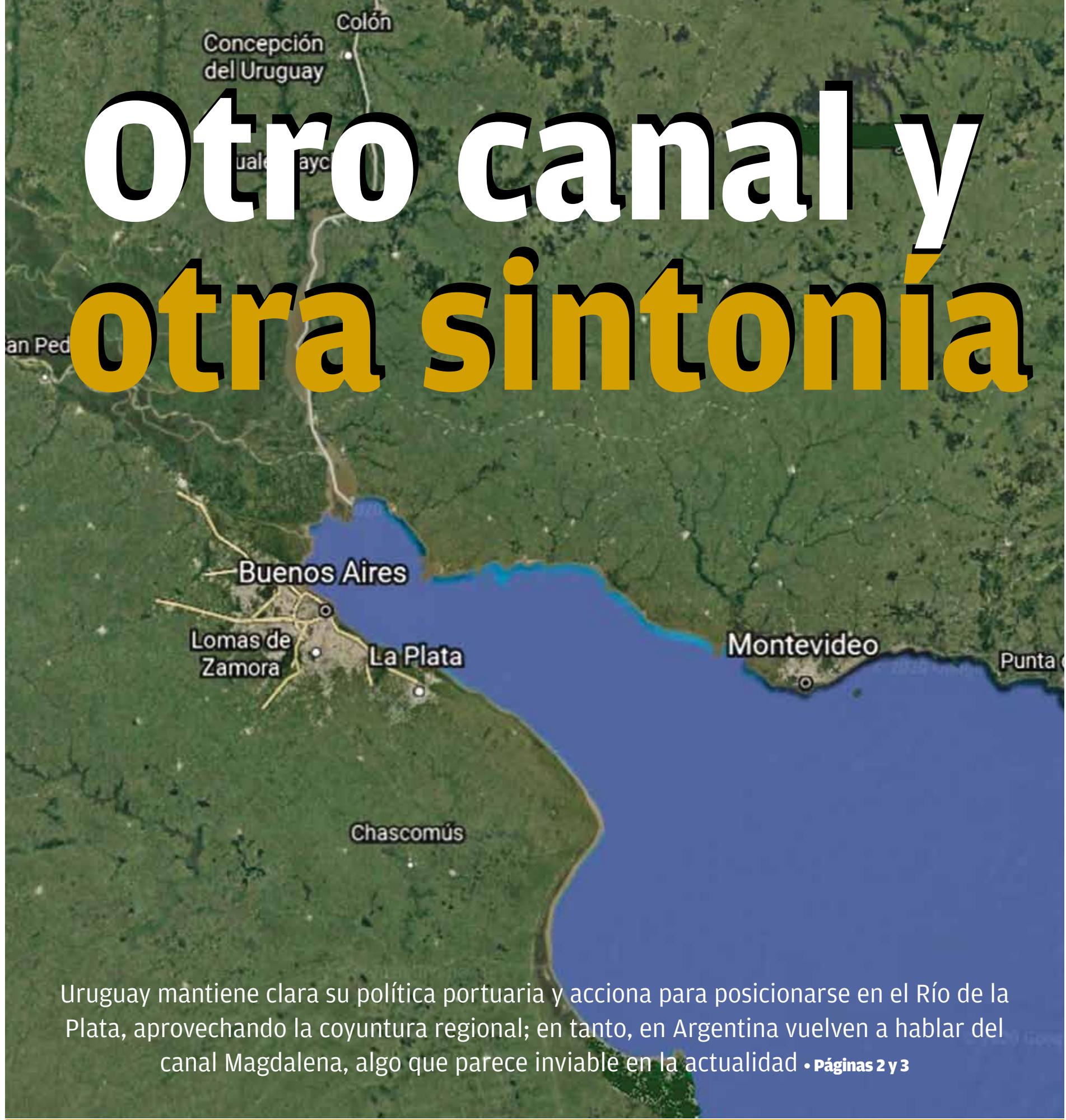


COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • SÁBADO 25 • DOMINGO 26 • JULIO 2020 • Suplemento de 8 páginas • Año XXI • Nº 203

Otro canal y otra sintonía



Uruguay mantiene clara su política portuaria y acciona para posicionarse en el Río de la Plata, aprovechando la coyuntura regional; en tanto, en Argentina vuelven a hablar del canal Magdalena, algo que parece inviable en la actualidad • **Páginas 2 y 3**

