

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • SÁBADO 27 • DOMINGO 28 • JUNIO 2020 • Suplemento de 12 páginas • Año XXI • Nº 202

El contexto regional y mundial ha cambiado los escenarios, y en materia portuaria Uruguay puede aprovechar la salida temprana de la crisis sanitaria por el covid-19. Para eso, algunos actores del comercio exterior entienden que es momento de tomar decisiones que favorezcan un salto de calidad, como llevar a 14 metros de profundidad el puerto de Montevideo

• Páginas 2 a 5

Seducción y oportunidad

El momento de Montevideo para seducir a las navieras

Varios actores del sector marítimo aseguran que el contexto regional actual proporciona las condiciones para dar el salto cualitativo; un factor fundamental es alcanzar los 14 metros de calado

El puerto de Montevideo hoy tiene la oportunidad de sentar las bases para convertirse en el centro de distribución de la región aunque, para ello, deberá dar los pasos adecuados y a tiempo. En ese sentido, el dragado a 14 metros parece ser la clave y el contexto actual el momento indicado para seducir a las navieras.

Esto no solo haría que el puerto crezca en actividad, sino que daría mayor competitividad al sector y más oportunidades para el comercio exterior uruguayo, en especial a las exportaciones.

El parate de todas las actividades que la pandemia de Covid-19 ha generado en el mundo, desnudó carencias y problemas estructurales en casi todos los países y puso a todos casi en la misma línea de partida.

Los problemas importantes de los distintos sectores dieron paso a los asuntos urgentes en materia sanitaria, relegando incluso a las necesidades económicas.

En ese sentido, Uruguay tuvo un manejo de la pandemia mejor que el de sus vecinos y pudo empezar a abrir las compuertas de la economía con anterioridad, aunque con cautela.

Y, si bien la salud del comercio uruguayo depende mucho del bienestar de Argentina y Brasil, la coyuntura otorga una oportunidad para dar un salto de calidad, por ejemplo, en materia portuaria.

Porque al margen de la situación sanitaria, el contexto regional ya mostraba dificultades en los competidores, con



El puerto de Montevideo debe seguir buscando su rol de hub en la región

14 metros

Es el calado al que el puerto de Montevideo aspira para posicionarse en la región. Hay dos proyectos de dos dragadoras internacionales que están a estudio de las autoridades para concretar la obra para el canal de acceso.

problemas de infraestructura ante dificultades naturales, con virajes políticos que han supuesto cambios de rumbo y competencias internas o con obstáculos producidos por demandas que sobrepasan la capacidad de la atención adecuada.

Así es que mientras en el puerto de Río Grande las colas de camiones revelan un congestionamiento que dinamita la ventaja de tener buenos precios en los servicios, Argentina sufre la falta de agua en el río Paraná y la incertidumbre por

lo que sucederá en el puerto de Buenos Aires, con concesiones de terminales prorrogadas tras la anulación de la licitación que suponía un cambio radical hacia un solo operador.

Asimismo, puerto La Plata y otras terminales de la provincia le han quitado cargas, producto de acuerdos con las navieras que eligieron salir del desorden que las idas y venidas de los gobiernos provocaron en Buenos Aires.

En entrevista con Comercio Exterior el pasado mes, el presidente del Centro de Navegación

argentino, Patrick Campbell, aseguró que “los puertos de la provincia han captado casi el 50% de los contenedores” que mueve el sistema portuario de ese país.

Sin embargo, ninguno de estos puertos cuenta con las posibilidades de llegar a un calado semejante al del puerto de Montevideo, ya que las condiciones naturales y lo extenso del canal que lleva a Buenos Aires, hacen inviable un dragado como el que sí se puede realizar en la capital uruguaya.

De esta manera, los prin-

SOLUCIONES INTEGRALES

Desde su llegada a Uruguay, MEDLOG apostó al mercado local como operador de la cadena de suministro y logística integral, invirtiendo en infraestructura, tecnología y capacitación. Sus soluciones de transporte multimodal así como servicios de almacenamiento son escalables y pueden satisfacer las necesidades de cualquier tipo de negocio.

Para más información, no dude en contactarse con su oficina más cercana de MEDLOG.
(+598) 2 312 5607 | URY-info@medlog.com
medlog.uy

MEDLOG
Transport & Logistics

principales actores del sector, incluidas las autoridades, entienden que Montevideo tiene la oportunidad para tomar la delantera en la zona y posicionarse para ser protagonista en el futuro.

La importancia de las navieras

Cualquier puerto que quiera preciarse de hub debe tener de su lado a las líneas marítimas, los dueños de los barcos, que son quienes deciden dónde recalar con sus buques más grandes y dónde concentrar su carga proveniente de la zona de influencia.

En definitiva, las navieras marcan la cancha, eligen un puerto donde hacer su base y las cargas seguirán sus lineamientos para encontrar mejor logística y competitividad.

Según expertos regionales consultados por Comercio Exterior & Transporte, un puerto que no sea incapaz de construir un compromiso con las líneas marítimas, está condenado al fracaso si quiere ser un concentrador de cargas.

En ese sentido, lo que entienden los actores sector es que las líneas marítimas tienen que ser seducidas, porque tienen la clave del negocio.

Actualmente, las líneas están atravesando por distintas



Los contenedores en tránsito son fundamentales para lograr la masa crítica que atraiga a las navieras

transformaciones, optimizando recursos, ya sea por asociación o fusión, y tomando decisiones que a veces llevan a que operen en terminales propias o de su grupo, incluso dando por terminados contratos con otras terminales.

