MEGATRADE VIRTUAL

Segunda semana septiembre 2020

Año XVIII Nro 429

Newsletter

Ingresá a nuestra web

Envianos un mensaje

Seguinos en nuestras redes

MEGATRADE

Edición 29 Aniversario

Fecha de publicación

Última semana de Octubre '20

Extraordinaria oportunidad de sumarse al clasico

Version digital e impresa

Ya es tiempo de reservar

www.revistamegatrade.com.ar

+54 911 4043 3288

Darío Kogan – Editor

Con más páginas y contenido, el número aniversario de Megatrade es un clásico. Especiamente a modo de balance sobre los temas principales que hacen a la actividad, en comercio exterior, logística internacional, shipping, puertos y relaciones comerciales internacionales.

contacto@revistamegatrade.com.ar

djkogan@yahoo.com.ar

Editado por Darío Kogan

Newsletter digital sobre la Cadena de Comercio Internacional

Nos acompañan

Coyuntura

El gobierno nacional y la Sociedad Estatal para la Hidrovía: nadie quiere que se pierda lo ganado

Frente a cierta incertidumbre que plantea el sector privado a partir de la creación de la Sociedad Estatal administradora de la Hidrovía por parte del Gobierno Nacional; especialmente por sus efectos sobre el futuro de la nueva concesión del sistema troncal de navegación; una dosis de equilibrio para espantar visiones extremas fue la que aportó Angel Elías, quien lleva muchos años de experiencia en la gestión de la actividad portuaria. Esto fue durante un encuentro organizado por la UCI, Unión de Comerciantes e Industriales del Departamento de San Lorenzo en la provincia de Santa Fe, - donde opera la principal Aduana del país- que tuvo como lema Promoción de Exportaciones y sustitución de importaciones y el rol de las Ciudades-Región Puertos y que fue el primero de una serie de encuentros para promover el desarrollo regional, provincial y nacional.

Del mismo, además de los directivos de la UCI, encabezados por su presidente Roberto Yacuzzi, participaron los intendentes de San Lorenzo, Leonardo Raimundo y de Puerto San Martín, Carlos de Grandis – quien puso la "casa" para la firma del Pacto Federal de la Hidrovía con el encuentro del presidente de la Nación y los gobernadores del litoral- además de representantes de entidades empresarias.

En la cuestión específica de Hidrovía, Elías - quien habló como especialista y no en su calidad de asesor del Ministerio de Transporte- señaló que no hay que ir por la negativa en cuanto a una Sociedad Estatal que gestione y controle el desarrollo de la vía fluvial, por el supuesto temor a que se transforme en un "super ente" que genere más costos y se pierda la ventaja logística alcanzada en todos estos años. Y que no hay que temer de que se pierda la atención al Sistema Troncal por otras obras. Elías entiende claramente que hay que buscar una vía lo más eficiente posible y que no hay que generar una burocracia pesada, se debe llegaer a una concesión con una buena perfomance y con costos atendibles; con una mirada federal y una presencia estatal que no necesariamente tiene que ser invasiva, sino que aporte con esta decisión, como otras, al despegue económico del país. Recuerda que hoy en día se ve cómo en regiones desarrolladas del mundo, como la UE, se hacen grandes aportes de fondos distribuyendo los beneficios. Esto no se puede soslayar.

Insistió en que la iniciativa de la Sociedad Estatal de la Hidrovía y el Consejo Federal Consultivo – algo a lo que pocos han hecho referencia- debe enfocarse por la positiva; en que las cosas se hagan bien, ya que nadie seriamente puede pensar que la idea del Gobierno es retroceder en esta materia, conociendo que hay que cuidar el costo logístico y el beneficio que ha traído la obra para el país. *"El análisis que se va hacer tiene que ser inteligente y corresponderá también tener en cuenta el subsidio que aportó el Estado en su momento y analizar los reclamos que se deben atender. La concesión del STN fue positiva y ahora que vence el contrato se plantea esta Sociedad con un órgano de control que durante la actual concesión no funcionó. Al mismo tiempo es importante la vinculación del aparato productivo con los puertos y las vías navegables y la presencia de las provincias con litoral fluvial está ampliamente justificada",* dijo. Simplemente si se toma el tema ambiental; señaló que al elaborarse la primera concesión, en general en las provincias no había leyes referidas a esta cuestión; cosa que ha cambiado. *"En temas como el dragado el cuidado del medio ambiente es un factor importante y corresponde que las provincias estén involucradas",* dice.

Recordó que ahora se está abriendo un espacio de consulta a los sectores privados; ya que el armado de la nueva concesión debe tomar de sus experiencias. Precisamente la formación del Consejo Federal de la Hidrovía con los referentes involucrados tiene ese sentido, porque va a funcionar antes y va a ser de donde se va a nutrir la Sociedad estatal.

Elías entiende que el aporte de los estudios

del sector privado en cuanto a propuestas frente al nuevo período de concesión – como los de la iniciativa de la BCR, los puertos privados, la Cámara del Acero y Capym- o del Centro de Navegación- serán tenidos en cuenta, así como también está definida la participación de las universidades nacionales para aportar en cuanto a los análisis de medio ambiente, las cuestiones de las obras y la ecuación económica. Asimismo, dijo, hay organizaciones con amplia experiencia como el INA o el Servicio de Hidrografía Naval que han producido muchos trabajos en la materia.

El período de consultas y el armado de la Sociedad y el Consejo Federal y el análisis de los estudios, es posible que exija por un pequeño lapso la prórroga de la actual concesión. *"Estamos hablando de la obra pública más importante para los próximos 30 años. Pero esta visión federal implica pensar en una hidrovía y un corredor más grande, que además del sistema troncal de Santa Fe al Océano, también se debe pensar en las obras de mejora en otros ámbitos del río como Santa Fe al norte para mejorar la ruta barcacera"*, dijo. Agregó que aquí pueden intervenir empresas de servicios de dragado y mantenimiento locales porque los equipos que se requieren no son tan importantes. *"En todo esto, las provincias tienen mucho que decir porque la producción del NEA y del NOA está involucrada y hay un fuerte potencial de mejorar su logística e industrializar los productos"*, explicó.

Sostuvo precisamente, que parte de la visión es que a través de la hidrovía se potencie el desarrollo de servicios e industrias que pueden generar mucha mano de obra como es el caso de la marina mercante y la industria naval – por ejemplo en remolcadores y barcazas- que derrama además en otros sectores. Y allí hay que ser muy racionales para manejarse con costos muy finos y mucha eficiencia para competir para el desarrollo de la bandera argentina.

Ciudades puerto

En cuanto a la función de las ciudades puertos, señaló que hay una necesidad de vinculación de la producción con ellas que exige responder con mayor esfuerzo para que funcione mejor; lo que involucra el desarrollo de ciencia y tecnología, así como trabajar en el desarrollo del espacio territorial. *"Esta idea va más allá de la concesión de la hidrovía en sí, ya que hay que apuntar a que se mejore la competitividad de los puertos, hacer lo más eficiente posible la vía navegable y tener un plan para mejorar los puertos públicos, mientras se deja desarrollar a los puertos privados"*, agregó.

Al mismo tiempo, destacó la nueva visión de lo que tradicionalmente se llama "campo" ya que incluso en lo que se piensa como producción de "commodities" hay mucho valor agregado y tecnología y mucho potencial de diversificación. Estas capacidades las pueden aprovechar las ciudades del Gran Rosario que cuentan con empresas cercanas que desarrollan biotecnología, gente capacitada, universidades próximas para que la producción salga con más tecnología incluída y más diversificada. *"Los puertos generan externalidades muy positivas, no hay que seguir mirándolos como un ámbito de exportación de granos o que molestan por el paso de los camiones"*, dice Elías. Agrega que se debe ver el aporte de los puertos cuando se acercan a las ciudades; porque hoy tienen mucho de tecnología y digitalización, pero este acercamiento también implica liderazgo portuario y la necesidad de generar un itinerario para esa vinculación con el hinterland y que las asociaciones locales o grupos de productores puedan participar, por ejemplo, para ver cómo ser parte en esa diversificación de exportaciones y tener lugar en la salida más allá de los grandes traders.

