

# MEGATRADE VIRTUAL

Newsletter digital de Comercio Exterior y Carga Internacional de la Revista MEGATRADE de Argentina.  
Dirigido por Darío Kogan. Año XII Nro.352 Abril 2014

 A member of the HPH Group  
A Hutchison Whampoa Company

La empresa líder en operación portuaria.  
Aquí y en 52 puertos alrededor del mundo.



  
**BACTSSA**  
Calle Nº 8 y Av. Edison s/n Terminal 5  
Tel: (54 11) 4510 9800  
[www.bactssa.com.ar](http://www.bactssa.com.ar)

  
EXOLGAN  
CONTAINER TERMINAL

PLATAFORMA DE OPERACIONES MULTIMODALES

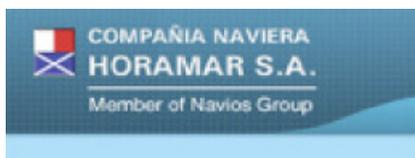


Alberti 1760 (B1871ESF)  
Dock Sud - Avellaneda  
Buenos Aires - Argentina  
Tel.: (54.11) 5811.9100  
[www.exolgan.com.ar](http://www.exolgan.com.ar)

Es una Empresa del Grupo  INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS

**ICBC**  **Fundación**

**ESTUDIÁ COMERCIO EXTERIOR CON LOS QUE MÁS SABEN.**



Reflexiones, opiniones, a [contacto@revistamegatrade.com.ar](mailto:contacto@revistamegatrade.com.ar)  
[Twitter @ReMegatrade.](https://twitter.com/ReMegatrade) [Facebook Revista Megatrade](https://www.facebook.com/RevistaMegatrade) [www.revistamegatrade.com.ar](http://www.revistamegatrade.com.ar)  
Suscripciones a MEGATRADE VIRTUAL, REVISTA MEGATRADE en versión impresa o electrónica,  
[suscripcion@revistamegatrade.com.ar](mailto:suscripcion@revistamegatrade.com.ar)

# CLAVES DEL MERCADO

## NO ES TIEMPO PARA EL MULTILATERALISMO?



**E**l tan promovido “Nuevo orden en el comercio mundial” será más bien el “desorden?”. Así parece entenderlo Jean Pierre Lehmann, profesor de economía política internacional de IMD de Suiza – una de las escuelas de negocios líderes a nivel mundial- y fundador del Evian Group, (formado por líderes académicos, políticos y empresarios que buscan promover el entendimiento de cómo el multilateralismo y la globalización pueden revertir la pobreza y mejorar a las sociedades) que estuvo en Buenos Aires abriendo el Ciclo de Diálogos con referentes del comercio exterior que organiza la Fundación ICBC.

En su diálogo con Félix Peña, director del Instituto de Comercio Internacional de la Fundación y ante un audito-

rio donde no faltaron estudiantes de esa casa de estudios; Lehmann, - en la foto- analizó los avances -o no tanto- de la ronda de negociaciones de la OMC con la reunión de ministros en Bali y las posibilidades de concreción de los mega acuerdos en negociación- del Atlántico- que están negociando entre EE.UU y la UE- y del Pacífico.

Del diálogo también participó el director ejecutivo de la representación argentina de la Cámara de Comercio Internacional ICC, el francés Julian Kassum ( en la foto abajo a la izq. junto a Lehmann y Peña a la derecha)

En primer lugar, Lehmann mostró una escasa euforia por los resultados en Bali. Hubo cierto optimismo en los primeros días luego del encuentro y están quienes dicen que se alcanza-

ron algunos compromisos- al menos no fue la muerte de Doha- pero también están quienes dicen que la reunión terminó aportando poco y nada. Según el especialista, para la OMC, los dos “Mega acuerdos” que se están negociando entre grandes bloques son “el problema” para la OMC, porque pueden de alguna forma abrir una nueva normativa ajena a las reglas multilaterales.

Reconoce que hoy el multilateralismo no tiene buena prensa y por otro lado los políticos, cuando se les pregunta sobre el tema, están en otra cosa, más bien en los problemas del día a día.

Para Lehmann, mucho tiene que ver esta situación, con la “geo politización” en todos los ámbitos. Un fenómeno que se da desde hace una década; algo que se trasladó también al comercio internacional. Así la OMC pasó a ser de un ámbito neutral para negociaciones a un sitio de pelea y reclamos; especialmente desde los países emergentes. “Los países saben que deben estar allí pero no saben para qué”, señaló. Hoy estamos en un mundo de desequilibrios y mucha fragmentación sin ley internacional, sin un sistema para “absorber los choques.”

En materia de negociaciones de comercio internacional la OMC se encuentra sin timón; agregó. Entiende que los políticos no se dan cuenta que hay que tener una legislación que de estabilidad manteniendo un respeto a las instituciones.