En función de esa realidad y de la importancia de este actor para la actividad, el presidente del Centro de Navegación uruguayo, Alejandro González, hizo referencia a la actual problemática, en el marco del primer foro virtual de logística fluvial en la región, organizado por la Cámara de Exportadores, Logística y Promoción de Inversiones de Santa Cruz de la Sierra (Cadex).

González sostuvo que “según el Fondo Monetario Internacional, (la actual) es la peor contracción económica desde 1950” y que “la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) señala (...) que es la peor contracción económica, desde que la Cepal tiene registros (1900)”.

En ese sentido, identificó “un mundo que pone en alerta” al sector, pues sostuvo que este nuevo escenario de “los grandes mercados, o tráficos (China, Europa, EEUU), ha

Continúa en la página siguiente



**SU MERCADERÍA
EN EL LUGAR
APROPIADO,
EN EL MOMENTO
INDICADO.**

Terminal Cuenca del Plata, la terminal especializada de contenedores del puerto de Montevideo, ofrece la mayor conectividad y eficiencia para el comercio exterior de Uruguay y la región; por eso es preferida por los importadores y exportadores que valoran el tiempo.



www.terminaltcp.com.uy

Viene de la página anterior

generado que la cuarta parte de las escalas del negocio de contenedores se hayan cancelado”.

Asimismo, expresó que “las operaciones que no se cancelaron, se encontraron con puertos saturados, con logística fuera de los puertos paralizadas, con líneas de producción y líneas industriales sin consumo, por lo que dejaron de producir”.

En el mismo sentido, González agregó que todo esto se traduce en una situación de crisis para la industria naviera y recordó que “las principales 10 compañías de contenedores concentran el 75% del mercado mundial”. Asimismo, indicó que están “con inyecciones permanentes de dinero, sea por parte de los Estados o de bancos” y con una “constante baja de sus acciones”, lo que puede llevar a “un proceso de mayor concentración” si algunas “no logran sobrevivir” a fin de año.

En otro orden, según publicó mascontainer.com, “las líneas navieras de contenedores están empezando a sentir los efectos de la pandemia en el segundo trimestre, con la aparición de significativos números rojos”.

Esta aseveración se hace eco de un análisis de la consultora estadounidense Blue Alva Capital, que estima las pérdidas en más de US\$ 10 mil millones para este año.

Según el informe, “el resultado final de 2020 de la industria de envío de contenedores es una pérdida de US\$10,6 mil millones”, aunque maneja dos escenarios extremos. En el mejor de los casos, la pérdida sería de US\$ 5,4 mil millones, mientras que el peor escenario significaría una pérdida de US\$ 15,9 mil millones.

Poder de seducción

Ante este panorama, la pregunta parece ser una sola: ¿cómo puede Montevideo seducir a las navieras?

Según referentes del sector en la región, en principio no es difícil entender que en primera instancia debe apelarse a inversión, apuntando a que las navieras puedan optimizar sus recursos (espacios) llegando a puerto. En este sentido, todos los caminos conducen a tener



La llegada de los grandes buques depende de ser un puerto atractivo. FOTOS D. BATTISTE

un puerto profundo, en el que puedan recalar los grandes buques y se sientan cómodos operando en Montevideo.

Esta comodidad se traduce en tener disponibilidad en muelles adecuados en sus muros y su profundidad y contar con un canal de acceso con el suficiente calado para que puedan entrar y salir con bodegas completas.

En el caso del puerto capitalino, los muelles aptos para contar con 14 metros de calado están en la terminal especializada en contenedores y en los muelles públicos (muelle C). Asimismo, el atraque de la

terminal granelera también cuenta con esa posibilidad.

En estas condiciones, Montevideo tiene las posibilidades de dragar y alcanzar los 14 metros, lo que significaría una gran ventaja sobre Buenos Aires, que debería invertir demasiado dinero para llevar su canal de acceso a condiciones similares, ya que son muchos kilómetros los que separan al puerto del canal troncal y los 14 metros naturales.

Si bien las navieras y el mundo ve a Montevideo y Buenos Aires como Río de la Plata en su conjunto, esta sería la oportunidad para que Montevideo saque ventajas en materias de trans-

bordos y posicionamiento de equipos vacíos de las navieras.

Los 14 metros

La profundidad de 14 metros no es un número más, sino que es lo que se viene reclamando desde hace muchos años por todos los actores. Incluso, en el período de gobierno pasado, el entonces ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, anunció que Montevideo alcanzaría esa profundidad. Lo hizo en Paraguay, en momentos que los principales puertos del Río de la Plata se disputaban las mercaderías en tránsito proveniente de Paraguay.

FRASES

Este nuevo escenario de “los grandes mercados, o tráficos (China, Europa, EEUU), ha generado que la cuarta parte de las escalas del negocio de contenedores se hayan cancelado”.

Alejandro Gronzález

Presidente del Centro de Navegación de Uruguay

“La gente cuando habla de Uruguay o Argentina, habla del Río de la Plata; todo el mundo lo tiene incorporado”.

Patricik Campbell

Presidente del Centro de Navegación de Argentina

Asimismo, el actual gobierno no siempre lo ha considerado una prioridad y el actual titular de la cartera, Luis Alberto Heber, lo ha manifestado en las últimas semanas.

De esta manera, Uruguay siempre lo ha tenido en carpeta y este momento, en el que parece que el país se desata más rápido que sus vecinos de las necesidades que requieren el tratamiento de la pandemia, parece ser el indicado para avanzar sobre estos asuntos.