Precisamente la gente de San Lorenzo reclamó que las ciudades puerto de la región tengan más protagonismo y Elías destacó que en conjunto tienen enorme potencial. Precisamente los gobiernos provinciales deben nutrirse de los municipios y de las ciudades puertos y que estos se vinculen con el desarrollo productivo. *"La gente debe ser conciente que los puertos generar un montón de beneficios y es bueno que la sociedad civil esté involucrada con los puertos"*, finalizó.

Como dijimos, durante el encuentro estuvieron presentes los intendentes de Puerto San Martín y de San Lorenzo.

Precisamente, Leonardo Raimundo, de San

Coyuntura

Lorenzo, señaló descreer del cierre de la economía. *"Es importante diversificar las exportaciones y para ello lo primero es que el Estado no ahogue al sector privado sino que debe apoyarlo y no matar a las empresas"*, dijo.
Señaló que hay diferencias entre una "ciudad con puerto" donde éste último sea solo un ámbito de carga y descarga a una "ciudad puerto" que se nutre incorporando servicios y prestaciones que por ejemplo tienen que ver con los servicios logísticos, aduaneros, fiscales, por un lado y servicios como hotelería. *"Hay mucho por trabajar en ese sentido"*, dijo.

Recordó además que la zona de San Lorenzo la actividad no ha parado. *"Esta es una ciudad de trabajo, y debemos pensar en cómo este complejo de ciudades – San Lorenzo, Puerto San Martín y Timbúes- asume ese protagonismo que tiene que ver con el aporte que le hace al país y es escuchada en cuanto a demandas de infraestructura – como los accesos- con inversión del Estado que a lo largo de los años se promete y no se concreta. El futuro del país pasa por diversificar exportaciones y esto requiere de los puertos que a su vez deben contar con una conectividad acorde"*, finalizó.

Monitor de exportaciones agroindustriales: derribando mitos

FADA (Fundación Agropecuaria para el Desarrollo de Argentina) presentó por primera vez un informe inédito: el Monitor de Exportaciones Agroindustriales. Un profundo explorador de lo que aportan las exportaciones al país y en el día a día del ciudadano.
Allí uno de los datos que sorprenden es el "Top five" de productos con los que Argentina encabeza un podio mundial de Exportaciones: 1° como exportador de aceite y harina de soja, yerba mate y porotos; 2° exportador mundial de maní; 3° como exportador de girasol, maíz, soja y peras. 4° en cebada cervecera. 5° en carne vacuna, camarones, langostinos, té negro y leche en polvo. Y la lista sigue, con un amplio repertorio de economías regionales posicionadas a nivel internacional.
El estudio con 190 datos, 19 complejos agroindustriales y 10 indicadores se presentó en un evento virtual donde entre otros participaron David Miazzo y Nicolle Pisani Claro, economistas de FADA, Jorge Chemes (CRA), Gustavo Idígoras (CIARA/CEC), Adrián Bifaretti (IPCVA) y Javier Preciado Patiño (Subsecretario de Mercados Agropecuarios del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación).
Nicolle Pisani destacó que en el primer semestre del año, 7 de cada 10 dólares ingresaron al

país desde las exportaciones agroindutriales remarcando que es el aporte más alto logrado en los último cinco años. Según estos datos, las exportaciones agroindustriales representan el 74% de las exportaciones totales del país.
Las cadenas del agro ingresaron al país U$20 mil millones en exportaciones. De ese total, 70% fueron las cadenas granarias, 15% economías regionales, 8% carnes, 2% lácteos y 5% otros productos. *"Este trabajo de monitoreo nos muestra dónde estamos y nos muestra que la política internacional externa no es una foto estática, sino que va cambiando, y hay que adaptarse a esas necesidades internacionales"*, señaló Idígoras.
Otro de los indicadores del informe revela el mapeo de la riqueza de la Argentina productiva, demostrando desde dónde sale lo que se exporta (la concentración en origen de las cadenas). *"Algunos complejos pueden no tener tanta relevancia en el volumen de exportaciones a nivel*

Coyuntura

país, pero son cruciales para su región, como las distintas economías regionales", explicó Pisani Claro. El Monitor de Exportaciones revela que en la Región Pampeana destacan los complejos de granos, carnes y lácteos, representando el 94% de las exportaciones agro-pampeanas. En NEA y NOA se encuentran economías regionales como limón, poroto, forestal, té y yerba. En la Región Cuyo, el complejo de la uva representa el 50% de las exportaciones y en la Región Patagónica, peras, manzanas y el complejo pesquero, que representan el 95% de las exportaciones agropatagónicas. *"La transferencia de dinero que hay de los productores de producciones regionales, que en general son medianos y chicos, es muy grande. Todo lo producido en el lugar empieza a girar en el lugar, y si los productores están mal, se resienten las economías locales también"*, advirtió Chemes.

En relación al 74% de participación del agro, el subsecretario de Mercados Agropecuarios, Preciado Patiño aportó el lado negativo a la cosa, ya que según él este desarrollo *"también es un llamado de atención ya que significa que se han caído las exportaciones de tipo industrial o de energía, por ejemplo. Mi deseo a futuro es que el agro siga aportando, pero de una torta enormemente más grande que incluya mayor participación de servicios, industria, energía, minería, etc. Tenemos que crecer de forma armónica en toda la economía. Poder vivir mejor, va a depender de que podamos ser competitivos en muchas áreas, no sólo la agroalimentaria.*

Por su parte, el presidente de FADA, Carlos Schilling, destacó que el monitor de exportaciones, *"permitirá seguir cómo se forman, cuánto exportan, a dónde exportan y cuánto aportan. Y también cómo evolucionan según las condiciones estímulo que se les presentan"*.

Para Miazzo, uno de los mayores impactos positivos de las exportaciones agroindustriales es el "motor de empleos" el interminable circuito que generan. *"Toda esta cadena mueve empleos directos e indirectos, desde los insumos, el productor, el contratista, el maquinista, el camionero, la industria, el comercio, etc., en cada una de esas áreas se generan a su vez empleos indirectos. Pero además cada uno de esos trabajadores, con esos ingresos, consume, compra, invierte, en sus regiones, lo que impacta moviendo a la economía desde todos lados"*, explicó, como para replicar el discurso oficial.

Otro indicador del monitor es la "inserción internacional", es decir de lo que se produce, cuánto se exporta. Este indicador muestra la capacidad exportadora y la competitividad de la cadena. "Si puede exportar mucho de lo que produce, es que es competitiva", explicó Miazzo. El Monitor marca el top 3 de complejos con mayor inserción internacional: té (94%), limón (91%), legumbres (82%).

Fin de los mitos

Una discusión instalada en Argentina es la de enfrentar a la exportación y el mercado interno. Este mito de que un kilogramo que se exporta es un kilogramo que un argentino deja de consumir, este derribado con este informe, según expusieron los voceros de FADA. Argentina tiene uno de los consumos per cápita más altos del mundo en los productos que exporta. Del estudio se desprende, por ejemplo, que somos uno de los mayores exportadores de carne de vacuna, exportando el 27% de lo que producimos, pero a la vez somos uno de los mayores consumidores de carne del mundo: 51 kgs. por persona al año. Con el pan, sucede lo mismo. Vendemos a otros países, el 63 % de la producción de trigo, pero consumimos 72 kgs. de pan por persona al año. Es decir que, podemos cubrir el consumo interno y al mismo tiempo, exportar. *"El versus no existe entre mercado interno y exportación, es muy importante cuidarlos a los dos, porque nos pueden servir de válvula de escape en caso de que alguno se resienta, al igual que diversificar los mercados internacionales"*, remarcó Bifaretti.

Miazzo, afrimó que, si ante crisis económicas como la que viene sufriendo Argentina desde 2018 y, en un marco más amplio, desde 2012, las actividades productivas como la carne y la leche no pudieran colocar sus productos en el resto del mundo, se verían afectadas aún más de lo que están en la actualidad. Así, la crisis económica

general empeora porque arrastra a más sectores, pero estas cadenas tienen la posibilidad de escapar, al menos en parte, a la crisis del mercado interno y logran mantenerse a flote con la exportación, lo que significa continuar generando actividad económica, empleo y divisas. *"Es muy importante la diversificación, que es una tarea de largo plazo y no depende sólo del esfuerzo empresarial sino de una política comercial externa ajustada a la realidad"*, remarcó Idígoras. *"Se intenta abrir y diversificar mercados porque nos permite tener una mayor independencia. Por ejemplo, si la mayor cantidad de la producción de carne va a un solo país, y hay algún problema ya sea diplomático o de economía en ese país en general, pone en jaque a toda una cadena"*, reforzó Miazzo.