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

Montevideo se posiciona y en Argentina hace ruido

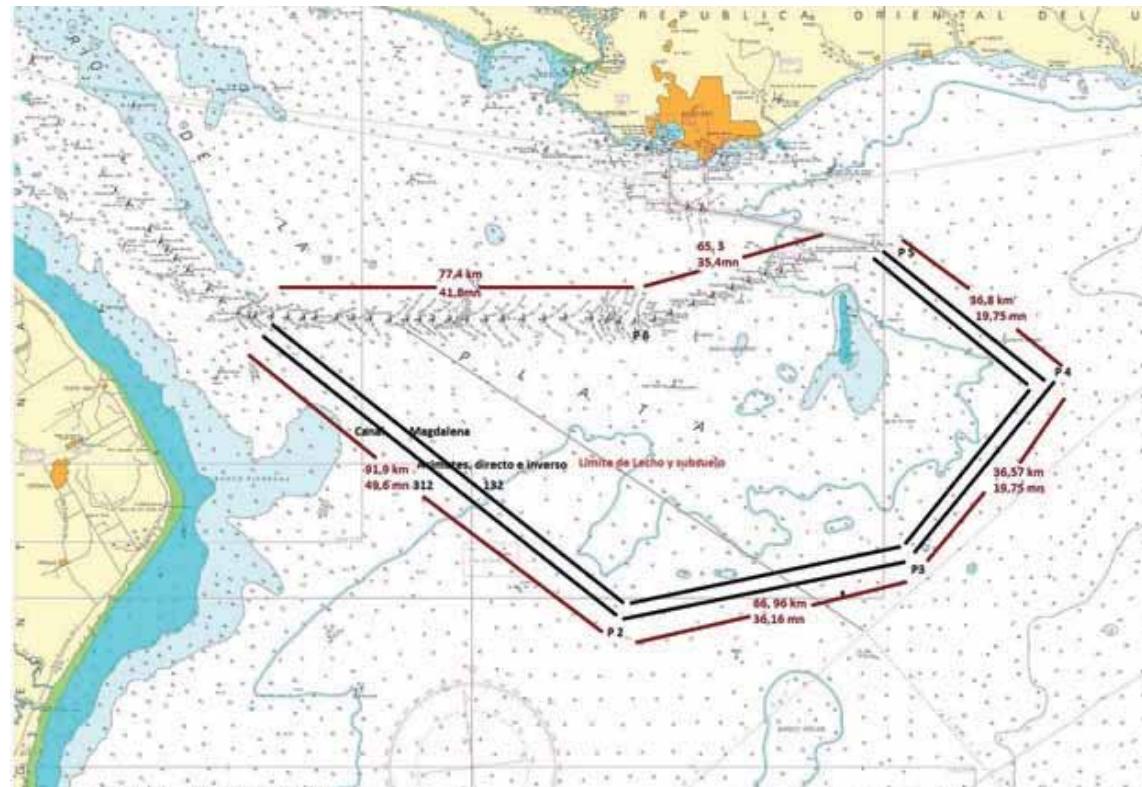
Comercio Exterior & Transporte dialogó con el especialista uruguayo Edison González Lapeyre, quien analizó la situación del puerto capitalino y de la navegación en el Río de la Plata

La coyuntura mundial, y en especial la regional, parece posicionar a Uruguay en una situación favorable con respecto a sus vecinos. Y en relación a algunas actividades existe el convencimiento de que Uruguay puede aprovechar el momento y dar el salto de calidad en algunos servicios.

En el ámbito logístico-portuario se viene insistiendo en el sentido de la oportunidad y la idea de que el puerto de Montevideo tiene grandes posibilidades de avanzar hacia el anhelo de convertirse en la terminal del Río de la Plata, en el tan ansiado puerto hub de la región.

En este sentido, no solo la situación del tratamiento de la pandemia de Covid-19 se maneja como variable, sino que las condiciones de calado y la política, tanto de dragado como portuaria, aparecen como ventaja comparativas.

Sin embargo, desde Argentina siguen apareciendo voces que pretenden socavar esa po-



Plano del Río de la Plata y sus canales

sibilidad, con declaraciones por lo menos polémicas, en contra del accionar de Uruguay y sus puertos.

En ese sentido, algunos personajes históricos, como el ex subsecretario de Puertos y Vías Navegables de Argentina, Horacio Tettamanti, han insistido en cargar sus dardos contra Uruguay. Tettamanti fue uno de los principales precursores de la recordada resolución 1108, que impedía que las cargas argentinas recalaran en puertos uruguayos con el solo fin de obstaculizar la actividad de tránsito del puerto de Montevideo.

Hoy Tettamanti está alejado de los cargos del Poder Ejecutivo de su país, pero sigue siendo fuente de consulta en cuanto foro del sector se realice. Y en cada uno de ellos no deja pasar la oportunidad de atacar a Montevideo, incluso cuando se le consulta por temas absolutamente alejados de la actividad portuaria.

En unas de sus últimas declaraciones, Tettamanti volvió a referirse al canal Magdalena, poniendo datos sobre la mesa que, al menos, son cuestionables.

Según algunos actores este es un problema personal que Tettamanti tiene con Uruguay, que una y otra vez suma declaraciones que pretenden construir un relato que no condice con la realidad al manifestar, por ejemplo, que los barcos que van para Buenos Aires deben pasar por el puerto de Monte-

video.

Para conocer la realidad de lo que sucede en el Río de la Plata, *Comercio Exterior & Transporte* dialogó con el experto Edison González Lapeyre, negociador del Tratado del Río de la Plata y su frente marítimo, quien se refirió a varios puntos relacionados con la imagen que ilustra este artículo.

En ella se ven los canales en el Río de la Plata y el proyecto del canal Magdalena. En este sentido, el plano se refiere a una extensión de 78 kilómetros del canal Magdalena, mientras que versiones como las de Tettamanti hablan de 50 kilómetros y a un costo de US\$ 350 millones.