Según pudo averiguar *Comercio Exterior & Transporte*, existen dos proyectos en manos de las autoridades que están



EVERGREEN LINE

**OFRECEMOS SERVICIOS SEMANALES
DESDE Y HACIA LEJANO ORIENTE**

Rincón 500, Nivel 5
Tel: +598 29170102
Fax: +598 29170104
umrbiz@unimarine.com.uy
www.unimarine.com.uy

Unimarine
Uruguay

siendo analizados con detenimiento.

Se trata de propuestas de dos compañías dragadoras internacionales de primer nivel y que ya han trabajado en el puerto de Montevideo.

Uno de esos proyectos ya estaba presentado a la administración anterior, pero no tuvo andamiaje pese a que todas las partes entendían que había que hacerlo.

En ese sentido, el sector privado ha empujado durante años para llegar a los 14 metros y la entonces oposición (en especial el Partido Nacional), hoy gobierno, ha apoyado la idea de la profundización.

Aparentemente esa es la propuesta que tendría las mayores consideraciones del gobierno. La decisión estaría apoyada en la situación actual del país; dado que se trata de una obra mediante concesión, sin que implique una inversión en obra pública por parte del Estado.

En tanto, la otra propuesta sí implica obra pública.

El impacto

La opinión unánime de armadores, operadores y demás actores del comercio exterior refleja el impacto positivo que tendrían los 14 metros de profundidad en Montevideo, ya que ganaría en competitividad, tanto el puerto como los productos de exportación del país que utilizan esa vía de salida.

En ese sentido, la Unión de Exportadores del Uruguay hace tiempo que solicita un puerto más competitivo para sacar sus cargas, que por sí solas no logran la masa crítica para atraer a las navieras.

Para un país que tiene poco volumen de carga propia (exportación) se hace difícil hacer que su puerto sea elegido por las compañías, por lo que captar cargas en tránsito, de terceros países, es vital para conseguir la disponibilidad de bodega y mejores precios para las exportaciones.

Al respecto, varios actores del sector portuario aseguraron que si Uruguay tuviera que influir y pelear solo con su capacidad exportadora, no podría competir en este sentido porque Montevideo no sería prioridad para la línea.

Asimismo, agregaron que cuando se pide abrir mercados y ganar competitividad para las exportaciones uruguayas, siempre se parte de la base de que la bodega está disponible, pero eso depende de las líneas y si Montevideo logra posicionarse como un puerto hub de la región, los costos serán menores a si termina siendo un puerto feeder.

Uruguay batalla desde siempre por ser el puerto referente en la región y de los países mediterráneos y en este momento parecen estar dadas las condiciones para dar el salto de calidad.



La competitividad para las exportaciones uruguayas dependen de la disponibilidad de bodega

FRASES

“Las navieras mitigaron con éxito el impacto del Covid-19 gracias a una estrategia agresiva de cancelación de viajes (blank sailings), que implicaba la retirada de un 36% de la ruta Asia a Europa y el 28% de la ruta transpacífica”.

Análisis Datamar News

Basado en informe de consultora estadounidense Blue Alpha Capital

“El resultado final de 2020 de la industria de envío de contenedores es una pérdida de US\$10.6 mil millones. Mi mejor escenario es una pérdida de US\$5.4 mil millones, mientras que mi peor escenario es una pérdida de US\$15.9 mil millones”.

John McCown

Fundador de Blue Alpha Capital

La masa crítica

La ventaja de la masa crítica es la tolerancia que pueden tener las compañías navieras con algunas contras que pueden tener los distintos puertos.

Para las armadoras no es lo mismo que un barco tenga horas o días de espera en un puerto brasileño, donde tiene mucha carga para levantar en el muelle, a que tenga que esperar en Montevideo por un volumen menor de contenedores.

Lo mismo sucede en materia de tarifas. Las navieras pueden tener tarifas más accesibles en puertos con ciertos volúmenes de carga, mientras que en otros eso no se hace posible.

En este sentido, lo que puede revertir la situación de que Montevideo pueda ser un puerto obvia para una naviera es la calidad del servicio, la buena operativa y el calado que Uruguay pueda ofrecer.



Multimar

OPERADOR DE COMERCIO EXTERIOR

UNA EMPRESA DE:  



 www.nykline.com

SU MAPA DE SOLUCIONES

Intensidad

Integridad

Innovación

- Pure Car Carriers
- Container Ships
- Bulk Carriers
- Reefer Carriers
- Wood Chip Carriers
- Cruise Ships
- Semi Container Ships
- Tankers
- LNG/Gas Carriers

www.multimar.com
www.grupomultimarnyk.com

Plaza Independencia 831 - Piso 7 of. 707
Plaza Mayor Bld. (11100) Montevideo, Uruguay
Tel. (5982) 903-3008 - Fax (5982) 902-8044
nyk@multimar.com.uy

Exitosa operación de graneles líquidos en Montevideo

Según informó la empresa que realizó la operación directa de buque a camión en muelle público, esta modalidad logística permitirá que el puerto capitalino abra nuevos mercados

En menos de 24 horas se llevó a cabo la descarga de 1.600 toneladas de fertilizante líquido en el puerto de Montevideo y no se trató de una operación más, sino que se trató de la primera de graneles líquidos realizada en el principal puerto del país.

Así lo presentó el grupo responsable de la actividad, PTP Uruguay, que ya ha desarrollado estas maniobras en los puertos de Nueva Palmira y Fray Bentos desde hace bastante tiempo.