Lehmann recordó el concepto del nuevo director de la OMC, Roberto Azevedo que señala que con esta fragmentación luego de la crisis financiera del 2009, el mundo sigue sin confianza y falta transparencia. “Uno de los problemas de las últimas reuniones ministeriales de la OMC es que se ha buscado colocar paños fríos y lo que se necesita es cirugía mayor”, dice. Además reconoce que para generar esos cambios hay que trabajar mucho tiempo, no alcanza con juntarse un fin de semana en una playa.

Mientras Julian Kassum advirtió que si bien EE.UU. esta muy activo en cuanto a negociar acuerdos comerciales, no tiene agenda multilateral y de hecho deja afuera de sus negociaciones a los BRICS. En cierto punto, se señaló que lo que buscan esos Mega acuerdos, lo que buscan es debilitar la posición de China como jugador de peso en el comercio mundial. De todos modos Lehmann es escéptico con respecto a que esos grandes acuerdos lleguen a un final feliz al corto plazo – Japón de la mano de EE.UU.?: difícil...-

Uno de los elementos que destacó

el especialista es el papel de China –“Nunca en la historia hubo tanta expansión de un país a nivel mundial- salvo en su momento Gran Bretaña- como hoy se da con China”, dijo.

También resaltó el papel de las cadenas de valor. Este último fenómeno aún no ha sido asimilado por las normativas internacionales, porque entre otras cosas, los negociadores no tienen experiencia en estos temas. “todavía se habla de conceptos de “made in” cuando un producto chino tiene componentes de los más diversos orígenes”, dijo. Precisamente el Fung Global Institute de Hong Kong – un think tank independiente que genera investigaciones de primer nivel en material económica y avanza en cuestiones que afectan a las sociedades a nivel global; del cual Lehmann es profesor- está investigando cómo se puede cambiar esta tendencia con regulaciones que atiendan esta realidad.

Lehmann destacó que existe una contracción entre la proliferación del esquema de cadenas de valor y los acuerdos bilaterales. “Las empresas deben contar con un entorno con el máximo de transparencia y reglas claras y estos acuerdos lo complican”, dice.

El especialista se ve muy preocupado por los temas que hacen a la sustentabilidad y viene advirtiendo sobre las consecuencias del crecimiento de la clase media urbana en los países emergentes y especialmente en China con una ampliación brutal del consumo. Se ha invertido totalmente la participación mundial de la población que consume con respecto a la que quedaba fuera del mercado. “China consumirá lo mismo que EE.UU. y Europa y esto exige recursos impresionantes. El planeta no está preparado para esta demanda”, dice Lehmann.

Finalmente señaló el riesgo de los países que dependen únicamente del crecimiento de China. En América Latina destaca problemas de calidad de “gobernanza” y la necesidad de pensar en el largo plazo.

En cuanto al anunciado “nuevo orden” mundial, producto de los problemas de confianza y falta de transparencia a partir de la crisis de las hipotecas en EE.UU., y la presión de los “emergentes”; el académico señaló que hay mucha confusión. El G 20 no ha sido un avance concreto y los países emergentes con más poder no tienen la capacidad de articular acciones para atraer posiciones y por ejemplo, avanzar en el multilateralismo.



# LAS TRABAS A LOS CAMBIOS EN PUERTO NUEVO

**E**l interventor de AGP Sergio Borrelli - hombre que viene de trabajar en el sector privado- vive en carne propia los problemas que aparecen a partir de formar parte de la maquinaria del Estado. Esto cuando ante cada proyecto, aparecen intereses encontrados y piedras que esos intereses colocan a cada paso. Al presentar en el Timón Club, el proyecto de reestructuración del Puerto de Buenos Aires, que apunta a adaptarlo a las nuevas exigencias de los buques portacontenedores - muelles corridos y a 40 pies, relleno de áreas, corrimiento de escolleras,

dragado interior - y al mismo tiempo la extensión de las concesiones con el compromiso de una inversión mínima de más de U\$750 millones; el funcionario reconoció que ya debe lidiar con «interferencias», desde misivas de rechazo al proyecto de parte de una terminal próxima a competir; trabas de la llamada patria contratista "dragadora", entre otros. Borrelli se mostró indignado con el pedido de algunas camioneras que trabaron la medida de aumento del peaje en horarios pico, una idea que apunta a una mejora en el tráfico de la ciudad. No mencionó que siempre aparece el riesgo de que alguna ONG

de poca seriedad que traba todo a través de un juez amigo. Si a ese nivel las presiones son tan fuertes, cómo serán las que debe manejar el máximo nivel de la administración?, se pregunta.

Todo esto, más allá de la trascendencia de un proyecto sustancial como el que se habla y que reestructuraría el puerto principal del país y así la logística del comercio exterior. Pero evidentemente, llegado el momento cada uno cuida su quinta.

No obstante, en el caso de la renovación del Puerto de Buenos Aires, también resulta inexplicable la falta la definición para poner el

"gancho" para darle forma real a un proyecto que ya tendría que estar en marcha e incluso concretado hace años. *Será que no se puede resolver el intrínseco legal de extensión de las concesiones?*. Muy distinta hubiera sido la cosa, si no se hubiera pateado el tema por años. Hoy no se estaría con la espada de Damócles de que se deban extender las concesiones porque a las terminales privadas no les conviene invertir para una reestructuración del puerto dado el poco plazo que queda para recuperar la plata.