¿Cuáles son las características de la navegación en el Río de la Plata en relación a los canales de los puertos de Montevideo y Buenos Aires y las conexiones con la Hidrovía?

Los buques de porte, que se caracterizan por un importante tonelaje y por tener un calado acorde, cuando arriban al Río de la Plata y se encuentran con aguas menos profundas, que no le permiten más navegar libremente, precisamente por su calado, no tienen otra opción que navegar por los canales que se han profundizado para permitir su navegación. En el Río de la Plata nos encontramos

con canales que han sido construidos y que son mantenidos por Argentina, como el Emilio Mitre, el canal de Buenos Aires, el canal intermedio y el canal de Punta Indio. También está el canal Martín García, que es un emprendimiento conjunto de ambos países, y los canales de acceso a los puertos que obviamente, son mantenidos por los países correspondientes.

¿Por qué el canal Punta Indio está más cerca de Uruguay si lleva al puerto de Buenos Aires?

El canal de Punta Indio se construyó por Argentina a principios del siglo XX con un propósito jurisdiccional. Se estaban discutiendo los límites en el Río de la Plata y los argentinos estimaron que si proyectaban ese canal a proximidad de las costas uruguayas, la jurisdicción argentina sobre el Río de la Plata iba a quedar delimitada a partir del mismo. El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19 de noviembre de 1973 estableció un criterio muy diferente por lo que ese trazado, con el propósito que tuvo originalmente, no tiene una razón específica.

¿Quién lo mantiene?

Lo mantiene la Argentina.

¿Por qué los prácticos salen desde Montevideo?

Los prácticos que van a pilotear los buques hacia puertos argentinos salen, generalmente, del puerto de Buceo, por distintas razones, entre las que destaca que los buques para entrar en el canal de Punta Indio, normalmente deben fondear en una zona aledaña a la zona Alfa, próximo a Montevideo, pero fuera de la franja de jurisdicción exclusiva de 7 millas, a la espera de que las autoridades argentinas le permitan ingresar al canal de Punta Indio. Allí aprovechan para recibir el práctico correspondiente. Los prácticos argentinos encuentran muy conveniente operar desde Montevideo y han establecido toda una logística que va desde la embarcación rápida que los lleva y trae hasta una oficina instalada en Montevideo a los efectos de centralizar sus operaciones.

Se ha dicho que los buques que van a Buenos Aires deben pasar por Montevideo. ¿Esto es así?