Según informó la empresa, este tipo de producto y la forma de operativa resultó ser una novedad para Montevideo, ya que se realizó mediante un sistema de carga directa del buque a un camión cisterna.



Los camiones esperando a ser conectados directamente desde el buque para cargar el fertilizante líquido. PTP

La operación se desarrolló con la embarcación de bandera noruega Wenche Victory, que tiene 184 metros de eslora y que entró a Montevideo con 10,62 metros de calado. El puesto de atraque número 3, correspondiente a los muelles públicos gestionados por la Administración Nacional de Puertos, fue que albergó al navío con fertilizante proveniente de Donaldsonville, Estados Unidos.

La maniobra se realizó a través de las líneas de descarga el buque tanque, conectada de forma directa a un camión cisterna apostado en el muelle, lo que permitió una operación continua, sin demoras y con un ritmo de descarga similares a las que se pueden registrar mediante sistemas de ductos, en



YANG MING
陽明海運股份有限公司
www.yangming.com

Agente General en Uruguay

REPREMAR
SHIPPING

Misiones 1372 1er Piso
2916 1336
yangming@repremar.com
www.repremar.com

陽明海運承載您每一天的美好
Yang Ming delivers GOOD for life

terminales con infraestructura especializada para este tipo de mercaderías.

Una vez en Uruguay, el producto fue destinado a su almacenaje, que tuvo lugar en Paysandú.

Los implicados en esta operación mostraron su satisfacción por los resultados y aseguraron que es una muestra más de que el puerto de Montevideo puede manejar distintos tipos de operativas, de manera simultánea, sin que la actividad comercial habitual se vea afectada. El hecho

Montevideo podrá recibir buques que luego sigan por la Hidrovía

de que en menos de 24 horas se haya descargado dicho volumen, se suma a que la maniobra es posible realizarla en cualquiera de los muelles del puerto capitalino.

En cuanto a la importancia de esta nueva instancia y de la proyección que puede tener la misma para Montevideo, los operadores explicaron que, desde ahora, los buques con destinos hacia puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná pueden llegar con mayor can-



En muelle público, PTP Uruguay llevó una operación de 1.600 toneladas de graneles líquidos en de un día

tividad de carga y realizar una operación de alije en la capital uruguaya para alcanzar el calado que permita su navegación río arriba.

De esta manera, Montevideo se suma como eslabón en la cadena logística de esta carga, posibilitando la apertura de nuevos mercados y haciendo más eficiente la cadena de suministros para la agroindustria del país.

El calado de Montevideo es una gran ventaja, y más lo será cuando se plasme la idea de las

La versatilidad del puerto de Montevideo trae más oportunidades

autoridades de alcanzar los 14 metros de profundidad en canal de acceso y muelles.

En la operación realizada a principios de junio, PTP Uruguay contó con el apoyo de la cadena de suministros: CF Industries como fabricante y Nitron Group, empresa de Trading de fertilizantes líder a nivel mundial, que permite llegar al mercado interno, así como también a los mercados de la hidrovía Paraguay-Paraná y al resto de la región.



Cuando buscamos nuevas oportunidades, estamos buscando salir adelante.



En Nodus exploramos alternativas, articulamos estrategias y desarrollamos soluciones innovadoras a medida de cada cliente.

Junto a las empresas que buscan seguir adelante.
nodus.com.uy



Paraguay deja la presidencia del Mercosur con una hoja de ruta

Será “un documento que contemple los objetivos compartidos con los Estados parte” del bloque para el decenio 2020-2030, dijo Didier Olmedo, representante guaraní en el Grupo Mercado Común

Cn su salida de la presidencia pro tempore del Mercosur, Paraguay dejará una hoja de ruta en la que se exponen los objetivos compartidos por los cuatro Estados miembro del bloque. Así lo manifestó el representante guaraní Didier Olmedo, coordinador de su país en el Grupo Mercado Común (GMC), quien participó de un encuentro on line organizado por el Foro de Abogados de Comercio Internacional de Argentino (Facia) y el Instituto de Abogados de San Pablo (IASP) el pasado martes.

Los negociadores presentes por los restantes países fueron Valeria Csukasi

(Uruguay), y Pedro da Costa Silva (Brasil), mientras que en representación de Argentina, la embajadora María del Carmen Squeff substituyó a Jorge Neme.

En su alocución, Olmedo expresó que el semestre que le



Paraguay tuvo una presidencia atípica, en medio de la pandemia. MRE.GOV.PY

tocó presidir a Paraguay tuvo la particularidad inesperada de estar inmerso en una emergencia sanitaria a nivel global

y regional por la pandemia de Covid-19, pero aseguró que fue posible avanzar en la agenda.

Destacó algunos aspectos de los cambios experimentados en el desarrollo del bloque, pero hizo hincapié en el futuro y en el documento donde quedarán planteados los temas a abordar en el tiempo que viene.

“Nosotros programamos dejar un documento que contemple los objetivos compartidos con los Estados parte del Mercosur para el decenio 2020-2030 y que sea enriquecido con los nuevos paradigmas originales que inspiraron a nuestro Mercosur”, dijo Olmedo.

Asimismo, añadió que se ha “tropezado con la pandemia que afectó los objetivos” de Paraguay al frente del bloque, pero que eso no redujo el nivel de “ambición” con el que se determina el documento en cuestión.

En ese sentido, aseguró que la hoja de ruta establece cosas como “continuar la revisión del arancel externo común del Mercosur”, sobre la que dijo que se trata de “la herramienta más importante de integración regional”.