Otro dato importante que aportó el Monitor es que las cadenas agroindustriales aportaron más de U$3600 millones en derechos de exportación (DEX), en los primeros 6 meses del año. Esto se traduce en menos recursos para las regiones productivas que generaron la riqueza, ya que es un tributo que no se distribuye de manera automática por coparticipación a las provincias; explico Nicolle Pisani Claro. Por ejemplo, sólo en relación a cereales y oleaginosas, Buenos Aires dejó de recibir U$1.019 millones y Córdoba 886 millones, en el semestre. Esto es menos inversiones, menos actividad económica, menos empleo regional.

Perspectivas Pospandemia

Los voceros de FADA describieron que las perspectivas de los próximos meses respecto a la primera mitad del 2020, son mejores en términos de demanda internacional y de precios. Respecto a 2019, son más negativas, por los efectos de la pandemia sobre la economía mundial, pero serán positivas en competitividad cambiaria, por un incremento del tipo de cambio real. Se verá afectada la oferta exportable, por efectos de la sequía sobre granos, menor producción en actividades como la vitivinícola, peras y manzanas, pero en cambio se verá beneficiada la mayor producción en carnes y leche; y neutrales en precios, ya que la política monetaria de las principales economías ha ayudado a contrarrestar los efectos de la pandemia en los precios.

"Este Monitor permite tener datos concretos que tiran abajo varios mitos que hay en torno a las exportaciones, como que sólo beneficia a algunos o que si exportamos no nos queda para nosotros. El informe muestra que con las exportaciones se genera empleo, ingresan dólares que ayudan a evitar crisis y permiten importar lo que no producimos, como también permite al Estado mejorar los servicios que nos brinda a todos los argentinos. Es un instrumento que llega para explicar fácil en qué nos benefician las exportaciones a todos los argentinos", concluyó Miazzo.

Algunos números del Monitor de Exportaciones

- Top 3 de mayores exportadores: complejo soja (38,4%), complejo maíz (16,6%) y complejo trigo (9,2%).

- Top 3 de complejos con mayor inserción internacional: té (94%), limón (91%), legumbres (82%).

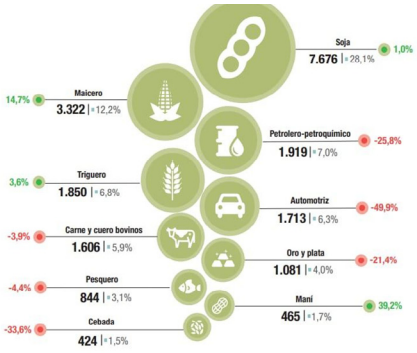
-Top 3 de productos con mayor share de mercado: aceite soja (51%), yerba mate (44%), harina de soja (36%).

-Top 3 de complejos con mayor concentración de destinos: complejo yerba (90%), té (89%) y porcino (82%).

-Top 3 de complejos con mayor concentración de origen: te (100% NEA), Lácteo (99% Pampeano) y avícola (98% Pampeano).

-52% es la inserción internacional promedio de los 19 complejos

- 65% es la concentración promedio de los primeros 5 destinos de las exportaciones de los 19 complejos



Coyuntura

Culmina una semana de violencia, inspirada por el SUPA que firma acuerdo espejo al de la Fempinra con Terminales que promueve paz social en el puerto de Buenos Aires

Con un acuerdo que le pone paz social por lo menos hasta mayo del 2021 entre las terminales y la Fempira, y al que se subió el SUPA; parece haber terminado los días complicados en el puerto de Buenos Aires, que tuvieron una nueva agresiva movida del SUPA – uno de los gremios de estibadores – que esta fuera de la Fempinra.
El accionar del SUPA impidió las operaciones en las terminales y más allá de razones legales o la irracionalidad, pegó en el movimiento de los buques y de las cargas..
Este gremio, más allá de su reconocimiento o no; mantiene una interna histórica con los Guincheros que tiene 70% de los estibadores del puerto de Buenos Aires, y forma parte de la Fempinra; mientras que un 30% son del SUPA.
El acuerdo en el ministerio de Trabajo por parte de la Fempinra junto a las terminales portuarias tuvo mucho que ver con conseguir esa paz social. Un arreglo hasta el año próximo en el actual contexto no es poca cosa, algo que según fuentes gremiales es altamente positivo. El arreglo entre ambas partes, involucra incrementos parciales en los próximos meses, un ingreso mínimo global e referencia, una gratificación extraordinaria y otra por colaboración COVID 19.

El acuerdo implica en su totalidad un incremento de 30% en cuatro cuotas, más un "premio bono" de fin de año de 40 mil pesos, un bono de coronavirus dividido en 3 partes que se va a pagar, 20 mil en octubre, 15 mil en enero y 5 mil en marzo.
Recordamos que durante las acciones violentas de los días pasados hubo reclamos de entidades de la carga que ven impedimentos y costos extras y una fuerte inquietud por la forma en que se protesta en un contexto donde el comercio exterior de carga general no pasa por su mejor momento, ni mucho menos.

Ataque al puerto?
Todo esto en el medio de cierto ambiente extraño donde se le pega al puerto de Buenos Aires desde algunas esferas oficiales desempolvando viejas historias entre unitarios y federales más dignas de una charla de café con Felipe Pigna; sumado a las "carpetas secretas" y presiones que pretender correr el futuro del puerto hacia otro lado…
Antes las presiones eran para convertir a Puerto Nuevo en un Puerto Madero II, ahora, en un gobierno nacional y popular, seguirá así la cosa?...*Qué dirán los funcionarios en La Plata?*

Delfino reelegido en el Centro de Navegación

El Centro de Navegación eligió a la Comisión Directiva de la Entidad para el próximo período 2020 - 2022. En la misma fue reelegido como *presidente Julio Delfino, (A.M. Delfino) acompañado como Vicepresidente 1º por Patricio Campbell (Ocean Network Express Argentina); Vicepresidente 2º, Javier Dulce (Agencia Marítima Dulce); Secretario, Pablo Tsolis (Tsolis Shipping and Services International.); Prosecretario, Alejandro López (Hamburg Sud Sucursal Argentina); Tesorero, Sebastian Balestrini (Ag. Marítima Robinson.); Protesorero, Germán Prieto (Agencia Marítima Internacional.); Vocales, Guillermo Paroli (Agencia Marítima Nabsa); Flavio Marassi Teixira, (Alpemar); Santiago Simón (Marítima Heinlein); Pablo Menéndez (Shipping Services Argentina). Miembros suplentes, Daniel Santinelli (Cosco Argentina Marítima); Marcelo Sorribas (Independent Ship Agents); Arturo Hosch; (Agencia Marítima Martin); Paulo Damianovich (Hapag Lloyd Argentina); Javier Luser (Mediterranean Shipping Company); Tribunal de ética, Antonio Delfino, Juan Kwist, Rubén Barragán; Comisión revisora de cuentas: Enzo Bottan, Francisco Stumbo y Martín Silman*

Hidrovía

Definiciones del Centro de Navegación sobre la reformulación tarifaria de la concesión del SNT y algunas cosas más

Directivos del Centro de Navegación continúan difundiendo el estudio que presentó la entidad ante las autoridades, sobre la propuesta de reforma de la estructura tarifaria para la próxima concesión del sistema de navegación troncal. Esta vez a través de una conferencia virtual organizada por el Timón Club.

Coordinado por el presidente del Timón, Jorge Alvarez, expusieron Julio Delfino - en la foto- Pablo Tsolis y Alfonso Mingo Jozami, presidente, secretario y gerente general respectivamente del Centro, entidad que reúne a los agentes marítimos. El trabajo -que presentamos más en detalle en estas páginas en ediciones anteriores- propone a la hora del cobro del peaje, el fin de las secciones y subsecciones y la inclusión a la hora de definir la tarifa, un índice de la distancia recorrida por los barcos.

Para la gente del Centro el estudio permite establecer un sistema eficiente, justo y con baja de tarifa y que a la vez sea rentable para el concesionario.

Señalaron que el trabajo es fruto del estudio del Comité de Hidrovía que se formó dentro del Centro y que tuvo una primera entrega más técnica en cuanto a obras hace un año luego de la interacción con los prácticos para analizar qué tipo de obras se requerían y que luego fueron consensuadas con los agentes. Ya hace unos meses se hizo esta segunda entrega a partir de un pedido de las autoridades para que el nuevo operador pueda tomar algunas sugerencias de los usuarios, de forma de hacer el sistema más justo, eficiente y que que potencie el comercio exterior argentino, sostuvo Delfino.