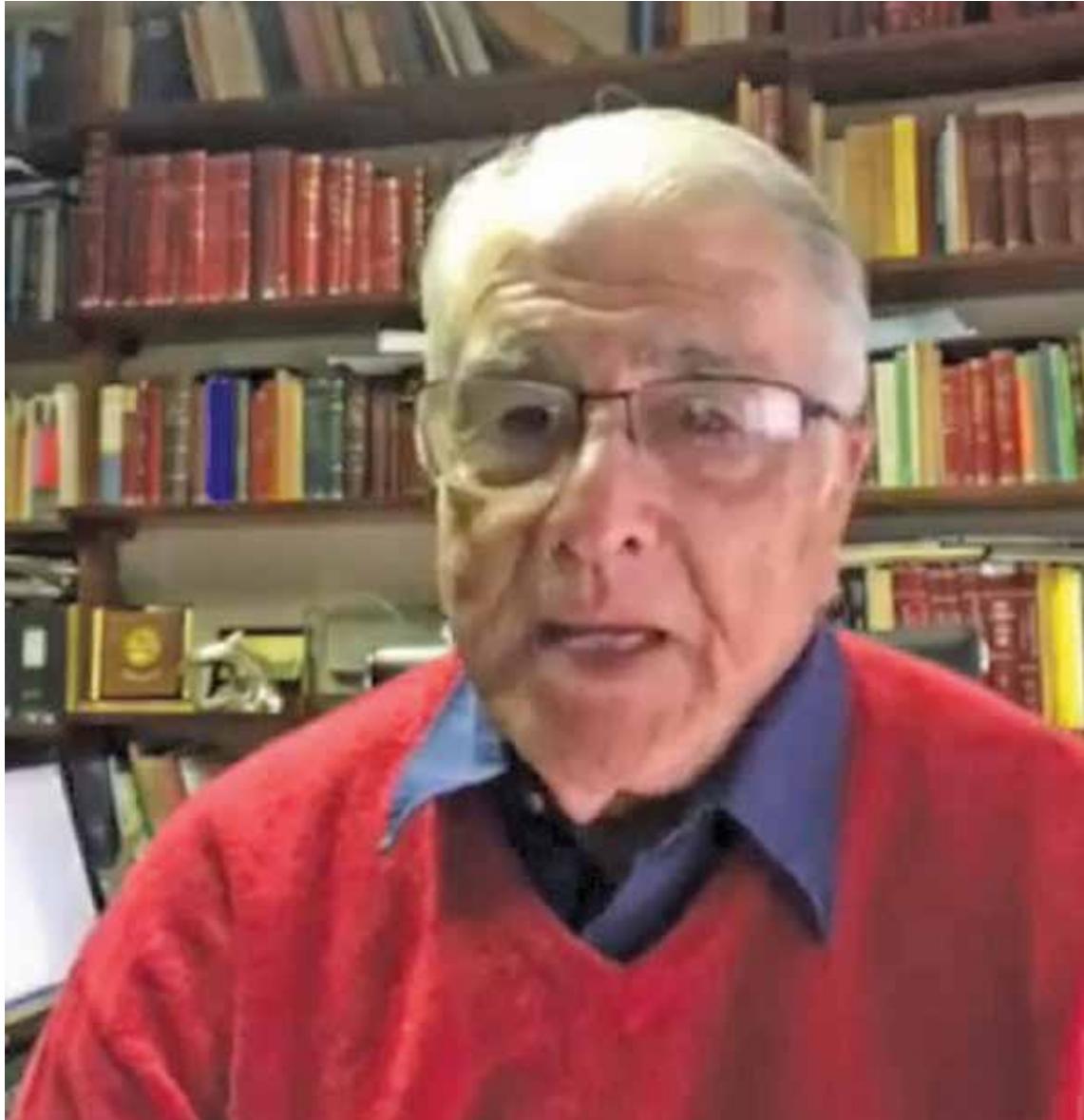
DESIGN - BUILD - CONNECT

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.

Es totalmente falso que los buques, con cargas destinadas a Argentina tengan que pasar por Montevideo, como ha afirmado Tettamanti. Esos buques nunca tienen que entrar al puerto de Montevideo. Cuando tienen que esperar para ingresar al canal de Punta Indio y fondean, tratándose de buques de tercera bandera que conforme al Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo están bajo jurisdicción uruguaya, son controlados por la Prefectura Naval de nuestro país que debe verificar por qué esa nave fondeó, su destino, la carga que lleva, la agencia marítima que la representa, los seguros que lo amparan, etcétera. Eso es totalmente normal y si existiera en las proximidades de la costa argentina una zona de fondeo, la prefectura de ese país, por razones de seguridad y de tráfico, tengo el convencimiento de que efectuaría un control similar al que efectúa la autoridad uruguaya. Pero no se trata de que pidan permiso; se trata de que sean debidamente controlados.

¿Qué consecuencias tendría para Uruguay el desarrollo del canal Magdalena?

Si se construyera el canal Magdalena, el perjuicio que este le podría ocasionar a nuestro país no sería muy relevante. Los bu-