Por otra parte, indicó que se programa la continuidad de la “revisión del régimen de origen del Mercosur, para poder ajustarlo a la realidad del mundo de hoy” y que se ha incorporado “un objetivo logrado durante la presidencia brasileña, de impulsar un régimen común en materia automotor del Mercosur”.

El establecimiento de reglas para un protocolo Mercosur para el comercio electrónico fue otro punto destacado por Olmedo, que argumentó que en los tiempos de pandemia “quedó totalmente justificada la necesidad de tener reglado” y validar el aspecto de las comunicaciones de forma virtual.

Pero el énfasis del representante paraguayo estuvo en la necesidad de centrarse en los servicios, “después de tiempo de estar centrados en los bienes”.

En ese sentido, Olmedo dijo que es momento de dar “la posibilidad al lanzamiento de una nueva ronda de servicios”.

Con otros bloques

En relación a las conversaciones que el Mercosur ha tenido con distintos bloques y los avances experimentados en los últimos tiempos, después de tantos años de conversaciones estancadas con otros mercados, Olmedo señaló que los países del bloque tienen que aprovechar un instrumento tan importante como el Mercosur y que, en ese sentido, se debe continuar abriendo puertas y mercados.

“Por supuesto también planeamos continuar con el mismo ahínco con los procesos en curso, como son conversaciones con Canadá, con Corea del Sur, con Singapur o con El Líbano. Pero también hay que avanzar en la profundización de acuerdos ya suscritos con Israel o In-

dia, a través de sus comisiones administradoras”, manifestó el diplomático guaraní.

Asimismo, indicó que es importante seguir con “los diálogos exploratorios con algunos países como Vietnam o Indonesia, para un acercamiento al sudeste asiático”, de la misma manera que destacó la necesidad de tener “acercamiento a países de América Central y el Caribe”.

En relación a lo que significan estas metas para el gobierno de su país, Olmedo aseguró que están en el “centro de interés de las autoridades” y que obedecen a “la vigencia del Mercosur en su etapa II, con el cumplimiento de las tareas vinculadas con la asociación de Fonplata en la gestión financiera y al Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur”.

El camino

Para llegar a la conformación de la hoja de ruta mencionada, Paraguay debió sortear un tiempo complejo e inédito en el marco del Mercosur, que ha sido el parate de casi todas las actividades por cerca de tres meses debido al impacto negativo de la pandemia de Covid-19, que no solo cerró las fronteras y puso bajo presión a los sistemas de salud de los países (algunos todavía llenos de incertidumbre), sino que paró el motor de las economías, cortó los flujos de comercio y se apoyó en la logística para poder seguir encendidos y prestando



DESIGN - BUILD - CONNECT

Jan De Nul Group da forma a agua y tierra. Por el mundo entero. De complejos servicios offshore, tanto en el sector de la energía fósil como en el de la energía renovable, pasando por grandes proyectos de dragado y de relleno en el borde del agua y la tierra, hasta todo tipo de construcciones civiles en tierra. Competencias e inversiones bien integradas conducen a soluciones creativas, sostenibles e innovadoras. Así Jan De Nul Group cumple los deseos de los clientes de hoy y de mañana. Así se enfrenta al futuro.

servicios, dentro de las posibilidades, para no cortar la cadena de suministros que, entre otros sectores, sostuvo el rubro sanitario.

En ese sentido, Olmedo explica que “Paraguay ha vivido un semestre muy particular de presidencia pro tempore del Mercosur, de circunstancias inéditas” y con mucho obstáculos por sortear de cara a los objetivos trazados.

“Habíamos iniciado el semestre con mucho entusiasmo, con ambición, tratando de mantenernos a nivel de las presidencias anteriores. Pero por sobre todas las cosas, con la idea de aprovechar un momento muy especial del Mercosur, con actitudes muy positivas, hacia la apertura, muy adaptadas a las nuevas corrientes del comercio mundial, que habían permitido avances muy importantes en la agenda del bloque”, sostuvo.

Al respecto, celebró que se hubiera “superado una década en la que el Mercosur se había alejado de los objetivos fundacionales, y que se centro nuevamente en el espíritu del Tratado de Asunción (que dio origen al bloque), pero ajustados a la exigencia del mundo de hoy”.

De esa manera, explicó que su país había asumido la presidencia con el objetivo de seguir



El Mercosur pasa de presidencia paraguaya a uruguaya. L. CARREÑO

desarrollando esa agenda tan auspiciosa, en la que se pudieron concluir negociaciones que por décadas estuvieron detenidas.

“Paraguay se había planteado como prioridad en este semestre, la idea de avanzar en ese trabajo, en el marco de cuatro pilares: el Mercosur

económico y comercial, el Mercosur jurídico institucional, el Mercosur de relacionamiento interno y el Mercosur en el que Paraguay centraba su expectativas y sus intereses en lo que respecta a la superación de las asimetrías” entre los países grandes del bloque (Brasil y Argentina) y los pequeños (Pa-

raguay y Uruguay), agregó.

Pese a los contratiempos, dijo que en ese marco es en el que se movió el rol de Paraguay, continuando con el trabajo encaminado pero incorporando nuevas visiones al esquema de trabajo del bloque.

Entendió que fue importante llevar adelante varios ajustes

FRASES

“Hemos superado una década en la que el Mercosur se había alejado de los objetivos fundacionales, y ahora se centró nuevamente en el espíritu del Tratado de Asunción, pero ajustados a la exigencia del mundo de hoy”.