Precisamente del Comité del Centro de 15 miembros, participan representantes de todos los tráficos, y el directivo destacó la importancia de haber llegado a un proyecto consensuado con el acuerdo de todos. *"La obra va a definir el futuro del comercio exterior por un largo plazo y hay que trabajar para lograr la mejor opción"*, agregó Tsolis.

Jozami destaco que hay una mirada federal. *"Hay que dejar de lado ese falso debate entre*

Buenos Aires y Rosario, este es un trabajo con visión integrada. El mejor resultado de la hidrovía se da donde todos los actores apuntemos a una visión de consenso", afirmó.

La propuesta del Centro, agregó Delfino es fomentar el tráfico y estima los números en base a una concesión de 10 años y obras de profundización a 38 pies.

El esquema actual, entiende el trabajo, tiene algunas distorsiones, basado en un calado de diseño de hace 25 años, con corte de secciones y tomando exlusivamente el TRN impacta mucho más en algunos tipos de buques y de alguna manera pena exageradamente a aquellos que no van up river. La propuesta apunta agregarle otros índices como la distancia efectivamente recorrida que le daría eficiencia para todo el sistema y reduciría esas distorsiones. "Con este sistema ganan todos los tráficos y puertos", agrega Delfino.

Así, mantiene el TRN y calado con algunos ajustes, coeficientes para algunos buques y un cap máximo de facturación de 53000 ton. (hoy, un pequeño porcentaje de los buques que transitan la vía superan ese valor). Por otro lado, el propio dragado de 38 pies compensaría a los buques graneleros que hoy de alguna manera están beneficiados por el sistema de secciones, pudiendo completar más bodega y en ciertos casos – con los subproductos- evitando tener que completar en los puertos del sur.

En cuanto a la inversión en obras con el dragado a 38 pies y otros cambios sería un costo de U$125 millones. Los directivos del Centro señalaron que si bien la formula actual del calado se mantiene, esto no implica seguir analizando con un futuro estudio los calados máximos reales de entrada y salida lo que daría una mayor visibilidad y

Hidrovía

equidad al sistema.
Precisamente el incluir el factor de la distancia recorrida se definió luego de simulaciones matemáticas y consensuar con los representantes de líneas de tráficos distintos. *"Aquí es importante el consenso y no pensar la hidrovía desde lo particular. Con este incide bajan los costos en todos los casos y esta es una buena noticia", agregó Delfino.*
Además explican que a diferencia de lo que se viene dando desde la concesión original que se trabaja con un mismo buque modelo, este nuevo índice permite generar una tarifa flexible que ayude en el caso de cambios en el tipo de embarcación.
"Estamos hablando de un tema técnico, no político. Hay que evitar visiones sesgadas, y avanzar en un debate enriquecedor donde como en este caso, se quiere contemplar la mejor solución para la hidrovía que es un elemento central para el desarrollo de la Argentina", agrega Delfino.
Ante la consulta sobre los buques de cabotaje de bandera argentina, que hoy abonan una tarifa pesificada, Delfino señaló que si bien no se puso en el análisis, no inciden en la ecuación. Así que planteó que se podría hasta eximirlos del peaje y de esa forma también se ayudaría a promover su desarrollo. *"Es importante promover el transporte entre puertos argentinos"*, agregó.
En cuanto a la intreacción con el gobierno, Tsolis señaló que el Centro ha visto una buena predisposición con los estudios presentados tanto en la relación con el gobierno anterior como el actual, En cuanto a la Sociedad Estatal y el Consejo Asesor, Delfino señaló: *"defendemos que lo que se haga tenga que ver con un trabajo profesional, transparente, que exista el control público privado, que se hagan las obras necesarias con costos racionales y que permitan al país ser competitivo".*

Nueva concesión, esperar o avanzar ya?

Jorge Alvarez – que además de presidente del Timón Club es titular de la Cámara Naviera- manifestó su inquietud por el hecho de que la sociedad del Estado que se creó para gestionar y controlar la hidrovía, termine tirando para atrás las ventajas que ha generado el sistema de concesión de la vía troncal para el comercio exterior del país, y que, según resaltó, han sido muchas en todos estos años; más allá de las rectificaciones que se tengan que hacer.
Agregó que no sería positivo encarar una licitación demasiado pronto sin evaluar los aportes de las distintas partes involucradas.
Advirtió por ejemplo, que no debieran incluirse otras áreas que no tienen que ver con la vía troncal en cuestión como el Alto Paraná. *"Es mejor profundizar el diálogo aunque lleve más tiempo y no sacar apresuradamente algo que luego complique el sistema. Hoy la concesión esta funcionando. Tengo temor de que ante un cambio de administración, funcionarios que quizá no están tan consustanciados con estos temas tomen decisiones apresuradas. Es bueno hacerlo pronto y bien"*, explicó.
En ese sentido, Delfino señala que es bueno aprovechar el fin de la concesión y no demorar como una oportunidad para mejorar la próxima, apuntando a que sea más justa y más eficiente y se logre una mejor perfomance.

Mercados

Mano de obra en riesgo para la cosecha de arándanos

Así como sucede en varios segmentos de la producción en las economías regionales, la cosecha de arándanos que ya está inmersa en la campaña, tiene un período de trabajo más intenso durante los meses de octubre a diciembre movilizando en el NEA de manera directa e indirecta a más de 12.000 personas, mano de obra que resulta imprescindible para poder exportar sus frutos y traer divisas al país.
Pero en la coyuntura hay complicaciones para atender a la demanda de trabajo, señala la Asociación de Productores de Arándanos de la Mesopotamia, APAMA en un comunicado. *"Es gratificante ver el mayor movimiento comercial que se genera en las ciudades sobre el fin de año de todo el personal que con tanta dedicación cosecha uno por uno los arándanos que hacemos crecer durante todo el año. Pero ante la situación económica general, agravada por la pandemia, el gobierno ha establecido el IFE (Ingreso Familiar de Emergencia), que se suma a otros beneficios existentes. Esto ocasiona un impacto negativo en la posibilidad de registrar a nuestros trabajadores ya que al registrarse pierden este nuevo beneficio, reduciendo en gran medida la mano de obra disponible para nuestra actividad de cosecha"*, argumenta la entidad.

Ante esta situación, se ha presentado en la Cámara de Diputados de la Nación, bajo la autoría de Mayda Cresto, Diputada Nacional por Entre Ríos y acompañado por 16 diputados nacionales, el Proyecto de Resolución 4323-D-2020, en el que se solicita al Poder Ejecutivo Nacional darle continuidad al Ingreso Familiar de Emergencia, creado por Decreto 310/2020, a los trabajadores rurales temporales de las economías regionales que realicen cosechas durante la pandemia del COVID 19.
Se trata de un tema que la entidad viene tratando con los ministerios de Agricultura y de Trabajo y es de esperar que tenga una resolución feliz como para que no se complique aún más la presente temporada que la misma situación de pandemia lleva a varias incertidumbres en cuanto a demanda de los mercados y a la logística para acceder a ellos.

Expectativas con las cerezas

Mientras se está lanzando la temporada de exportación de arándanos, varios productores están focalizándose en las cerezas con mayor rentabilidad aunque exigiendo fuertes inversiones; especialmente por el boom comprador chino. Según estimaciones, las exportaciones pueden llegar a crecer 50% respecto al año pasado. Si bien hablamos de un volumen incipiente respecto a países como Chile que tienen en este producto un ingreso multimillonario en dólares.
El volumen de 8000 y 9000 tons desde la Argentina no está mal en el actual contexto antiexportador.
Recordamos que la temporada de expo de cerezas es continuidad de la de arándanos.

Vuelos cagueros y los "gost" la expectativa en Ezeiza

Más allá de que aún no se define cuándo comenzarán los vuelos internacionales de pasajeros en Ezeiza, - solo operan algunos de repatriación de gente en uno y otro sentido- sigue el movimiento de vuelos de cargueros o los llamados "gost" que son aviones de pasajeros adaptados a carga. Incluso en estas semanas algunas compañías de pasajeros utilizan los viejos horarios para operar con aviones para operar carga. En un promedio en general que ha caído 30% en volumen, sin embargo se ven líneas de todos los orígenes que siguen llegando, incluso operando en horarios "normales" (habitualmente

Mercados

los cargueros operan de noche) desde varios vuelos de British, KLM, Avianca, American, Aerolíneas, y algo de Turkish y Qatar, hasta los cargueros de Lufthansa, LATAM, o UPS o Atlas. En general están viniendo a full y ahora también saliendo con exportaciones, especialmente con el comienzo de la temporada de perecederos.