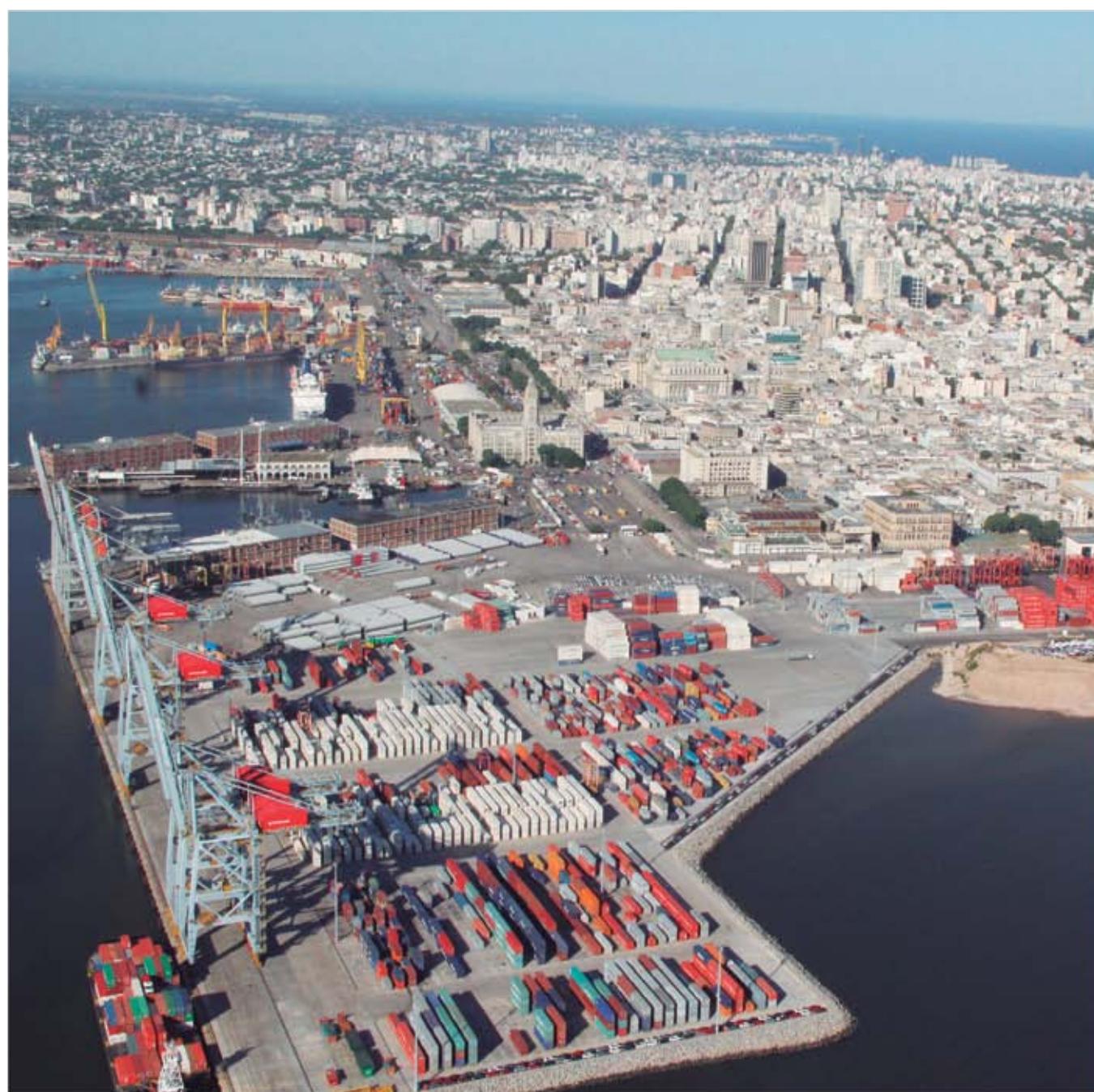


Edison González Lapeyre, especialista uruguayo en puertos y navegación en el Río de la Plata

ques con destino al puerto de Montevideo continuarían con el mismo derrotero que tienen actualmente. Los procedentes de Nueva Palmira, Fray Bentos o de puertos argentinos que tuvieran que hacer una escala en el puerto de Montevideo tendrían que navegar 60 o 70 kilómetros más porque luego de salir del canal Magdalena (según Tettamanti 50 kilómetros y según otros 78 de extensión) tendrían que navegar al este del Banco Inglés e ingresar al canal de acceso al puerto de Montevideo. También perjudicaría a proveedores de insumos y servicios que se le prestan desde Montevideo a los buques que fondean conforme a lo expuesto anteriormente.

¿Considera que los puertos argentinos están en libre competencia con los uruguayos?

Los puertos argentinos siempre estuvieron en competencia con los nuestros desde la génesis de ambos países. El puerto de Montevideo tiene ventajas frente a los argentinos del Río de la Plata por su abrigo y por disponer de mayores profundidades. Los puertos argentinos, además, requieren un gran esfuerzo de dragado en su operativa y en los canales que los conectan, mayor al que requiere el puerto de Montevideo.



**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

CARU ante la misión de hacer navegable todo el río Uruguay

El nuevo presidente del organismo binacional, Mario Ayala, aseguró que se hará un estudio de potenciales cargas para pensar en la obra de las esclusas que traspasen la represa de Salto Grande

El artiguense Mario Ayala es el nuevo presidente de la delegación uruguaya en Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), uno de los organismos binacionales que Uruguay integra junto con Argentina, que dependen del Ministerio de Relaciones Exteriores, y en los que el nuevo gobierno pondrá singular atención.

El río Uruguay, entre otras cosas por la idea de mejorar la navegabilidad y el desarrollo del comercio por esa vía, está dentro de los puntos estratégicos del gobierno del presidente Luis Alberto Lacalle Pou. No es menor que en uno de los capítulos del su plan de acción figure la idea de hacer la hidrovía de



Mario Ayala asumió la presidencia de la delegación uruguaya de la Comisión Administradora del Río Uruguay

del desarrollo de la región es a través de la navegabilidad del río y realmente es un factor que motiva mucho para llevar adelante la tarea. Asimismo, en la agenda de CARU hay, desde hace mucho tiempo, un proyecto de construcción del puente que une la ciudad argentina de Monte Caseros con Bella Unión, además de todo lo que tiene que ver con el recurso formidable del río, que pretendemos desarrollar en su máximo potencial, dentro de las condiciones que se puedan dar.

La navegabilidad del río Uruguay se ha visto complicada y hay alguna problemática con balizas que no están en su lugar o que no tienen la señal lumínica funcionando. ¿Con qué se ha encontrado al respecto?

Estamos al tanto de eso y estamos en proceso de solución. Hace dos semanas estuvimos en contacto con el presidente de la delegación argentina, José Laurito, y seguramente en agosto se va a concretar la solución para ese material.

¿Quién las va a reparar?

De eso se va a encargar la Armada argentina y el pago sale de los fondos de la CARU.

¿Serán arreglos del equipamiento existente o se van a colocar balizas nuevas?

Hay boyas que se corrieron, otras que no están y otras que tienen problemas de iluminación. Es decir, hay diferentes situaciones de irregularidad y están claramente identificadas tras un relevamiento que hizo la CARU. Ese trabajo se va a llevar adelante. Estas boyas tienen problemas por el uso natural y por la dinámica propia del río, con sus crecientes, sus bajantes y la propia navegabilidad.

En la última compra de balizas realizada por CARU, Uruguay instaló su parte, ¿Argentina llegó a instalar ese nuevo equipamiento?

Sí, se llegó a instalar, pero luego eso requiere un mantenimiento. Del lado uruguayo se hizo satisfactoriamente y ahora se va a hacer del lado argentino.