Didier Olmedo

Representante de Paraguay en el Grupo Mercado Común del Mercosur

que permitieron el actualización necesario para encarar las nuevas tendencias del comercio mundial.

En ese sentido, subrayó que a las agendas de comercio de bienes, no solo se integra la importancia de los servicios, sino la del comercio electrónico y la agenda digital,

Christophersen evoluciona

Desde el año 1892 hemos sido protagonistas de la transformación productiva del país. Fuimos testigos de revoluciones tecnológicas, guerras mundiales, crisis económicas, cambios sociales, y supimos adaptarnos manteniendo intacta nuestra esencia.

Somos un grupo empresarial que desarrolla soluciones de negocios, en respuesta a los desafíos de la economía y del comercio internacional en un mundo cada vez más complejo e impredecible.

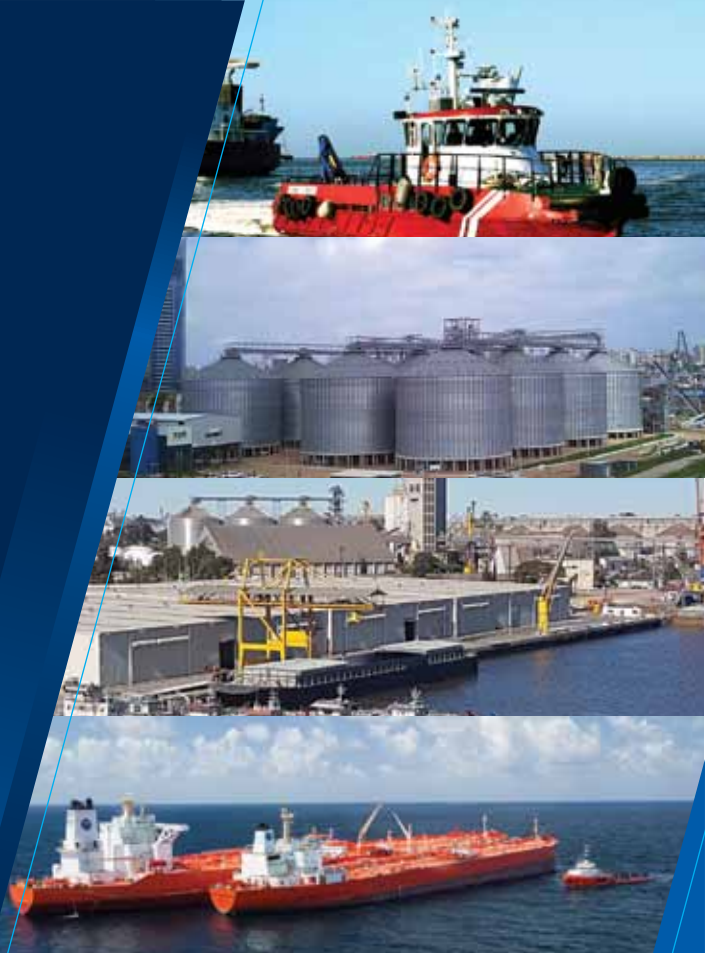
Somos movimiento y cambio.

Somos equipo con experiencia y conocimiento.

Somos cumplimiento y compromiso.

Somos acción.

Ahora somos CHR Group.



CHR
GROUP
Experiencia en acción

Hidrovia, entre diagnósticos y la necesidad de soluciones

Un foro virtual de gran convocatoria posicionó a los países miembros del acuerdo, mientras que la Bolsa de Rosario presentó un estudio para la viabilidad de las obras futuras en materia navegabilidad

Tomar decisiones definitivas, encarar acciones que eviten caer en los mismos problemas todos los años y asegurar el desarrollo del comercio de la región son las principales coincidencias que mostraron los actores y usuarios de la Hidrovia Paraguay-Paraná en un foro virtual organizado por la Cámara de Exportadores, Logística y Promoción de Inversiones de Santa Cruz de la Sierra (Cadex).

En un encuentro con gran poder de convocatoria, los representantes privados de los distintos países miembros (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay) de la Hidrovia expusieron una vez más los problemas que afectan a la vía navegable y sus posibles soluciones.

En esta ocasión, el dragado para hacer frente a la recurrente falta de agua que año tras año sufre el río Paraguay (y en menor medida el río Paraná) y las obras definitivas estuvieron sobre la mesa, con la coincidencia de que es momento de tomar decisiones firmes que trasciendan a los gobiernos de turno.

El sitio web regional ComexLatam.com asegura que el evento tuvo diagnósticos importantes y analiza que con las exposiciones se pudo entender cuál es la posición de cada uno de los países con respecto a la Hidrovia.

Sobre Uruguay, manifiesta que es un caso diferente al de sus vecinos, ya que no tiene costa con ninguno de los ríos que componen la ruta.

Sin embargo, indica que con los puertos de Nueva Palmira y Montevideo como último eslabón de la cadena, Uruguay aparece como complementario a Paraguay, señalando que los guaraníes tienen la carga que Uruguay no posee, pero que Uruguay tiene los servicios que posibilitan la mejor salida al mundo de las mercaderías paraguayas.

“En esta lógica -asegura ComexLatam.com-, ambos países precisan que el nexo funcione de la mejor manera, por lo que la mayoría de las veces coinciden en las políticas a desarrollar”.

