketing internacional. “A veces estas estrategias se basan en aspectos económicos, vinculados a costos o a rebajas de aranceles, pero no se van a ganar mercados si los bienes y servicios que se ofrecen no van con los gustos de la demanda, hoy a la producción hay que agregarle diferenciación”, insiste. Incluso puede haber segmentos especializados que no tienen que ver con aquellos tradicionalmente ganadores. “Hay que hacer un fuerte análisis, por ejemplo, el caso de las franquicias que en materia de moda han tenido mucho éxito”, dice.

Hoy en día, la mayoría de los productos que se hacen en un país pueden replicarse y fabricarse en otro; el factor que termina definiendo, dice el autor, tiene que ver con elementos agregados como servicios, marca, financiación, logística, servicios de post venta, capacitación, etc.; y que pueden inclinar la balanza. Además todo esto genera más trabajo que se exporta. Incluso los commodities puede incorporar valor agregado; además del propio conocimiento inserto en el producto, están las

Experiencia

Quien acompañó a Vicchi en la presentación del libro fue Juan Altamirano, de Xtend Pilates, empresa que exporta camas para este tipo de ejercicios con su marca, - entre las cinco primeras a nivel mundial- además de exportar servicios hace casi 20 años en todo lo que es promoción no tradicional vía digital a través de su propia agencia de comunicación.

Altamirano señaló que el libro de Vicchi es muy útil tanto para emprendedores como para estudiantes, funcionarios y capacitadores.

“El libro de Vicchi es muy inspirador y hace hincapié en la necesidad de liberar las fuerzas exportadoras y allí pone el foco en las economías regionales, las pymes industriales y especialmente los servicios”, dice el emprendedor. Altamirano aprovechó para mencionar una serie de trabas insólitas que tienen los que quieren exportar, como ser los derechos de exportación, regímenes de pago a cuenta, etc. “Es preocupante la cantidad de impuestos a favor que no podemos compensar, no es posible exportar impuestos locales”, insistió.

Finalmente, para Altamirano hoy Google es la herramienta de venta más importante del mundo. “Es necesario que las empresas hagan una transformación digital para promocionar los productos en el exterior”, insiste.



certificaciones, marca país, servicios, etc. Un producto primario con oferta de servicios tiene mucho más valor agregado que el que se cree, advierte.

Más allá de la promoción comercial desde el Estado, Vecchi señala que puede haber un mejor acceso a los mercados trabajando en la normalización u homologación de estándares técnicos con un país y logrando bajar barreras más fuertes que un arancel de importación. Quizá sea menos glamoroso o destacado en los medios, pero quizá da resultados mucho mejores.

Otro aspecto que aborda Vicchi es a qué cliente llegar, especialmente cuando venimos de la frase *“hay que convertirse en el supermercado del mundo”*. El autor apunta a que muchas veces los grandes supermercados no son la solución, ya que tienen un enorme poder de negociación que genera una dependencia quizá no muy buena y éxitos más puntuales que sustentables. *“Hay que construir marcas que fidelicen a los consumidores en el mundo”*, insiste. Sectores reconocidos de la producción argentina como las carnes o la marroquinería argentina, sin embargo salvo excepciones no trascienden en marcas en el exterior, dice. Una alternativa para consolidar

marca, vuelve el autor, es el sistema de franquicias con venta de puntos propios que permitan llegar al consumidor. Un ejemplo, son las parrillas donde se muestre la carne y el vino argentino...

Otro punto que aborda es la oportunidad de las empresas a integrarse a cadenas de valor, pero más que internacionales, a las armadas por las propias locales.

Asimismo destaca las oportunidades para exportar servicios, con varios ejemplos que se mencionan en el libro. Pero para potenciar todo esto, dice es necesaria la aplicación de políticas de Estado.

En general hay limitaciones tradicionales a destrabar tanto en la logística, como en los organismos públicos que intervienen en el comercio exterior, como la Aduana, advierte. Asimismo las negociaciones comerciales así como la formación de cultura exportadora, son elementos esenciales. Un ejemplo es incorporar contenidos de comercio exterior en las empresas. *“Hay muchos ejemplos de Pymes argentinas que desarrollan estrategias empresariales y logran crecer en exportaciones. El contexto no es una excusa. De todos modos, el resultado en las exportaciones se logra mientras haya una cadena de actores*

que trabajen en una misma dirección y allí todas las áreas del Gobierno deben estar alineadas”, argumenta. Señala que si bien en la Argentina a nivel local es difícil, la seguridad jurídica para el exportador es fundamental porque está compitiendo con otros países y en ese marco sus condiciones deben ser respetadas a rajatabla, más allá de lo que suceda a nivel interno, agrega....