En relación a la navegación, el río está partido en dos por la represa de Salto Grande, que es



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

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

DERES **USAS** **CCS**

www.multimar.com www.grupomultimarmyk.com

un obstáculo para conectar cada uno de los tramos. ¿Cómo ve la idea de hacer un río Uruguay navegable de norte a sur y qué conoce de los proyectos para hacer un by pass para sortear la represa?

Nosotros lo vemos como un sueño de hace mucho tiempo. Entiendo que la limitante para la navegabilidad total del río hoy permanece, pero hay una voluntad expresa de los gobiernos uruguayo y argentino, más la de los actores políticos y privados del litoral oeste del Río Grande

En la primera reunión, el canciller Bustillo pidió austeridad

do Sul (Brasil), que alienta a que se lleven adelante las acciones para ir levantando limitantes y avanzar en la concreción de las obras necesarias para hacer navegable el río Uruguay. Es la realidad que vivimos hoy y el impulso que tenemos al momento en referencia a este asunto.

¿El apoyo del gobierno argentino es a nivel provincial o nacional?

Está expresa la voluntad del presidente argentino Alberto Fernández, en acuerdo con

el presidente uruguayo, Luis Alberto Lacalle Pou, de avanzar en ese sentido.

Como comisión binacional, la CARU depende de cancillería. El canciller Francisco Bustillo dijo que había pedido ahorro, tanto a la CARU como a la comisión Administradora del Río de la Plata (CARP). ¿Qué le solicitó en la reunión que tuvo con el canciller?

Tuvimos una reunión protocolar con el canciller, en la que se produjo la presentación de la delegación uruguaya de CARU y de la presentación del equipo del canciller. En ese encuentro hubo un planteo muy claro y concreto en cuanto al pedido de una gestión austera y eficiente. Nosotros hemos llevado algunas acciones en ese sentido.

¿Cuáles acciones?

La contención del gasto, la intervención preventiva del gasto, en la que se tomaron algunos tipos de medidas. Los gastos en los que la CARU incurra hoy tendrán que tener el visto bueno del contador, del asesor contable y del secretario administrativo del organismo. Asimismo, se ha resuelto suspender aquellas inversiones que no afecten el normal funcionamiento de la CARU. Hay una cantidad im-

portante de medidas que hemos tomado para contener el gasto y tratar de bajar el déficit, ya que estamos con una recaudación del 40% menos que lo normal.

¿Qué tipo de inversiones son las que se recortaron?

Lo que se recortó tiene que ver con infraestructura del organismo en las sedes de Paysandú y Fray Bentos. La suspensión de estas obras es hasta que se pueda normalizar esta situación.

¿Qué otros puntos son los que están en los primeros lugares de la agenda?

Nosotros tenemos una misión que tiene que ver con las cartas reversales de 2010 en relación al comité científico, que tiene una labor muy importante de monitoreo del río. En este aspecto, hay un protocolo de trabajo establecido acerca de tareas a realizar y que fueron postergadas por la pandemia. A partir de agosto vamos a continuar con esos estudios. Además, una tarea importante que tenemos es la administración de los puentes. Hemos tenido una baja significativa en el tránsito. Hemos tenido que aplicar los protocolos para los funcionarios y hay muchas funciones de la CARU que se han visto afectadas por la situación de pandemia.

¿Cómo es la interacción de la CARU con las autoridades portuarias para mejorar las condiciones de las terminales?

Nosotros ya hemos tenido contacto con el presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP, Juan Curbelo) y entendemos la necesidad de trabajar en conjunto. Creemos que es conveniente tener una gestión que genere sinergia con otros organismos, de manera de facilitar todo lo que es el desarrollo regional. Con la CARP y la Comisión Técnico Mixta (CTM) de Salto Grande también hemos tenido reuniones para manifestar nuestro interés y necesidad de avanzar en ese sentido.

¿En qué están los contratos de dragado?

Hay contratos vigentes y el dragado se está cumpliendo, tanto por parte de la empresa dragadora Jan de Nul, como por parte de CARU en lo que respecta a las obligaciones de las cuotas mensuales. Este contrato tiene vencimiento en 2022 y hasta ahí está garantizado el mantenimiento de todo el dragado. Asimismo, está en proceso de estudio el dragado aguas arriba de la represa. El planteo es la navegabilidad de Bella Unión al norte. En este momento vamos a firmar un convenio con la CTM para ampliar un estudio

de demanda de carga de toda la zona de influencia de la región. Si estamos pensando en afrontar una obra de la dimensión de lo que es la navegabilidad del río Uruguay, tenemos que pensar en la potencialidad que pueda tener demanda aguas arriba. Existe un potencial de carga significativo.

¿Ese estudio implica ver la viabilidad de realizar las esclusas en Salto Grande o tiene relación con proyectos de la represa al norte?

No es el único estudio determinante para ver la viabilidad de las

Dragado y estudio de potenciales cargas están siempre en carpeta

esclusas, pero es parte de ello. Es uno de los elementos importantes a tener en cuenta a la hora de la toma de decisiones.

Más allá de las dificultades para reunirse, ¿qué relación hay con la contraparte argentina de la CARU?