Justamente señala que Paraguay tiene como asunto



La Hidrovia Paraguay-Paraná es uno de los motores de la economía de la región y necesita mayor compromiso de los países miembro

FRASES

“El motivo por el cual se da esta reducción de la exportación, teniendo una producción muy superior, obedece a la bajante del río, que retrasa los tiempos de embarque, la rotación de la mercadería en los puertos, la rotación de los camiones que se están usando, la disponibilidad en los silos y la indisponibilidad de barcas para carga de exportación desde Paraguay”.

Esteban Dos Santos

Presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay

prioritario el de la navegabilidad de la Hidrovia y que de ello depende el comercio exterior de ese país.

Paraguay es el país que más sufre la falta de agua, pues el río homónimo sufre todos los años un déficit hídrico que imposibilita el tránsito de barcas. Este año, por ejemplo, dejó más de 150 barcas cargadas estancadas en el río sin poder moverse por más de un mes.

En este sentido, Paraguay es que más reclama por soluciones definitivas, por trabajos de dragados que sean estructurales y no parches para ir saliendo de los apremios del momento.

En ese sentido, el sitio cita al presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Cafym) de Paraguay, Esteban Dos Santos, quien en el foro de Cadex sostuvo que la bajante “genera menor volumen de carga por viaje, por lo tanto una menor generación de ingresos por flete, por cada embarcación y por cada viaje”.

Asimismo, indicó que “tam-

bién produce mayor tiempo de duración de cada viaje, mayor tiempo de tránsito de la mercadería, numerosos daños a las embarcaciones como consecuencia de las varaduras y otros factores como las colisiones entre embarcaciones y los troncos de los árboles de las costas que producen daños a las embarcaciones, lo que genera sobre costos por reparaciones”.

Dos Santos también demostró cómo la falta de calado afecta al comercio exterior directamente en sus volúmenes.

“En 2019 cerramos aproximadamente con 17 millones de toneladas de carga de exportación e importación a través de la Hidrovia, contando volúmenes de Bolivia, Brasil y Paraguay sacados por el puerto de Nueva Palmira y puertos argentinos. (...) En este año, entre enero y abril, tenemos menor volumen movilizado, pese a haber tenido una producción muy superior en comparación con 2019, según información proporcionada por la Cámara Paraguaya de Exportadores y

Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (Capeco). El motivo por el cual se da esta reducción de la exportación, teniendo una producción muy superior, obedece a la bajante del río, que retrasa los tiempos de embarque, la rotación de la mercadería en los puertos, la rotación de los camiones que se están usando, la disponibilidad en los silos y la indisponibilidad de barcas para carga de exportación desde Paraguay.

Brasil y Bolivia

En cuanto a Brasil y Bolivia se sostiene que para el primero no es prioridad la Hidrovia, que no está en la agenda del gobierno central, pero que sí es mirada con buenos ojos por los productores del Mato Grosso do Sul, cuyos costos logísticos podrían verse beneficiados saliendo por la Hidrovia en lugar de hacerlo por los puertos brasileños del Atlántico, a los que hoy llegan tras cientos de kilómetros de carretera.

En tanto, para Bolivia la atracción es diferente. “Según

quedó plasmado en el foro, (este país) tiene una clara intención de transformarse en protagonista de la Hidrovía, pues alcanza con ver algunas de las inversiones que ha hecho en algunos de los puertos, con la pretensión de nutrir de carga a la vía navegable”, manifiesta ComexLatam.com.

Para los analistas, esta intención implicaría que Bolivia “experimente un cambio en su matriz logística para sacar por este canal la mercadería que hoy saca por los puertos del Pacífico”.

El poder de Argentina

En el caso de Argentina, la situación es bien distinta y no está exenta de polémica.

Para el sitio web, Argentina se siente dueña de la Hidrovía y eso lo basa en que un tramo importante del Paraná queda en territorio argentino, sin ser compartido con ningún otro país.

En este sentido, se indica que las autoridades argentinas toman “decisiones de manera unilateral sin importarle si esas decisiones perjudican o no a los demás usuarios de la vía navegable”.

Más allá de la polémica por toda la vía, no es nuevo que algunas autoridades han manifestado, en su momento, que “el Paraná es argentino”, lo que ha provocado muchas reacciones de los socios de la Hidrovía.

Pero al margen de estas situaciones, que también han sido obstáculo de muchos posibles soluciones, Argentina también pasa por problemas de falta de agua, con pérdidas millonarias que en meses pasados fueron estimados en más de US\$ 240 millones.

Esta situación, como otras similares en años anteriores, también han generado la búsqueda de soluciones duraderas. Y por ello, el secretario técnico de la Comisión de Transporte, Infraestructura e Hidrovía de la Bolsa de Comercio de Rosario (BCR), Alfredo Sesé, hizo referencia al impulso de un estudio de factibilidad técnico-económica del próximo periodo de concesión del sistema de navegación troncal.

Sesé indicó que un grupo de entidades como la Cámara de Puertos Privados comerciales, la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, la Cámara Argentina del Acero, la Unión Industrial Argentina, la Cámara de Industria Aceitera de la República Argentina, el Centro de Importadores de Cereales y la BCR contrataron “una consultora nacional, Latinconsult, que contó con apoyo de otra consultora internacional, para recabar información con la que elaborar un pliego de licitación” para una obra que “permita tener una vía navegable troncal, desde el punto



Actores de la Hidrovía Paraguay-Paraná reclaman obras de dragado que permitan hacer frente a las bajantes

de vista medioambiental y económico, que beneficie a Argentina y a todos los países” que forman parte del acuerdo de la Hidrovía”.