En cuanto a la promoción, señala que habría que actualizar algunos procesos, pero se necesita revertir cierta tendencia a la unificación y centralización, que no es lo más conveniente. Por lo contrario, es mejor trabajar con organismos provinciales que tienen experiencia y están más cerca de la realidad local y que tienen mucha solidez.

Finalmente, otras herramientas que Vicchi destaca en el libro son la opción de las trading exportadoras, un tema ya viejo pero que en la Argentina debe promoverse y también un mejor aprovechamiento de las zonas francas. *“Reeditar esa ley de promoción de tradings que no se promulgó y actualizarla es fundamental para facilitar la conexión entre empresas y exportadores y generar trabajo”*, dice.

Para adquirir el libro, acceder al formulario en www.estrategiaexportadora.com.ar

ARLOG reúne a protagonistas

COVID 19 y el efecto sobre la cadena de suministros

En el marco de un encuentro on line de ARLOG sobre *“El Impacto del COVID-19. Una mirada de distintos actores de la Red de Abastecimiento”*, dialogaron Hernán Sanchez, presidente de CEDOL –Cámara de Operadores Logísticos- y ALALOG; Raúl Blanco, director de finanzas, tecnología y logística de la compañía de retail y exporta-

dor, La Anónima y Manuel Martínez, gerente SR de operaciones, seguridad y medio ambiente de TRP, con la moderación de Alejandro Leiras, director de capacitación de ARLOG. Aquí los principales tópicos.

Sánchez destacó a la logística como fundamental en estos momentos y que es lo que más eficacia le da a la prevención del virus,

“es, por ejemplo, asegurarle a las personas que van a tener a disposición los elementos necesarios para quedarse en su casa”

En esta época de pandemia se potenciaron menos rubros dentro de la logística interna como la entrega domiciliaria, la vinculada al e-commerce que ya venía creciendo y las empresas han estado a la altura de las cir-



Servicios de Pilotaje en el Río Paraná
Servicios de Pilotos disponibles las 24 horas del día, los 365 días del año.
Primera empresa privada del Río Paraná.

Comunicación y coordinación
Coordinamos operativos todos los días a toda hora. De tal manera logramos un control estricto de todo tipo de embarcaciones en aproximación, movimiento interior, atraque y fondeo.

Traslados acuáticos y terrestres
Contamos con una flota de remises propios para el traslado de prácticos y capitanes.

Practillaje
Brindamos un servicio de seguridad y calidad prestado por profesionales altamente cualificados que tienen por objetivo el de velar por la seguridad y protección marítima

Av. Julio A. Roca 620, Piso 13. CABA. ☎ 4331-9111 / 2813. ✉ info@riopar.com.ar

cunstancias, dijo.

Señaló Sánchez que desde un comienzo hubo varias reuniones positivas con los funcionarios a medida que se iban sancionando normativas y adecuándolas a la realidad. Hubo sectores no tan obvios que tuvieron que adaptarse, más allá de la esencial logística de abastecimiento de materias primas o medicamentos asociados a cadenas de frío. Un caso particular, por ejemplo, es la logística de las vacunas para el sector animal que se hacía vía aérea y que hubo que cambiar y que permitieron seguir funcionando determinadas actividades esenciales también; todo esto más allá de las bajadas de volumen en muchos ámbitos. En lo operativo Sánchez - *en la foto* - resalta que no ha habido problemas importantes en la distribución de materias primas o produc-

tos terminados..

Un punto que preocupa en cambio es la ecuación económica. *“En materia de números estamos muy complicados, la reducción de la actividad logística – que es mano de obra intensiva- tuvo un promedio en los socios de CEDOL, de 46% de personal licenciado, esto sobre personal convenionado, pero hay empresas que están con 20% de dotación”,* dijo. Además hay una baja performance debido a 55% de reducción del número de vehículos que se mueven mensualmente y que son en su mayoría contratados por las empresas. En cuanto a facturación, señaló que el promedio del sector está a números constantes entre 40 45% por debajo de lo que fue el año pasado; esto, en una actividad cuyos márgenes de rentabilidad oscilan entre 5 y 7%. Con una baja



de facturación de este tipo, se complica la situación, a lo que hay que sumar además de la reducción de volúmenes, los costos asociados a la improductividad que implica operar en un contexto de pandemia y que, además de restricciones operativas, lleva a la incorporación de elementos de protec-