A través del presidente de la delegación argentina, José Lauritto, mantenemos un contacto fluido y casi a diario. Hemos avanzado lo que se ha podido en el marco de esta situación.

Para abrirse al mundo es necesario explorar nuevas ideas.

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

NODUS
Explorar, articular, desarrollar.

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



Cennave, aniversario sin festejo, pero encarando muchos desafíos

La pandemia de Covid-19 impidió organizar el almuerzo de todos los años y la gerente ejecutiva Mónica Ageitos dialogó con Comercio Exterior & Transporte acerca de la agenda para un año difícil

El próximo martes el Centro de Navegación (Cennave) cumplirá 104 años. Como consecuencia de la pandemia de Covid-19 y las medidas sanitarias vigentes, la institución no podrá celebrarlo con el acostumbrado y característico multitudinario almuerzo que reúne a autoridades nacionales y al sector privado, tanto nacional como internacional, motor imprescindible para el día a día del desarrollo portuario del país y del mercado importador y exportador uruguayo.

En este nuevo escenario, los desafíos se han multiplicado y, en ese sentido, todavía resuenan en la directiva de la institución las palabras del hoy presidente de la República, Luis Alberto Lacalle Pou, pronunciadas entonces en campaña electoral, en ocasión del 103º aniversario del Cennave.

"Recordamos claramente



El puerto de Montevideo es el principal exponente de una actividad representada por el Centro de Navegación

sus afirmaciones sobre el rol de la institución, como asesora imprescindible, referente y

palabra apropiada para todo gobierno nacional", dijo a *Comercio Exterior & Transporte* la gerente

ejecutiva del Cennave, Mónica Ageitos, quien agregó que, "más allá de esa imposibilidad de festejo, nada cambia en lo que refiere a la energía, pasión y ganas del Cennave por hacer y cuidar a todo el desarrollo portuario, la continuidad operativa y el respeto de la ley de puertos".

Ageitos agregó que "la situación sanitaria mundial y local no ha cambiado la dinámica de la institución, sino que, por el contrario, ha agregado algunos otros asuntos de seguimiento, acción y preocupación".

Al ser parte de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (Cianam) y la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos y Brokers (Fonasba por sus siglas en inglés), junto con otras importantes organizaciones internacionales, el Cennave tiene información privilegiada y de primera mano acerca de lo que está sucediendo, no solo en otros mercados y puertos, sino también en temas más específicos como la baja de fletes, congestionamiento de puertos, equipos de contenedores, la situación del negocio de cruceros, granos, etcétera, lo que le permite tener una mirada y un radar que no se restringe a lo regional o local.

Según Ageitos, esta realidad les ha permitido "compartir toda esta información con el presidente de la Administración Nacional de Puertos (ANP, Juan Curbelo), y también con las

autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

Al respecto indicó que el Cennave entiende como fundamental saber, entender y anticiparse a las necesidades de cada negocio dependiendo de su salud y explicó que, además de los obstáculos ocasionados por la pandemia, el sector debió enfrentar las históricas bajantes de los ríos Paraná y Paraguay, "variables que se han sumado y hacen a un combo muy complejo para las navieras, para los operadores y, por supuesto, también para los depósitos intraportuarios, muy dependientes de la figura de centro de distribución regional".

Así pues, la realidad marca que son muy fluidas las conversaciones con entidades similares, tanto de Argentina como de Paraguay y Bolivia, a la vez que se han mantenido contactos formales con las nuevas autoridades de la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) y se espera tener en breve un diálogo con los representantes de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).

En otro orden, Ageitos señaló que, "por conocido que sea, no exime de incluir en este intercambio a asuntos como los que refieren al costo de los servicios

Hay variables que "hacen un combo muy complejo para las navieras"

de practicajes de puerto y río, temas serios por los que desde hace tiempo se está en comunicación permanente con las autoridades y con las navieras, a quienes se debe el Cennave y quienes, en definitiva, con su apuesta a recalcar Uruguay, son las que generan la secuencia de servicios generales y portuarios; entre otros tanto, los ya mencionados".

En relación a otros asuntos y nuevas ideas, el Cennave ha seguido fiel a su estilo y responsabilidad con la actividad, por lo que ha presentado ante el Instituto Nacional de Logística una serie de ideas que pretenden colaborar con la competitividad del país y a la eficiencia portuaria.

Asimismo, Ageitos se refirió

NUEVO SERVICIO XPRESSLAX

CONSOLIDADO MULTIMODAL CHINA X URUGUAY

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

GRUPORAS Global Transport & Logistics

PLUSCARGO URUGUAY A Member of GRUPORAS

a la relación con la autoridad y el posicionamiento del Cennave.

“El contacto con la ANP, su presidente y su gerente general es constante. Coincidimos en el rol fundamental de nuestra institución por ser parte activa de todos los temas -más allá de los cambios políticos- y de la vasta agenda de asuntos a resolver y encaminar. Como gerente ejecutiva del Cennave, considero que las autoridades no encontrarán a otro gremio tan conocedor, comprometido y con músculo para ayudar al crecimiento de la actividad”, sostuvo. Asimismo, agregó que confía en que “el resto del directorio de la ANP también tenga esa sensación” y que todos estén “en la misma página”.

