

# PROASIA

Orientando sus negocios

Emb. Rodolfo Martín Saravia

**¿Cómo lograr que Pakistán nos mire?**

Emb. Felipe Frydman

***Más compromisos, menos enfrentamientos***

Dra. María Schargrodsky

***¿Cómo vender en China?***



## El comercio exterior en tiempos de pandemia

Por Dr. Alfonso M. Jozami \*

Desde principios de este año, el mundo está inmerso en una crisis sanitaria y económica sin precedentes, motivado por la pandemia del COVID-19. Partimos de una situación no esperada por nadie, sin un plan trazado de cómo debíamos reaccionar. En enero de 2020, los barcos no pudieron efectuar operaciones de descarga de mercaderías en China debido a la cuarentena impuesta por su gobierno. Los buques quedaron atracados en los puertos con la carga de importación abordo, lo cual interrumpió el ciclo operativo de carga y descarga que tenían programado en otros puertos a nivel global. Las pérdidas y la incertidumbre decantaron en que los charteadores no renovarían el alquiler de los buques, produciendo ello una sensible baja de la oferta de bodega y una fuerte caída de la demanda y

carga (la carga y los barcos están sincronizados, si cae uno, cae el otro).

Tanto la OMI (Organización Marítima Internacional) como la OMA (Organización Mundial de Aduanas) y la OMC (Organización Mundial del Comercio), junto con prácticamente la totalidad de las organizaciones que nuclean a los actores que intervienen en la cadena logística del comercio exterior, estuvieron de acuerdo en dos cosas: había que atender la emergencia de la pandemia resguardando la salud, pero sin entorpecer el flujo del comercio.

Teníamos que alentar la manutención del funcionamiento de la economía y buscar con ello paliar la crisis, tomando los recaudos sanitarios correspondientes.

Hoy, con el diario del

lunes, podemos decir que la emergencia se está sobrellevando ordenadamente. El comercio exterior mantuvo su flujo, pero costó muchísimo trabajo coordinado entre el sector público y privado, bajo el paraguas del “Comité de Crisis Prevención COVID-19 en el Transporte Fluvial, Marítimo y Lacustre” creado por resolución ministerial actuante bajo la órbita de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante. Tanto Sanidad de Fronteras como la Prefectura Naval Argentina, se convirtieron en piedras angulares de la gestión de nuestro comercio exterior, habilitando y coordinando el ingreso de los buques a los puertos argentinos. Fue destacable la labor de las autoridades federales de los Ministerios de Transporte, Seguridad y Salud, que recibieron positivamente las sugerencias de los privados,

trabajando a distancia, en la nueva normalidad, para llevar adelante distintos protocolos que garantizaron y ordenaron la actividad, sorteando con ello distintas trabas que algunas decisiones provinciales, municipales y sindicales inicialmente aplicaron a nuestro comercio exterior.

### **Marco normativo. Medidas generales.**

A partir de los primeros DNU, básicamente lo que se estableció fue la declaración de Emergencia Sanitaria; posteriormente el cierre de fronteras; y finalmente la declaración del aislamiento social público y obligatorio (ASPO). Dentro de las excepciones al ASPO y de la ratificación como actividades esenciales, la normativa contempló la producción, distribución y comercialización agropecuaria y de pesca; el transporte público de pasajeros, de mercaderías, petróleo, combustibles y GLP; y, por supuesto, las actividades impostergables vinculadas al comercio exterior. A partir de ahí, el "Comité de Crisis Prevención COVID-19 en el Transporte Fluvial, Marítimo y Lacustre" liderado por la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, en el cual el Centro de Navegación tiene una participación activa por lo que refiere a la generación de protocolos, trabajó para garantizar el flujo operativo de los barcos desde y hacia nuestros puertos y de esta manera, permitir que la economía nacional se mantuviera viva.

### **Problemáticas asociadas al COVID-19**

El 90% del comercio exterior se mueve por agua, entonces, teniendo en cuenta el cierre de fronteras y el aislamiento, rápidamente se generaron preguntas que la Administración

Pública debía responder. Necesitábamos saber si podían ingresar los buques a los puertos, si podían transitar las tripulaciones, si los baquianos que reciben a los buques transatlántico podían subir los buques para atracarlos, etc.

A nivel aduanero, nadie estaba preparado para asumir una pandemia de estas características. No se contaba con todo el personal para poder abastecer o hacer funcionar los distintos puntos de control y recaudación portuarios. A su vez, aparecieron normas contradictorias con lo que era el espíritu esencial de la normativa nacional, que de alguna manera puso en tela de juicio el flujo del comercio exterior, diciendo que se iba a atender con personal aduanero exclusivamente las importaciones relacionadas con las actividades de servicios esenciales, dejando afuera a la actividad exportadora. Automáticamente, la Aduana corrigió esto por medio de otra normativa.

Entre otras modificaciones, se estipularon aranceles diferenciados de importación y eximición de pago de tasa de estadística en lo que hacía a insumos críticos, respiradores, tapabocas, test médicos, etc.