Competencia peruana: quiere ser el supermercado del mundo

Debido a las características naturales – agua, tierras- y mano de obra calificada, el rol del país es ser la despensa de alimentos del mundo, un papel innegable que es el camino hacia su desarrollo *"por lo que debe trabajarlo de una manera inteligente, con productos que generen alto valor agregado como los superfoods o los productos orgánicos. Nuestro rol no es competir con productos commodities, ni tener una producción masiva, sino superfoods para el mundo y diferenciarnos, sacar el mayor valor posible".* Esto no lo dijo un empresario argentino, sino José Antonio Gómez Bazán, el gerente general de Camposol: la primera multinacional de alimentos saludables del Perú en Estados Unidos. La compañía también tiene operaciones productivas en Colombia, Uruguay, Chile, y de distribución, ventas y marketing en Canadá, Estados Unidos, China y varios puntos de Europa.

Anticipo sobre lo que pasó en el Congreso Argentino de Ingeniería Portuaria

Como es habitual, interesantes trabajos se presentaron en el XI Congreso Argentino de Ingeniería Portuaria organizado por AADIP – Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios- y la rama argentina de PIANC (Asociación Mundial para las Infraestructuras de la Navegación)

Del encuentro, realizado esta vez en forma virtual, participaron especialistas de Argentina y del resto del continente y países europeos.

Fue abierto por el Ing. Alberto Del Vecchio, y el Ing. Alejandro Martínez, Decano de la Facultad de Ingeniería UBA y contó con la moderación en varias de las sesiones y el cierre del presidente de AADIP y de delegado de PIANC, en Argentina, Raúl Escalante. Además moderaron varias sesiones el vicepresidente de la Asociacion, Carlos Ginés y el secretario Sebastián García.

Este año las presentaciones se enfocaron en un amplio espectro de la actividad: desde varios trabajos sobre infraestructura en los puertos de Bahía Blanca, así como de Puerto Madryn, Rawson, una iniciativa sobre completado de buques en el acceso al Río de la Plata, una presentación sobre planificación portuaria en tiempos disruptivos; la importancia de los estudios de investigación, previos, durante y posterior a la vida útil de las obras portuaria; así como sobre gestión continua de la traza de la Vía Navegable Troncal para garantizar la navegabilidad en el tramo Santa Fe – Confluencia; la clasificación de vías navegables en Sudamérica. renovación y mantenimiento de pavimento de muelle

en una terminal de contenedores; modelo de riesgos de navegación mediante modelos de maniobra de autopiloto en combinación con análisis de datos AIS y simulación en tiempo real; ejemplo de uso del modelo IWRAP en el Rio de La Plata: Navegación en El Codillo; modelo de cálculo de riesgo de varada en navegación interior mediante simulaciones de navegación y predicción de squat; modernización del sistema de balizamiento del puerto Buenos Aires; análisis de la ribera de la ciudad de Buenos Aires; uso de tecnología en la Hidrovía Paraguay - Paraná para mejorar condiciones de seguridad y optimización del sistema; ayudas visuales versus ayudas electrónicas a la navegación; los 25 años de gestión ambiental en la Vía Navegable Troncal concesionada secciones Santa Fe - Océano y Santa Fe – Confluencia; estudio integral de la dinámica costera de la provincia de Buenos Aires, así como la dinámica fluvial del estuario del Rio Chubut y la migración del puerto Rawson-

Del encuentro participó entre otros el presidente de PIANC, el español Francisco Esteban Lefler quien hizo una presentación sobre la actualidad

Mercados

de la entidad y como afecta la situación de pandemia. Creada en 1885, PIANC es la asociación líder para las entidades públicas y para el sector privado en el diseño, desarrollo y mantenimiento de puertos, vías fluviales y áreas costeras que reúne a los mejores expertos internacionales en temas técnicos, económicos y ambientales relacionados con la infraestructura de transporte marítimo. Es conocida por sus excelentes informes técnicos de alta calidad sobre puertos e infraestructuras.
Asimismo, durante el encuentro se informó sobre el trabajo que se hace con el grupo de Jovenes Profesionales de PIANC, un detalle del trabajo de las distintas comisiones de la entidad y el apoyo que brinda tanto PIANC como AADIP a los jóvenes ingenieros. También hubo un espacio para la presentación del Libro de CEDA-IADC "Dredging for Sustainable Infraestructure", realizada por Jan Van den Driessche, que habla de los nuevos enfoques que vinculan las tareas de dragado con el cuidado del medio ambiente. *(Nota completa en la edición de fin de septiembre de la revista Megatrade)*

ITL TRACK, nueva herramienta de seguimiento de cargas en tiempo real para los usuarios de Exolgan

El Grupo ITL anunció que a partir de este mes ha puesto a disposición de sus clientes ITL TRACK, una novedosa herramienta que permitirá el seguimiento en tiempo real de cargas de importación y exportación. Este producto permitirá a los usuarios conocer en todo momento y de una forma simple la ubicación y el estado de sus cargas en la terminal Exolgan.
En el caso de la Exportación, los usuarios de Exolgan podrán saber cuándo su carga ingresó a la Terminal y cuándo fue embarcada. Además, a través de su novedoso sistema de notificaciones podrán conocer de inmediato datos relevantes o información adicional de sus operaciones.
Los importadores, en tanto , se beneficiarán a partir del seguimiento de sus cargas y recibirán notificaciones en el momento del arribo del buque y a partir del cual su carga estará disponible para su coordinación. Además la empresa señaló que todos los procesos operativos de Exportación e Importación están incluidos en la herramienta y se podrá acceder a la plataforma desde cualquier dispositivo.
Con ITL TRACK, además, cada usuario podrá disponer de un registro historial con todos los datos disponibles de operaciones pasadas.
Además, los clientes del Grupo ITL que utilizan el servicio de transporte, podrán saber en tiempo real su ubicación y el horario de arribo a tu planta. Asimismo, para aquellos clientes que contrataron servicios de depósito fiscal, logística nacional y distribución podrán darle seguimiento a su carga desde su llegada hasta la entrega de sus productos en destino final.
"ITL Track, es una herramienta de vanguardia, útil y práctica para que nuestros clientes estén informados en todo momento y en todo lugar del estado de su carga. Es única en el mercado y con ella podrán ahorrar tiempo contando con toda la información de sus operaciones en tiempo real: destinos, horarios, estadísticas, indicadores históricos de gestión y mucho más", señaló Roberto Triay Cuestas, director comercial de Negocios Integrados del Grupo ITL.ITL
En detalle, ITL Track permite acceder en tiempo real a la siguiente información: Estado y localización de contenedores en puerto; notificaciones de eventos personalizadas; alertas ante demoras o imprevistos. seguimiento de transporte en tiempo real; registro de órdenes de distribución al instante; información histórica de operaciones.
Recordamos que Exolgan, Exologística y Logistic Platforms Investment (LPI) son las empresas que conforman el grupo ITL (International Trade Logistics S.A.), que ofrecen un servicio portuario especializado, el almacenamiento de mercaderías en plataformas propias, logística in house y servicios de distribución, brindando de esta manera un servicio integral al comercio exterior y a la cadena de abastecimiento. Con operaciones en Argentina, Brasil y Uruguay, emplea alrededor de 1900 personas en forma directa, 1400 localmente.