“Las autoridades portuarias a veces caen en la tentación de pensar que la actividad, las inversiones y los buques vienen solos. Y es ahí cuando se olvidan de tener una relación fluida con los privados. Una gestión pública, al menos en materia portuaria, sin el apoyo privado no tendrá éxito. Eso es seguro. Por lo tanto, mejorar la relación con la órbita privada no es un favor, sino que es una obligación. Porque el sector privado es, en definitiva, el que arriesga y permite la existencia de todo lo demás”, sentenció Ageitos.



Mónica Ageitos, gerente ejecutiva del Centro de Navegación se refirió a la actualidad del sector

FRASES

“Las autoridades portuarias a veces caen en la tentación de pensar que la actividad, las inversiones y los buques vienen solos. Y es ahí cuando se olvidan de tener una relación fluida con los privados. Una gestión pública, al menos en materia portuaria, sin el apoyo privado no tendrá éxito.”.

Mónica Ageitos
Gerente Ejecutiva del Centro de Navegación

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.

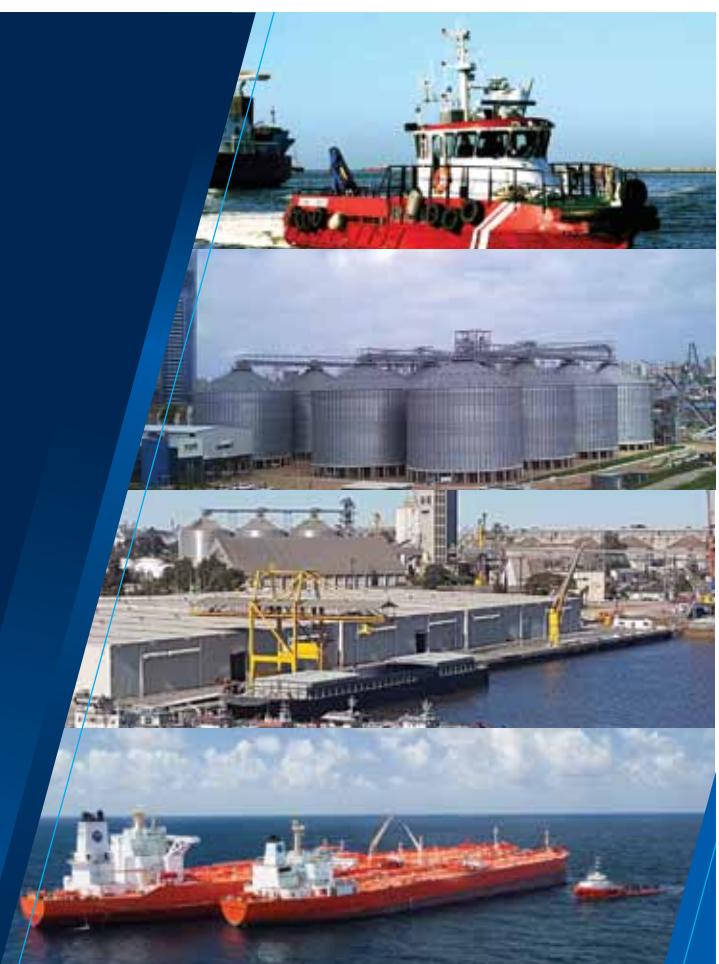
Somos movimiento y cambio.

Somos equipo con experiencia y conocimiento.

Somos cumplimiento y compromiso.

Somos acción.

Ahora somos CHR Group.



CHR
GROUP
Experiencia en acción

Promoción comercial e incentivo a las inversiones

El canciller uruguayo Francisco Bustillo aseguró que la dinamización de las acciones de promoción comercial y los incentivos hacia las inversiones, serán los ejes centrales de la política exterior uruguaya en materia comercial.

En ese sentido, explicó que Uruguay tiene grandes desafíos por delante y que será fundamental poder responder “a la gran crisis económica de dimensiones planetarias” que ha impactado sobre el país y la región.

En su presentación, la estrategia que esbozó el secretario de Estado tiene que ver con una apuesta importante a la coordinación y el trabajo en equipo. Al respecto, señaló que habrá diálogo con todos los ministerios relacionados con el área productiva del país y mencionó a Economía, Industria, Turismo, Ganadería, Ambiente,



Educación y Trabajo.

En otro orden, destacó la idea de promover el concepto de alianza entre la cancillería y el sector privado, con las cámaras empresariales y el PIT-CNT.

Bustillo también se refirió al Mercosur, en el que Uruguay tiene la presidencia pro témpore en el actual semestre.

Dijo en ese sentido que “no habrá otra vocación respecto de lo regional que una actitud de hermandad”, señalando que los mercados y las alianzas son imprescindibles para superar las inequidades dentro del bloque.

Asimismo, sostuvo que se trabajará trabajando con “pragmatismo para lograr el mejor Mercosur posible”.

En otro orden, el canciller sentenció que “la política exterior es y será la más importante defensa de la integridad territorial del país, del ejercicio de su soberanía y de la unidad nacional”.

Agente General en Uruguay

YANG MING
陽明海運股份有限公司
www.yangming.com

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