

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

MEGATRADE

www.revistamegatrade.com.ar

Año XXIX Nro. 331 Octubre 2020

📷 Revista Megatrade

📱 @ReMegatrade

Comercio exterior, más allá de la Pandemia queda mucho de la **vieja normalidad**

ALADI 40 años, puede refundarse?

Semana Comex Santa Fe
Cámaras opinan y funcionarios explican

Las importaciones y la lógica ilógica

Para qué una política industrial

La hora de la Hidrovía, hablan argentinos, brasileños y paraguayos

Maersk dice que el puerto es Buenos Aires

Diego Guelar insiste; vamos por China y el Mercosur es mandato

La fruticultura que hemos perdido

La gobernanza portuaria nos ha hecho bien

Edición 29 Aniversario

Sistema integral en materia de procesos digitales y nuevo esquema tarifario en la hidrovía

Dos temas claves, entre otros, en los que viene trabajando el Centro de Navegación tienen que ver con la necesidad de una mayor digitalización de los procesos del comercio exterior y una propuesta en cuanto a parámetros para la próxima concesión del Sistema de Navegación Troncal que apunta a una fórmula “ganar-ganar” para todos los participantes de la cadena logística y el Estado.

Así consultamos al presidente del Centro, Julio Delfino –en la foto–, quién junto al secretario general de la entidad, Alfonso Jozami –en la foto pág. 56– desarrollaron ambas cuestiones.

Megatrade: De qué manera influyó la situación de la pandemia para acelerar los procesos y la digitalización y cómo respondieron las agencias marítimas y operadores, además de la comunidad portuaria y los organismos del Estado. De alguna manera ven que son procesos que llegaron para quedarse?

Julio Delfino: Durante la pandemia, para cumplir con el distanciamiento social sistematizamos procesos y disminuimos lo máximo posible el uso de papel y visitas presenciales en agencias marítimas, despachantes de aduana y agentes de carga. Y esto no implica el escaneo de documentos, sino migrar a sistemas inteligentes y confiables de transferencia electrónica de datos. Un flujo de transferencias electrónicas describe a acciones, concatenadas, de distintos actores. Algunas veces se confunde con la digitalización. Pero estamos hablando de un paso más, ya que la digitalización, que actualmente se utiliza en algunos procesos, se centra en una sola acción sin relación con la anterior o posterior, mediante un simple escaneo.

Alfonso Jozami: Por medio de la implementación de sistemas de transferencia electrónica de datos, podemos ir hacia el “paperless documental”, evitando el contacto personal para cumplir trámites de nuestro personal y el del resto de los actores de la cadena logística, evitando así la exposición al contagio durante la pandemia. Pero además de este beneficio, que es el principal, son sistemas que deben llegar para quedarse, ya que permiten una mayor eficiencia en los tiempos operativos y una reducción de costos. Además, brindan mayor transparencia, posibilitando una planificación de acciones y control sobre cada operación. Como resultado, tendríamos datos ciertos para lograr estadísticas en línea, otro de los temas pendientes que tenemos actualmente. La realidad de la operación y su documentación no sufriría modificación alguna con la implementación de un sistema de transferencia electrónica de datos. Por el contrario, todo lo anterior, se traduce en una mayor competitividad de nuestro comercio exterior.

J.D: Hoy en los países avanzados se maneja toda la operación en forma electrónica. Nosotros ya dimos el primer paso 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 falta implementar a nivel local, el B/L electrónico, las certificaciones de fletes, los libres-deuda, los libros de contenedores, etc.



M: Evidentemente la pandemia aceleró esta situación, pero Uds. Ya venían trabajando en procesos digitales para acelerar las operaciones, pero es obvio que el resto de los actores de la cadena y los organismos oficiales tienen que estar al mismo nivel....

J.D: 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, en conjunto, trabajando en equipo, 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.

Hidrovía

M: Otro de los grandes temas en los que se viene enfocando el Centro de Navegación tiene que ver con la situación de

la próxima concesión de la hidrovía que de alguna manera está en boca sino de todos, de varios sectores tanto públicos como privados. Hay mucha incertidumbre, a lo que se agrega la postergada licitación de Puerto Nuevo.

J.D: 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 del país. 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 congestionamientos 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.

En julio de este año hemos presentado al Ministerio de Transporte de la Nación, una propuesta de nueva estructura tarifaria del Sistema de Navegación Troncal Santa Fe-Océano para su consideración por la Autoridad de Aplicación en el marco de una nueva licitación o de una eventual prórroga al contrato de concesión actual.

La propuesta tiene entre otros puntos, una concesión a 10 años prorrogable, 38 pies en toda la vía y la revisión de la fórmula a la hora de cobro de peaje a los buques, terminando con el esquema de secciones con el que se maneja hasta ahora; para priorizar la distancia en kilómetros recorrida por los mismos, lo que corrige distorsiones y garantiza un sistema donde ganan todos.

A.J: La reducción de la tarifa genera más eficiencia y un sistema más justo para todos los operadores de distintos tipos de buques, a diferencia de lo que ocurre hoy. La idea es que haya más equidad en

cómo se reparten los costos del peaje, una quita en el precio para todos los usuarios para que sea competitivo y que el concesionario tenga rentabilidad y en definitiva se cree un círculo virtuoso con más exportaciones.

El sistema actual de tarifación por TRN, calado de diseño de buque y de cortes en secciones de la distancia recorrida, generan distorsiones para distintos tipos de embarcaciones, además de no representar un valor objetivo, como el esfuerzo de dragado y balizamiento proporcional.