Estudios

DHL y el libro blanco para garantizar la cadena de suministro estable para insumos médicos y las vacunas que se vienen

DHL, en colaboración con McKinsey & Company en calidad de socio analítico, publicó el "libro blanco" "Aportando resiliencia ante la pandemia" que estudia sobre cómo garantizar cadenas de suministro y logística estables para vacunas y productos médicos durante la crisis de COVID-19 y futuras emergencias sanitarias

Fuentes de DHL explicaron que dado que se espera que las primeras autorizaciones de uso de emergencia para vacunas del anti-COVID-19 entren ya en vigor en el último trimestre de 2020, los proveedores logísticos se enfrentan al desafío de establecer rápidamente cadenas de suministro de material sanitario para poder entregar sueros en cantidades sin precedentes: más de 10.000 millones de dosis a distribuir en todo el mundo. Actualmente, se están desarrollando y ensayando más de 250 vacunas en siete plataformas diferentes. Con las vacunas anti-COVID-19 saltando rápidamente etapas en su desarrollo, es probable que se impongan rígidos requisitos en materia de temperatura (hasta -80°C) en determinadas vacunas para asegurar que se mantenga su eficacia durante el transporte y el almacenamiento. Esto plantea nuevos desafíos logísticos en la cadena de suministro existente para productos sanitarios, que normalmente distribuye vacunas a 2–8°C.

En el estudio, DHL evalúa cómo abordar de manera efectiva el transporte de vacunas en calidad de producto altamente sensible a las temperaturas, para combatir la proliferación del virus en el futuro. La magnitud de esta tarea es enorme: Para ofrecer una cobertura global con las vacunas del COVID-19 se requerirán hasta 200.000 envíos en contenedores, 15 millones de entregas en cajas refrigeradas y 15.000 vuelos a lo largo de las diversas estructuras de la cadena de suministro.

"La crisis del COVID-19 se ha manifestado con una magnitud y un impacto sin precedentes. Los gobiernos, las empresas y el sector logístico han tenido que adaptarse rápidamente a los nuevos desafíos. En nuestra calidad de líderes en logística, queremos compartir nuestra

experiencia de funcionamiento durante una de las mayores crisis sanitarias de la historia reciente, para así desarrollar estrategias en un mundo cada vez más interconectado", explica Katja Busch, Chief Commercial Officer DHL.

La futura gestión de crisis de salud pública incluirá cooperaciones público-privadas

Obviamente, desde el inicio de la pandemia, ha aumentado la demanda de suministros médicos. Por ejemplo, dice el informe, UNICEF adquirió 100 veces más mascarillas y 2.000 veces más guantes de uso médico que en 2019. *"El traer los suministros médicos desde un origen distante para que pudieran usarse en primera línea ha sido una de las actividades más esenciales de la gestión de respuesta a la pandemia en la primera fase de la emergencia sanitaria. Para el EPP en concreto, la logística interna supuso un gran reto debido a la concentración geográfica de la producción, las limitadas capacidades de carga aérea y la falta de controles de calidad de llegada. Para asegurar un suministro estable de material médico en futuras crisis sanitarias, los gobiernos deberán establecer un esquema detallado de estrategias y estructuras para crisis de la salud pública, en colaboración tanto con el sector público como con el privado", agregó.*

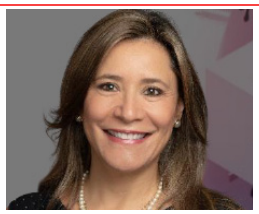
"En las Américas y a nivel global, DHL ha desempeñado una función vital durante la pandemia con un efectivo manejo logístico de EPP y suministros médicos. Desde el inicio de esta crisis sanitaria, hubo lecciones aprendidas e identificamos que debíamos prepararnos para una distribución masiva y urgente de la vacuna", dijo Claudia Roa, VP de Life Sciences

Estudios

and Healthcare de DHL para las Américas - *en la foto-*.

"El manejo logístico de estos suministros durante una crisis como la que se está viviendo, requiere de una amplia experiencia en el transporte y la cadena de suministro de productos farmacéuticos y de material médico, además de una amplia red global como la de DHL lo suficientemente sólida y flexible para adaptarse a los retos de una pandemia mundial. Las características de las vacunas contra el virus COVID-19 requerirán un manejo logístico más complejo, por eso la importancia de una estrecha colaboración entre los sectores público y privado para una efectiva distribución a nivel global".

Agregó la gente de DHL que para iniciar el diálogo entre los diferentes actores y mejorar la resiliencia ante la pandemia en la logística de suministros médicos, la empresa ofrece un marco para la colaboración de las empresas logísticas con autoridades, políticos, ONG y con el sector de ciencias de la vida. Este marco contribuye a establecer medidas que aseguren el mayor grado de estabilidad y seguridad posible para las cadenas de suministro. Además



de un plan de respuesta a emergencias, el marco incluye una red de cooperaciones, una sólida infraestructura de logística física y transparencia en la cadena de suministro gracias a las herramientas de TI. Y por último, debería constituirse una unidad de respuesta con un mandato claro para implementar rápidamente todas las actividades críticas.

Para leer el estudio en su totalidad, acceder al link siguiente: *https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/core/documents/pdf/glo-core-delivering-pandemic-resilience-2020-Spanish.pdf*

Nuevo Encuentro de Cámaras de Comercio Exterior en la CAC

La Cámara Argentina de Comercio y Servicios (CAC) realizó una nueva edición del Encuentro Nacional de Cámaras de Comercio Exterior, que contó con la participación de representantes de entidades de esa actividad de todo el país.

La actividad, que se realizó en forma virtual, fue abierta por de Andrés Traverso, jefe del Departamento de Comercio Exterior de la CAC, y siguió con las exposiciones de miembros de la entidad y de las cámaras participantes, que transmitieron las distintas problemáticas sufridas en sus jurisdicciones.

En primer lugar, los integrantes de la Comisión de Exportaciones e Importaciones de la CAC, representada por Jorge Fernández, Fernando García Martínez, María Ester Cianciolo, José Luis González Selmi y Marlene Hass, se refirieron a la situación actual de la operatoria de comercio exterior. Los representantes del interior se refirieron a la preocupación por las limitaciones a la salida de las LNA y las SIMI, las complicaciones logísticas y de acceso al puerto y alguna expectativa acerca del Consejo Público Privado para la promoción de las exportaciones.

Carlos Restaino, presidente de la Comisión de Integración y Mercosur de la CAC, hizo hincapié en las necesidades, primero, de la Argentina de integrarse para desarrollarse, y de la OMC de actualizarse como organismo. Asimismo expuso sobre el presente del Mercosur y las proyecciones de Argentina como próximo país al frente de la presidencia del bloque.

Del encuentro también participaron Marcelo Elizondo, director de la CAC; y el jefe del Departamento de Economía, Matías Bolis Wilson, que brindó un panorama de la coyuntura económica local e internacional.

Coyuntura

Córdoba: Plan de empleo vinculado al comercio exterior

El Gobierno de Córdoba anunció la puesta en marcha de un plan de empleo vinculado a la promoción del comercio exterior. La iniciativa busca generar en primer término 100 oportunidades de empleo y mejorar la competitividad exportadoras de las pymes cordobesas.

El programa implica que quienes accedan a la propuesta se incorporarán como ayudantes técnicos en comercio exterior, para insertarse laboralmente en empresas exportadoras o con potencial exportador. Además, se les brindará capacitación y entrenamiento. Las capacitaciones se extenderán por 80 horas, serán bajo la modalidad virtual y estarán a cargo del Instituto Superior de Comercio Exterior de la Cámara de Comercio Exterior de Córdoba.

Por otro lado, el monitoreo y seguimiento del entrenamiento estará a cargo de la Agencia Pro Córdoba. Asimismo, se dispondrán prácticas virtuales y presenciales de 25 horas semanales, durante ocho meses.

La propuesta está destinada a personas con formación en carreras afines al comercio exterior, que registren domicilio en la provincia. Se les asignará una beca estímulo de $12.000

que será cofinanciada con las empresas participantes.

Al respecto, el gobernador cordobés, Juan Schiaretti - en la foto- destacó en una conferencia de prensa la propuesta y afirmó que permitirá generar oportunidades de empleo que se adapten a las nuevas condiciones impuestas por la pandemia. *"Buscamos insertar laboralmente a los jóvenes. Hay una nueva normalidad y debemos darles la oportunidad. Habrá nuevos programas de inserción en otros sectores productivos. Por eso estamos dispuestos a replicar este programa en las más diversas actividades"*, indicó. El mandatario provincial sostuvo que *"el comercio exterior es una de las marcas distintivas de la provincia. El trabajo del sector público con el privado es un sello distintivo de Córdoba. Esto significa avanzar hacia lo que exige la nueva realidad"*,

Consejo de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional

El ministro Felipe Solá puso en funciones el Consejo Federal de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional dependiente de la Cancillería argentina. El objetivo es *"incentivar las economías regionales y levantar el perfil exportador de las Pymes provinciales, en el cual los gobernadores provinciales tendrán un rol fundamental para definir las estrategias de promoción comercial, de oportunidades de inversiones y de cooperación internacional"*, dice el comunicado de Cancillería.