Estudio alentador

El estudio del que habla Sesé tiene como objetivo “llegar a la realización de una licitación pública internacional de estas obras de dragado y señalización en tiempo y forma; aportar datos y tener una evaluación técnico-económica adecuada que permita la toma de decisiones de manera sustentada; sumar la mayor cantidad de escenarios posibles y, por sobre todo, evitar sobrecostos que podrían pagarse por la falta de información”.

Asimismo, la idea es tener un diagnóstico de la situación actual y un diseño estratégico de lo que pensaban todos los usuarios de la Hidrovía, con el objetivo de llegar al mejor pliego de licitación posible.

En definitiva, los objetivos a los que apunta el estudio son “bajar costos, garantizar la seguridad de la navegación, alcanzar estándares internacionales en materia de eficiencia e información de los sistema que se deriven de la vía navegable y dar una sustentabilidad económica y ambiental a una vía navegable que puedan pagar los usuarios”.

Para ello -explicó Sesé- se hizo un análisis de inversiones necesarias, tanto en las mejoras como en el mantenimiento de la vía navegable.

En ese sentido, “se postula la creación de un verdadero

órgano de control, con la participación del control público nacional, provincial y de los usuarios que utilizan esta vía navegable”, además de “ade-cuar la legislación vigente a las

mejores practicas internacionales, manteniendo aquellas cuestiones que han sido útiles y han logrado un acuerdo entre los distintos usuarios”.

Se trata de un proyecto

“Estamos pretendiendo que los costos de la navegación en esta vía navegable (Hidrovía Paraguay-Paraná) sean lo mas bajos posible, aportando la mayor cantidad de información”.

“Este estudio tuvo un alcance que fue un diagnóstico de la situación actual, un diseño estratégico de lo que pensaban todos los usuarios de la Hidrovía.

Alfredo Sesé

Secretario técnico de la Comisión de Transporte, Infraestructura e Hidrovía de la Bolsa de Comercio De Rosario

NUEVO SERVICIO XPRESSLAX

CONSOLIDADO MULTIMODAL CHINA X URUGUAY

GRUPORAS Global Transport & Logistics

SHANGHAI (HBO, XNN, EZN) → **LOS ANGELES** (5 días) → **MIAMI** → **MONTEVIDEO** (MVD)

SHANGHAI X LOS ANGELES 11 DÍAS

LOS ANGELES X MIAMI 3 DÍAS

MIAMI X MONTEVIDEO 1 DÍA

TT TOTAL EFECTIVO 18 DÍAS

Consulte por nuestras tarifas: comercial@gruporas.com
Tel +598 2924 4525 | www.gruporas.com

PLUSCARGOURUGUAY A MEMBRO DO GRUPO RAS

ANP, CARP y CARU ya tienen sus principales autoridades

Con la designación del exlegislador nacionalista Alem García -fundador del sector político de Juan Sartori dentro del Partido Nacional- como nuevo presidente de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), Uruguay empieza a cerrar su lista de autoridades relacionadas con el sector fluvio-marítimo y portuario.

García está a la espera de que se complete el equipo que lo acompañará en la delegación uruguaya para asumir su nueva función.

En tanto, en el otro organismo binacional, la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) la presidencia recaerá en este período sobre Mario Daniel Ayala, quien también responde al Partido Nacional.

En este caso, el jerarca se había desempeñado como diputado en representación del sector Alianza Nacional.



C. DOS SANTOS

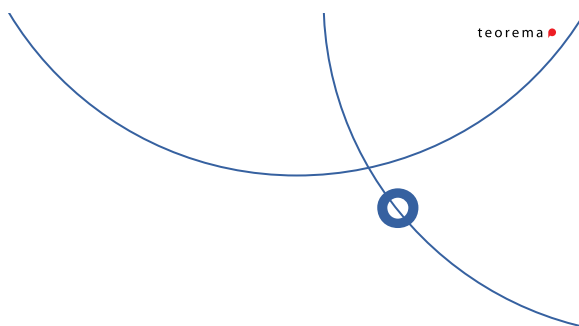
Ayala será acompañado como vicepresidente de la delegación uruguaya por el salteño Miguel Feris, quien fuera candidato a diputado por el sector colorado de Ernesto Talvi. Además, será candidato a la Intendencia Municipal de su departamento.

La lista de autoridades de la CARU por el lado uruguayo se completa con María Eugenia Almirón, Roberto Pérez Rodino y el capitán de navío Migue Ángel de Ocampo.

Por otra parte, en la autoridad portuaria, la Administración Nacional de Puertos quedó al mando de Juan Curbelo (Partido Nacional), secundado en el directorio por Daniel Loureiro (Cabildo Abierto) y Alejandra Koch, funcionaria del ente propuesta por el Frente Amplio.

De esta manera quedaron conformados los cuadros de autoridades de una de las principales actividades del país y motor de la economía.

Es el tiempo de las empresas responsables.
Aquí estamos.



Comprendiendo el esfuerzo de las industrias exportadoras, asumimos un rol clave en garantizar la cadena de frío con máximos parámetros de trazabilidad y controles.

Cuando logramos concesionar un área pública, preparamos el suelo con una calidad de hormigonado de alta resistencia y durabilidad.

Cuando invertimos en un parque de andenes Reefer, lo concebimos en base a energía limpia, no contaminante y eficiencia energética.

En estos 20 años venimos tomando **decisiones de largo alcance** que prueban nuestra responsabilidad con las personas, con nuestro país, con el futuro.

MONTECON
PUERTO DE MONTEVIDEO | Nos Mueve Uruguay