Una mirada desde el puerto

Durante el encuentro Manuel Martínez, gerente SR de operaciones, seguridad y medio ambiente de Terminales Río de la Plata, explicó cómo fueron las respuestas desde la actividad esencial del puerto. Se trata de una terminal donde trabajan más de 800 personas por día en tres turnos las 24 horas. *“El impacto de los flujos los vimos recién con la entrada de la cuarentena; el puerto trabaja como un buffer intensivo de muchos recursos para la carga y descarga de buques y por otro en la entrega de la imo y expo”,* dijo. Del lado agua, en un inicio el impacto fue significativo por los diagramas de los schedules, perdiéndose algunas ventanas en las llegadas, sumado a las demoras por los controles sanitarios a los tripulantes donde se puso mucho énfasis. También en un principio el flujo lado tierra fue bastante afectado en la importación ya que desde la cuarentena comenzó a restringirse el movimiento de camiones, por el desconocimiento de los permisos para circular, etc. En cambio en la exportación, el flujo se pudo mantener aunque hubo una pequeña caída entre 15 y 20%. Así como en la mayoría de las terminales del mundo, advierte el ejecutivo, se dio un fuerte incremento de la ocupación de espacios con baja rotación de carga que no sale y al mismo tiempo la falta de contenedores vacíos y de rotación de equipos refrigerados. Curiosamente se veía en muchas terminales de otras partes del mundo, algunas que tenían que parar por congestión y otras que se convirtieron en depósitos de vacíos de un día para el otro.

Martínez señala que en los últimos días ya la importación comenzó a moverse, a partir también de mayores definiciones con respecto a lo que puede ser despachado y lo que puede circular con respecto

a los permisos. *“Estamos bajando la ocupación y a medida que pasen los días vamos a volver a la normalidad. En cuanto a los barcos, no están viniendo con los volúmenes de importación de antes, tanto por las menores compras locales como por el impacto que aún tiene en Europa y Asia el coronavirus”,* señala.

Agrega que al ser una empresa global del grupo DP World a TRP la ayuda especialmente contar con un alto grado de certificaciones como la ISO 28000 para asegurar la cadena de suministros y responder ante este tipo de emergencias. Esto, frente al que cree que no se va a utilizar nunca y aquí se pueden aplicar. Para ello la Terminal armó un comité que ya estaba definido, para tomar las primeras acciones de la pandemia, ajustando los temas de los factores médicos, los elementos de protecciones que se necesitaban; primero respondiendo a la fuente de contagio que podía venir desde el exterior en los buques y después por la circulación interna. Las medidas tomadas incluyeron el home office, aislar a la gente mayor y con enfermedades preexistentes. *“Una semana antes nos quedamos con 15% menos de la dotación, pudimos armar los protocolos para el detección, aislamiento y traslado en casos sospechosos, medidas que se sumaron a las mejores prácticas compartidas con las líneas navieras, como ser disminuir la documentación, pasándolo a digital”,* dijo. Además se avanzó luego en medidas más profundas para evitar la circulación del contagio, como las celdas de trabajo a respetar para evitar contacto con otros trabajadores de la empresa, se redujo la participación de gente en determinados ámbitos y se dejaron de hacer actividades como el consolidado de contenedores que requiere mucho personal, así como se modificó

el sistema de nombramiento de la gente; se separaron los turnos y se bajaron una hora para que no haya contacto entre el personal que sale y que entra; además de la capacitación de los operarios con la entrega de kits personales para que saniticen su lugar de trabajo y los equipos que son utilizados por otros trabajadores en otros turnos. También se añadió la fumigación en todos los espacios. *“Todo esto fue posible gracias a la colaboración de los gremios portuarios y a la gente que sienten orgullo- y que compartimos -de ir todos los días para continuar con su actividad esencial y que están colaborando mucho para hacer frente a esta emergencia”,* remarca.

Martínez arriesga que la salida de esta crisis será tipo V corta, quizá más suave porque a diferencia de otras anteriores, inciden mucho los hábitos de la gente que por lo que significa una pandemia, retomarán lentamente a la normalidad.

Cruceros

TRP también opera la terminal de cruceros y desde fines de enero a principios de febrero trabajó con distintas organizaciones públicas y privadas para establecer medidas generales de control, por lo que al momento de decretarse la cuarentena ya las tenía implementadas, desde capacitación de servicio médico, cambio de protocolos de limpieza, distanciamiento social – esto es un desafío muy importante debido a las costumbres locales-, entre otras. *“Fueron medidas que se tomaron en febrero cuando aquí no se hablaba mucho del tema. Cuando la OMS declara la pandemia empezamos a trabajar como una nueva normalidad”,* dice Martínez.