Tras la publicación del decreto firmado por el presidente de la Nación; el secretario de Relaciones Económicas Internacionales, Jorge Neme, indicó que *"el Gobierno Nacional tiene el objetivo de llevar las exportaciones a US$ 100 mil millones, por eso era necesario la creación de un espacio institucional federal donde las provincias tengan protagonismo y sean parte de las estrategias de promoción del comercio exterior que lleva adelante la Cancillería. El Consejo va a potenciar la inserción internacional de nuestras economías regionales e incrementar la productividad de las provincias para proyectarlas a los distintos mercados del mundo"*.

Según dice el comunicado, el Consejo Federal de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional forma parte, al igual que el Consejo Público Privado para la promoción de las exportaciones, de una estrategia integral de comercio exterior, que lleva adelante la Secretaria de Relaciones Económicas Internacionales, la Subsecretaria de Promoción del Comercio y las Inversiones y la Agencia Argentina de Inversión y Comercio Internacional (AAICI).

Puertos

Valparaíso como salida de las cargas de los países vecinos

Si bien es un muy pequeño porcentaje el de carga de otros países cercanos que pasan por el puerto de Valparaíso, la autoridad de dicha terminal del Pacífico va por más y en ese sentido como una de sus actividades organizó el encuentro "Puerto Valparaíso al servicio de los negocios del Conosur", donde a través de Juan Marcos Mancilla, gerente de logística de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) se expusieron las capacidades y ventajas de operar por dicho puerto.

El encuentro estuvo patrocinado tanto por ProChile, -allí participó Juan Páez, su representante en la Argentina- y Pro Mendoza y a través de su gerente general, Mario Lazzaro, quien señaló que dicho ente viene siendo un enfático defensor de la salida de los productos de esa provincia por el Pacífico. El encuentro contó con la moderación de Carlos Cárcamo Ortiz, Coordinador Comercial Marketing & Eventos del Puerto de Valparaíso.

Entre otros datos, Mancilla señaló que en 2019 el puerto movió unos 900 mil teus liderando en productos la fruta, cobre, vino, entre otros. El principal cliente del puerto es China, con 25% de lo que sale. En cuanto a importaciones, lideran textiles, maquinarias, bobinas y planchas de acero, teniendo también a China como el principal origen.

Dos elementos claves han permitido una franca evolución del puerto en estos años. La creación hace ya unos años de la ZAL, ubicada a unos 12 kms del puerto, donde se hacen todos los procesos de fiscalización y es el buffer donde se controlan los flujos con la terminal, unido por el "camino de la pólvora" exclusivo para el tráfico de camiones. Con una terminal especializada en contenedores (TPS), es reconocido el poco espacio de expansión del área portuaria en sí con sus 15 hectáreas, por lo que la ZAL ha ayudado en grande para mejorar su rendimiento. Esta obra precisamente permitió sacar 600 mil camiones de la ciudad y redujo enormemente la estancia de las cargas en las terminales.

Otro de los puntos claves en la eficiencia de los flujos es la creación del Port Community System

a través del cual se digitalizan 500 mil viajes pro año y se recibieron unos 900 mil documentos electrónicos en el año.

En cuanto al efecto de la pandemia en la actividad, Mancilla destaca la movida de la suspensión de viajes de las navieras y el roleo de carga y el fuerte impacto en la industria de cruceros. De los 1200 trabajadores directos que tiene el puerto, hubo mínimos contagios y no se ha detenido un solo turno en las operaciones. *"Ha quedado demostrado el rol clave de la logística en esta época de pandemia continuando con las operaciones"*, afirma.

Cree que hay fuertes desafíos para los puertos como el hecho de que tres alianzas manejen el 91% de las cargas de contenedores y el gigantismo y la mayor tecnologia de los buques con nuevos diseños que llegan a casi 400 mts de eslora y más de 60 de manga, lo que genera mayor estrés sobre los puertos, el yard en sí y en toda la cadena de suministros. No hay que olvidar además que la ciudad de Valparaíso tiene áreas protegidas por su patrimonio histórico y cultura existe un fuerte compromiso con el puerto.

Todo esto, dice Mancilla, exige más eficiencia logística, mejor infraestructura, y más tecnología, así como una mayor coordinación permanente con los actores de la cadena logística. En particular se está pensando en incorporar el modo ferroviario que hoy es mínimo en el puerto, apuntar a mejorar los rendimientos, más espacio para los buques, mejor equipamiento, nuevas áreas de apoyo logístico frente al crecimiento de la demanda– hay espacios cercanos al área de la ZAL-, automatización de procesos y más operación en línea. Entre otros destaques, señaló la formación

Puertos

de un foro de Comunidad logística portuaria cuyos aportes luego se llevan a la práctica.
Todo esto significa llegar a ser un puerto 4.0 donde además se ofrezcan servicios de valor agregado, para buscar lo que Mancilla llama un "óptimo global", más que lograr un "optimo local" para lograr una optimización del flujo de transporte general.
El sistema Silogport – Sistema Logístico Portuario- que conecta la ZAL, las terminales y los depósitos, viene siguiendo cómo va evolucionando la conectividad donde el objetivo final es llegar a ser un puerto hiper conectado, añadió el ejecutivo. Precisamente el plan 2021 al 2025 habla de una logística global asociada a la hiperconexión. *"Es un salto cuántico que el puerto quiere dar"*, agrega. Advirtió que uno de los problemas con la incorporación de tecnología, es la rapidez con la que evoluciona. Lo importante al hablar de incorporar tecnología es capacitar a la gente, agrega. *"No hablamos de cesantías sino de "tecnologizar" a la gente para hacerla más especializada",* insiste.

Salida para los vecinos

Por otro lado, Mancilla destaca las eficiencias que permite el nuevo complejo fronterizo Libertadores, 10 veces más grande que el anterior complejo y con 400% más de capacidad. El paso de los Libertadores es una vía fundamental de integración entre ambos países y por donde pasa gran parte del comercio de Chile con Argentina y con el Mercosur.
De todos modos, las principales exportaciones de Argentina, Uruguay y Brasil que salen por Valparaíso, no llega al 4% de lo que mueve el puerto. Este porcentaje se mantiene estable en los últimos años. Allí se destaca el vino que es 2% de lo que exporta el puerto, seguido por frutas y verduras.
Respecto a los mercados de Asia, Valparaíso tiene dos servicios con un transit time de 27 días. Para este año se espera para mover unas 2.4 millones e tons. Mientras tanto a Europa tiene un servicio de 24 días. Por otro lado viene siendo todo un éxito el servicio express a China de 22 días.

Mendoza defiende salida por Chile

Mario Lazzaro de Promendoza, destacó que el acuerdo de libre comercio cerrado el año pasado entre Argentina y Chile, *"nos hace parte de una misma región"*. Agregó que es cada vez más creciente el trabajo conjunto de la agencias de promoción ProChile y ProMendoza. Hay programas como los de encadenamientos productivos, donde ambos países trabajan en forma sinérgica para sacar la producción en forma asociada. Además se vienen dando inversiones del lado chileno en materia de infraestructura; mientras que en Mendoza se viene trabajando para vincular y mejorar las rutas y así la competitividad. En este corredor, Mendoza tiene la oportunidad de actuar como nodo logístico y ofrece ventajas desde el hub de Palmira con ventajas de que la mercadería ya sale exportada evitando impuestos. *"Estamos convencidos sobre lo que significa la macro región que integra Mendoza con la región Metropolitana y la Quinta Región en Chile, vinculando nuestros ecosistemas. La vinculación con Chile y a través suyo con los mercados del Pacífico es central y en ese sentido el Puerto de Valparaíso es fundamental",* agregó.
Una de las tres zonas primeras aduaneras de Mendoza está ubicada en Palmira. Allí se está construyendo una vinculación como nodo previo para que la carga que proviene de otras provincias se vincule con la ruta a Chile sin pasar por la ciudad. Asimismo ya está en marcha la mejora de la ruta del tramo Mendoza Libertadores y hay una propuesta para reactivar las red ferroviaria y vincularse a la zona primaria franca en Luján. En su ferviente defensa de la salida por el Pacífico y en especial por Valparaíso, Lazzaro recordó que desde Mendoza las cargas que salen cruzando la Cordillera no tributan sobre el costo de la logística terrestre, cosa que si ocurre cuando la carga de la provincia se embarca hacia los puertos que tienen salida por el Atlántico. Tampoco se paga el THC. Al cerrar señaló: *"Valparaíso tiene la fortaleza de ser un puerto más rápido y para los mendocinos es más fácil para programar nuestras cargas"*. **Un mensaje para la logistica vinculada a los puertos argentinos**

Coyuntura

Argentina sede de Centro Especializado en Ciencias Oceánicas

Argentina fue seleccionada como sede de un nuevo Centro Especializado de Ciencias Oceánicas de la UNESCO en el marco del programa OTGA (Ocean Teacher Global Academy) de la Comisión Oceanográfica Internacional (COI).