No obstante ello, cierta problemática de nuestro comercio exterior anterior a la pandemia, todavía subyace. Así, por ejemplo, siguieron vigentes las retenciones a las exportaciones de bienes y servicios (más allá de alguna reciente morigeración), y se mantuvieron en vigencia el sistema de licencias no automáticas de importación, lo mismo que la tasa de estadística del 3% a las importaciones extrazona, todo lo cual desalienta la actividad productiva nacional y el atractivo para recibir inversiones, siempre considerando que

una gran mayoría del flujo de importaciones constituyen insumos y capital de trabajo para las exportaciones.

### **Crisis es oportunidad**

Sin embargo, son interesantes algunas oportunidades de mejora que se registran a nivel país, a partir de la crisis del comercio mundial originada por la pandemia. Así, por ejemplo, tuvimos récords de exportación de oleaginosas, lo que generó en ese producto, un importante aumento de ingreso de divisas, tan importante para la economía argentina.

Otro caso es la implementación de sistemas de transferencia electrónica de datos. Para cumplir con el distanciamiento social, sistematizamos procesos y disminuimos lo máximo posible el uso de papel y visitas presenciales en agencias marítimas y despachos aduaneros. Digitalizar fue -y es- fundamental. El primer paso ya lo dimos con la Aduana hace dos años con la implementación del nodo "Mercuria", desarrollado por el Centro de Navegación como plataforma informática para cumplir con las declaraciones aduaneras sumarias correspondientes a la Información Anticipada de los Manifiestos de Carga de Importación. Pero todavía faltan implementar el B/L electrónico, las certificaciones de fletes, los libres-deuda, los libros de contenedores, etc.; y la pandemia aceleró el trabajo mancomunado que, en este sentido, venimos llevando adelante junto con el Centro Despachantes de Aduana de la República Argentina, la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional, y el Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina; y con quienes hemos logrado una reciente y muy interesante interlocución con las autoridades aduaneras, quienes nos escucharon y

comprometieron su apoyo para llevar adelante estos desarrollos. Debemos seguir profundizando la implementación de la VUCE, convencidos de que la mejor forma de hacerlo, es mediante el trabajo en cooperación público-privado.

### **Próximos objetivos en materia de logística marítima y aduanera**

Ahora preocupa el vencimiento de la licitación de la hidrovía el próximo año, que es la arteria principal de nuestro comercio exterior. El 80% de nuestro comercio marítimo pasa por esta arteria que viene de Brasil, Paraguay, Bolivia, bajando por los ríos que confluyen en el Paraná y en el Río de la Plata, hasta la salida al océano. Desde hace más de 20 años, una exitosa política nacional, brindó más calado a la hidrovía, permitiendo la circulación de buques más grandes, potenciando así las exportaciones agroindustriales a granel, y el transporte de contenedores y de pasajeros de cruceros. Hemos planteado al gobierno nuestras sugerencias, avaladas por 25 años de experiencia, para replantear el nuevo contrato procurando una tarifa del peaje más competitiva y conveniente para todos los actores de la cadena productiva, haciendo más eficiente el uso de los recursos allí donde los suelos, pasos y cruces lo requieran, con el fin de evitar congestiones y disminuir el tiempo de tránsito, carga y descarga de los buques.

Asimismo, la Argentina tiene la oportunidad de generar mayor competitividad por medio de la relicitación del Puerto de Buenos Aires, prorrogada hasta 2022.

Del mismo modo, deberíamos seguir trabajando en la implementación de medidas correspondientes al Acuerdo de Facilitación de Comercio y del régimen de "Operador Económico Autorizado".

Pero además, resultaría fundamental implementar otras medidas de fomento de nuestro comercio exterior, tales como contar con un sistema de control selectivo inteligente basado en una matriz ponderada de riesgo; distender la política arancelaria, buscando eliminar las retenciones a las exportaciones de bienes y servicios, y reemplazar la tasa de estadística a valores razonables, acorde a la naturaleza del servicio prestado; y modernizar nuestra legislación de zonas francas, instrumento facilitador de la producción con valor agregado.

Por último, cabe mencionar la necesidad de entablar acuerdos estratégicos de libre comercio fortaleciendo el MERCOSUR como eje central.

En definitiva, el comercio exterior argentino precisa de un plan estratégico que apunte a generar mayor competitividad, y que acompañe y potencie un plan económico de crecimiento.

### **Algunas conclusiones**

La incertidumbre global va cediendo poco a poco. Las cargas van retomando sus volúmenes anteriores (aunque aún no quedó definida una tendencia, por los rebotes del COVID-19). En nuestro país, debemos fomentar los fletes a futuro, y la mejor forma de hacerlo es preocuparnos por generar hoy el volumen de cargas necesario para mantenernos en la región como puerto atractivo o puerto base para los principales tráfico globales.

El comercio exterior constituye uno de los motores fundamentales para nuestro desarrollo económico y social. Mantener el flujo del comercio exterior en su conjunto resulta de carácter esencial para combatir el COVID-19 y mitigar la crisis económica, para impulsar nuestras exportaciones

y preservar el empleo; pero por sobre todas las cosas, para permitirnos volver a dar comienzo de una buena vez al postergado crecimiento sostenido de la Argentina.

\* El Dr. Alfonso M. Jozami es abogado especialista en empresas y comercio exterior. Es Gerente General del Centro de Navegación y autor de un libro "Ley de actividades portuaria revisada, ordenada y comentada".

### **Contacto:**

ajozami@centrodenavegacion.org.ar