ción personal - protectores oculares, guantes, mamelucos, reservar sectores de desinfección, cámaras de confinamiento, etc- y aquí se entiende un impacto entre 5 y 7% mayor en costos de mano de obra. Un ejemplo de esta situación, es la necesidad de reingeniería en ciertos procesos que tiene que ver con la necesidad de distanciamiento social, el armado de celdas de trabajo, generar protocolos de aislamiento y tratamiento de personas que pueden estar infectadas. “*Todo eso genera problemas que impactan en la modalidad del servicio y en la rentabilidad*”, dice Sánchez. Por su parte, Raúl Blanco desde el retail como ejecutivo de La Anónima – con una base en Ituzainigó, 11 centros de distribución y 160 sucursales- enfatizó también la implementación de protocolos más estrictos para minimizar los riesgos, con celdas de trabajo, división de turnos, más elementos de seguridad, sanitización y limpieza, superando más aún lo requerido. “*Esto exigió la toma rápida de decisiones e implementarlas casi en la primer semana de la cuarentena, con el objetivo de cuidar a la gente y tuvo muy buen impacto*”, dijo. Calcula que estos cambios, hicieron caer entre 10 y 15% la rentabilidad y la productividad. “*Hicimos una combinación de home office y trabajo presencial, pero en un centro de distribución tiene que haber mano de obra. Al principio hubo problemas del ecosistema para conseguir camiones, no hay que olvidar que nosotros hacemos entregas de entre 200 a 4000 kms*

de distancia”, agrega Blanco y el tema del costo del retorno incluido ya no es tan fácil, incluso se han hecho entregas directas a centros de distribución para evitar el manipuleo. “*Establecimos un sistema de equilibrio entre lo que necesitamos para operar y abastecer nuestras sucursales. El reaccionar rápido en la toma de decisiones que en tiempos normales se analizan mucho más, nos ayudó. Hoy nuestros centros de distribución trabajan en mejor situación, la oferta de camiones es suficiente y la gente trabaja predispuesta, aunque el miedo no se fue. Pero todo lo que hicimos en el cuidado de la gente impactó positivamente en la operación*”, agregó. Finalmente señaló que hoy abastecer alimentos es darle tranquilidad a la gente. “*Fue el primer driver de esta operación, hoy en día no se puede pensar en que la actividad deja retorno. La operación fluye en medio de una situación en la que muchos no estábamos preparados para que se dé por tantos días. Si hay que pagar vueltas porque es necesario traer la carga y se pierde rentabilidad hay que hacerlo. Se tomaron decisiones en el ahora para asegurar el aprovisionamiento y esto también exige flexibilizar para responder. En 80 ciudades donde estamos puede haber 80 situaciones distintas. De todos modos los resultados muestran que trabajo en equipo y las soluciones rápidas, así como mantener a nuestra gente cuidada y protegida, resulta una excelente herramienta para enfrentar la emergencia*”, cerró Blanco.

El día después

Para Blanco pasada la pandemia van a cambiar algunos hábitos de consumo, pero la gente quiere recuperar ese estado de bienestar, más allá de que vaya a haber quizás menos trabajo e ingresos.

Sánchez va hacia las nuevas oportunidades. Señala que cuestiones que tienen que ver con la comunicación virtual, vinculados a los hábitos de compra con entregas domiciliarias y que mejoran, van a continuar creciendo y allí aparezcan oportunidades que llegaron para quedarse. La mejora en los procesos del funcionamiento del poder público – las mismas videoconferencias parecen mostrar las ineficiencias en “tiempos normales” en términos de dotación del sector público-

Un punto que destaca Sánchez es que en estas situaciones de emergencia, queda más en evidencia el que tiene falencias, y se le viene todo abajo; respecto de la empresa que tiene solidez y trabaja seriamente. “*En estas situaciones se pueden ver las carencias estructurales que tiene el país para un gran número de gente y lo mismo sucede con las empresas. Es muy importante que se generen los cambios estructurales post pandemia para corregir cuestiones con las que no se puede convivir, como empresas de la actividad que no pagan y funden proveedores y así van cambiando aprovechando la coyuntura. El modelo debe cambiar. Espero que cuando pase la emergencia sea un rebote mejor, aunque quizá no sea tan rápido pero si que sea sustentable*”, argumenta. Cree que también va a aparecer un efecto de contratación más madura de servicios. No sólo contratar un servicio es buscar el mejor precio; sino que se trata de vincularse con compañías que comparten valores, políticas y acciones que permitan tener continuidad de servicios en el tiempo, dice.

“*Qué hubiera pasado en el país en esta emergencia, si la industria farmacéutica no tuviera proveedores a la altura de las circunstancias. Tener empresas sólidas, que cumplan con los requisitos básicos es esencial para sustentabilidad y hechos como este lo ponen en evidencia*”, señala.

PUERTO SANTA FE

Terminal Multipropósito
Agrograneles
Combustibles

www.puertofe.com