El centro estará dedicado al desarrollo de capacidades y la formación en materia de ciencias oceánicas en los países de la región con vistas a asistir a los Estados a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de la Década de Ciencias del Océano para el Desarrollo Sostenible de la ONU.

La propuesta argentina fue elaborada en conjunto por la Cancillería, el Servicio de Hidrografía Naval (SHN) -dependiente del Ministerio de Defensa -, la Escuela de Ciencias del Mar de la Armada Argentina (ESCM) y el Departamento de Ciencias de la Atmósfera y los Océanos de la Universidad de Buenos Aires (UBA).

Daniela Castro, Secretaria de Investigación, Política Industrial y Producción para la Defensa en el Ministerio de Defensa, consideró que el nuevo Centro Especializado de Ciencias Oceánicas *"será un marco de fortalecimiento e intercambio de conocimientos, implica que Argentina gana un rol destacado en la región de cara a la próxima Década de las Ciencias del Océano y significa fortalecer capacidades en un contexto clave pensando en el relanzamiento de la iniciativa Pampa Azul"*.

Desde la Cancillería se señaló que el nuevo Centro Especializado en nuestro país se suma a la red mundial de centros OTGA de COI-UNESCO y servirá para potenciar las actividades de Argentina en materia de conservación y uso sostenible de los océanos, contribuyendo a la implementación de los Objetivos de la Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas que comienza en 2021, de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

Cancillería y la FICBC en otro encuentro Puentes con el mundo

La Cancillería Argentina, la Embajada de la República Argentina en Noruega y ICBC junto a Fundación ICBC lo invitan a participar del encuentro **Puentes con el Mundo.**
En esta ocasión, analizaremos oportunidades comerciales para vinos, frutas, verduras, maní y otras semillas oleaginosas, pescados y mariscos, carne y startups en el mercado noruego.

Palabras de bienvenida

- Pablo Sívori, Subsecretario de Promoción del Comercio e Inversiones de la Cancillería Argentina
- Betina Pasquali de Fonseca, Embajadora - Embajada de la República Argentina en Noruega

Bloque I: Oportunidades comerciales y acceso al mercado noruego

- Lucia Raffin, Jefa de Sección Económica y Comercial - Embajada de la República Argentina en Noruega

Bloque II: Experiencias de negocios en Noruega

- Mauricio Sestopal, Co-Founder, MuniDigital
- Tomás A. García Navarro, Presidente, Parceiros Sul Amércia S.A.

Moderación a cargo del Consejero Sebastián Laino, Subsecretaría de Promoción del Comercio e Inversiones, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto - Argentina y Emma Fontanet, Gerente del Departamento de Promoción del Comercio Internacional de Fundación ICBC.

Martes 22 de septiembre | 10hs. | Duración: 1 hora y 15 minutos.

Actividad no arancelada.
Cupos limitados.

Seguinos

Embajada de la República Argentina Reino de Noruega · Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto · Argentina

ICBC Comercio Exterior ICBC Fundación

Para inscripciones
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeuxBO5r7DVL6hLKdw0E-f3ET-Nqz2Q65uoExxPK7xk-ZqFQA/viewform

Mercados

Cámara Argentina Arabe lanza Salón de Exhibición Permanente de Productos Argentinos

En el marco del Lanzamiento del Salón de Exhibición Permanente (SEP) de la Cámara de Comercio Argentino Árabe, el Canciller Felipe Solá dijo que esta herramienta digital servirá para que los productores argentinos expongan su oferta exportable y estén en condiciones de concretar negocios con los países que integran el mundo árabe.

"Tenemos gran complementariedad y ventajas comparativas con las demandas del mundo árabe, por ello queremos pasar a ser agroexportadores de alimentos, y no sólo de consumo animal como es en este momento. Con ese objetivo tenemos políticas públicas en marcha y buscamos aumentar mucho el comercio mutuo, abrir la mano para que ingresen los productos árabes, y aunque la balanza global con el mundo árabes es favorable a la Argentina el intercambio recíproco se puede aumentar y debe ser equilibrado, ese también es nuestro objetivo", aseguró Solá junto al Secretario de Relaciones Económicas Internacionales Jorge Neme y al jefe de Gabinete de la Cancillería, Guillermo Justo Chaves.

Neme dijo por su parte que *"necesitamos exportar más al mundo árabe y darle al mundo árabe la posibilidad de hacer negocios, de ser el hub de la producción argentina hacia otras regiones: Asia Central, Pakistán, Irán, la India misma, ellos están cerca y tiene buenos puertos y logística",* para lo cual propuso armar empresas binacionales e impulsar un nuevo nivel de confianza entre ambas partes.

El mundo árabe representa un mercado que, en conjunto, totaliza más de 500 millones de consumidores; Argentina es actualmente un importante socio comercial sobre todo en lo que hace al suministro de alimentos para las estrategias nacionales de seguridad alimentaria, agregó. Incluye a un total de 22 países: Arabia Saudita, Argelia, Bahréin, Djibouti, Unión de las Comoras, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Irak, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Palestina, Qatar, Siria, Somalia, Sudán, Túnez y Yemen. En 2019 las exportaciones argentinas a la región sumaron USD 5.696 millones.

El Canciller compartió el acto de lanzamiento con el Presidente de la Cámara de Comercio Argentino Árabe, Julio Made; el Secretario General la Unión de Cámaras Árabes Khaled Mohamad Hanafy; el Vicepresidente de la Asociación de Industriales Metalúrgicos de la República Argentina (ADIMRA), José Luis Cintolo; y el Embajador Argentino ante el Reino de Arabia Saudita, Marcelo Gilardoni.

Mercados

Encuentro virtual con embajador chino por Ruta de la Seda, multilateralismo y agradecimiento por envío de insumos

El Jefe de Gabinete de la Cancillería, Guillermo Justo Chaves participó junto con el Secretario de Relaciones Exteriores Pablo Tettamanti y la Subsecretaria de Negociaciones Económicas Multilaterales y Bilaterales, Carola Ramón de una reunión de trabajo con el Embajador de China en Argentina, Zou Xiaoli para conversar sobre la Franja y la Ruta de la Seda.

"Estamos comprometidos en profundizar nuestra asociación estratégica integral, la cooperación internacional y el multilateralismo" dijo Chaves que previamente previamente a dicha reunión encabezó un acto virtual de agradecimiento a la República Popular China por las donaciones de insumos sanitarios efectuadas específicamente a Cancillería.

En diálogo con el embajador Zou Xiaoli, el funcionario nacional destacó los importantes consensos alcanzados entre el Presidente Alberto Fernández y su par Xi Jinping.

Afirmó que China ha demostrado una gran solidaridad frente a la pandemia y transmitió el agradecimiento del Canciller Felipe Solá por las donaciones recibidas.

"La relación con China se ha fortalecido a partir de la cooperación como consecuencia del COVID-19. Esa cooperación es clave en lo que para nosotros es la solidaridad a nivel global y la mirada de la política exterior", aseguró Chaves,

quien estuvo junto al Secretario de Coordinación y Planificación Exterior Martín Yañez - ambos en la foto-.

En ese sentido, recordó que la ayuda china a nuestro país se realizó a través de 35 vuelos de Aerolíneas Argentinas que arribaron con 545 toneladas de insumos sanitarios, lo que constituye la expresión de ese espíritu de cooperación, que no tiene precedente en el marco de la pandemia, agregó.

Entre los insumos provistos específicamente para la Cancillería se encuentran un kit de cámaras termográficas ubicado al ingreso de la sede, barbijos N95, barbijos quirúrgicos, trajes de protección y cobertores de calzado.