La modificación de las secciones por el porcentaje efectivamente recorrido de la VNT reduce significativamente las distorsiones que se producen actualmente en la estructura tarifaria de la concesión de la Hidrovía. El corte en secciones genera que hoy los buques que van al Puerto de Buenos Aires o La Plata pagan un tramo de sección muy elevado y desproporcionado.

A partir de los datos de tránsito 2017/18, el Centro efectúa una nueva propuesta de fórmula para poder corregir las incongruencias que tiene el cálculo de la tarifa, manteniendo la base del TRN, pero combinando distintos coeficientes y estableciendo además un tope máximo de tarifa aplicable, con el fin de reducir las distorsiones de la fórmula actual.

El esquema de cortes siempre va a ser arbitrario por eso es necesario salir

ALEJANDRO KALFAYAN SERVICIOS NAUTICOS

Relevamientos y estudios Batimetricos

Trabajos, estudios, informes, y dictámenes sobre todo cuanto se relacione con la utilización de las vías navegables, sus canales de acceso, radas, vías secundarias o alternativas.



RELEVAMIENTOS PARA ESTUDIOS DE VARADURAS CON PRESENTACION DE INFORMES EN EL DIA

RELEVAMIENTOS EN BUSQUEDA DE OBJETOS SUMERGIDOS

TRABAJOS EN CONJUNTO CON EMPRESAS DE SALVAMENTO Y BUCEO

RELEVAMIENTOS DE PUERTOS A PIE DE MUELLE Y CANALES DE NAVEGACION

RELEVAMIENTOS PRE Y POST DRAGADOS - CONTROL DE OBRAS

www.alejandrokalfayan.com

+54911 -40695197 Info@servicios-nauticos.com.ar

de esta lógica y cobrar conforme a la distancia efectiva recorrida en navegación; más allá de mantener la variable de medir TRN pero con un límite de 53000 TRN. Esto no perjudica a los graneleros que van a las terminales de Rosario porque maximizará el uso de bodegas con la profundización.

El eventual costo tarifario de los buques que deberían realizar trayectos de navegación más extensos, como los graneleros y buques tanques, se compensaría ampliamente con la profundización de la VNT a 38 pies, permitiendo la optimización de uso de bodega a un menor costo por embarcación.

J.D: El modelo de concesión ha sido positivo y el informe que presentamos muestra que los números dan para desarrollar la hidrovía, profundizar el canal y que ganen todos, tanto los productores, los exportadores, los armadores, los puertos, el concesionario, y el Estado Nacional.

El trabajo fue desarrollado en cumplimiento del principal objetivo del Centro

de Navegación, que es el fomento del comercio exterior y la navegación entre Argentina y el resto del mundo. En este sentido, tenemos el convencimiento de que el trabajo desarrollado, constituye una herramienta técnica de suma importancia para garantizar la continuidad del desarrollo de la Hidrovía y del comercio exterior argentino, propiciando una reducción ostensible de costos y la obtención de una mayor competitividad para el crecimiento de la producción nacional y de nuestras economías regionales, lo que favorecería el mayor tráfico de buques y la operación de cargas, y fundamentalmente, el crecimiento de nuestras exportaciones con el consecuente ingreso de divisas; y el crecimiento de nuestras importaciones, que fundamentalmente constituyen insumos y capital de trabajo para nuestras exportaciones, lo que en conjunto, impulsa el crecimiento de nuestra economía toda y la creación de empleo.

Recordamos que los socios del Centro de Navegación son las agencias marí-



timas que representan a los armadores de buques que transitan las vías de navegación que integran el Sistema de Navegación Troncal movilizándolo la casi totalidad de las cargas de importación, exportación, y pasajeros y que utilizan para sus operaciones los puertos argentinos ubicados en el litoral fluvial del Río de la Plata, Río Paraná y Río Uruguay; armadores de buques que, además, en su carácter de usuarios directos del SNT, constituyen el sujeto gravado con el pago del peaje de acuerdo a sus características y destinos.

Licitan ampliación de muelle en Ushuaia

El Gobernador de la provincia de Tierra del Fuego, Gustavo Melella, anunció el llamado a licitación para la obra de ampliación del muelle comercial del Puerto de Ushuaia en 80 metros de largo más un dolphin de amarre de 20 metros. El monto de la inversión será de casi \$7.318.000 pesos.

Fuentes oficiales destacaron que desde 1999 el muelle no tuvo ningún tipo de intervención en materia de obra pública, sumado a que atravesó un llamado a licitación -que se vio fracasado-, con las anteriores gestiones, tanto nacional como provincial.

“Esta es una obra importante para el desarrollo del sector turístico, del comercio y la producción para la provincia y en especial para Ushuaia”,

aseguró Melella. Detalló que la obra además de la ampliación del muelle, prevé otras obras anexas.

Por su parte, el presidente de la Dirección Provincial de Puertos, Roberto Murcia confirmó que mientras se realicen las obras, el Puerto va a seguir operando con normalidad y también se podrá aprovechar este momento de pandemia donde la actividad es menor para producir todo lo que es la parte estructural móvil del muelle. De la firma para el llamado a licitación participaron además el ministro Jefe de Gabinete, Agustín Tita; la ministra de Obras y Servicios Públicos,



Gabriela Castillo y el vicepresidente de la DPP, Miguel Ramírez. Respecto a las ofertas, se precisó que se van a recibir hasta el 29 de diciembre en la mesa de entrada de la Dirección Provincial de Puertos y el mismo día se realizará la apertura de sobres.