*Mientras tanto la máquina de impedir sigue en buena forma....*

## PUNTA INDIÓ

**C**omo un remanente de su vieja jurisdicción sobre todos los puertos argentinos, AGP tiene su proyecto de "puerto de aguas profundas" y el lugar elegido es Punta Indio a la salida del canal que hoy podría estar en 36 pies y habría que llevarlo a 50 pies. El puerto apuntaría a distintos tipos de carga - incluso ser pivote de la hidrovía-

Ubicar allí un puerto madre evitaría -entre otras cosas- muchas horas de navegación para carga que venga o vaya al/del sur, dice Borrelli.

## OTRA VEZ MOVIDAS POR UNA AGENCIA OFICIAL DE MANEJO DEL NEGOCIO DE GRANOS.

**T**odos los años se repite. Se trata de proyectos en el Congreso o versiones oficiosas de creación de una agencia a modo de Junta Nacional de Granos que actúa como "amenaza" en la cabeza de las grandes exportadoras.

El argumento como de costumbre "es reducir la concentración del negocio manejado por las grandes multinacionales" y darle espacio a las cooperativas de productores. Hasta ahora las empresas multinacionales y locales "bajo amenaza" no se ven preocupadas por la

nueva movida, entendiendo que se trata sólo de escarceos poco serios y que la relación con el gobierno es excelente. Además hay quien entiende que si es por manejar "la caja" que produce este negocio, el gobierno ya lo hace a través de los reintegros. Por otro lado, si bien la actual administración ha dado muestras de romper reglas cuando quiere, el negocio vienen cambiando y hoy uno de los grandes jugadores como trader a nivel mundial es el propio Estado chino. **Estará la cosa como para mojarle la oreja?**

## EL MAL DE LA CARNE

**L**as noticias sobre las exportaciones de carne bovina que en algún momento eran de las buenas del comercio exterior argentino, ahora sólo aparecen para el llanto.

Por estos días se publican estadísticas sobre lo que el país perdió en

exportaciones de carne bovina - U\$6.000 millones en los últimos cuatro años- producto de la falta de un modelo exportador, la volatilidad que ofreció el tipo de cambio y una política comercial adversa, según un análisis del instituto IERAL de la Fundación Mediterránea. Por ejemplo hoy se exporta la mitad que en 2002.

Será fruto de la política de privilegiar la "mesa de los argentinos"?. Lo cierto es que al cerrarse frigoríficos creados para exportación, los sindicatos se conformaron con cobrar una garantía para los trabajadores, aunque para "no trabajar". Ahora, cuando el daño esta hecho, se quejan porque -"vaya sorpresa"- hace meses dejó de operar

otro frigorífico entrerriano exportador víctima de extraños enjuagues - en medio de la política de privilegiar la mesa de los argentinos se lo quedó la provincia - y ahora no hay plata para seguir pagando la "garantía".

A llorar a la iglesia....Al menos los argentinos tenemos carne buena y barata....

## EL COMERCIO BILATERAL CON BRASIL CAYÓ EN EL PRIMER TRIMESTRE

**E**n marzo se produjo una nueva contracción de las exportaciones e importaciones desde y hacia Brasil, lo que permitió que la Argentina registrara un superávit de U\$S 35 millones. De todos modos, esta cifra indica una contracción del 47% con relación al resultado de marzo de 2013 precisamente el mes donde se registró el úl-

timo saldo favorable para la Argentina en el comercio con Brasil.

De acuerdo al análisis de la consultora Abeceb.com.; en el mes de marzo el comercio bilateral cayó un 16% con relación a igual período en 2013. Este comportamiento se debe a una disminución tanto de las exportaciones como de las importaciones. En los primeros tres meses del año el inter-

cambio total con el país vecino cayó un 17%.

Por el lado de las ventas externas se observa que los envíos se contraen un 16% en el mes de análisis; siendo la tercera caída consecutiva del año, las exportaciones registran una contracción acumulada del 21% alcanzando los U\$S 3.291 millones.

Las importaciones por su parte, tam-

bién disminuyen (-15%) acumulando una caída del 13% en lo que va del año. "Este comportamiento puede asociarse al endurecimiento de la política comercial argentina durante el primer trimestre del año. La escasez del mercado de divisas obligó a las autoridades a limitar aún más las compras externas, en particular en sectores estructuralmente deficitarios como el segmento

automotriz. Este rubro en particular representa el 49% del comercio bilateral. Como resultado de lo anterior en el mes de marzo el resultado de comercio arrojó un superávit de US\$ 35 millones, valor 47% inferior a los registros de igual mes en 2013', dice el análisis.

En el primer trimestre, se acumula un déficit de US\$ 262 millones mientras durante los primeros tres meses del pasado año se registró un superávit del US\$ 82 millones.

En cuanto a Exportaciones, en marzo Argentina registró valores de exportación a Brasil por US\$ 1.218 millones, evidenciando una contracción

de los envíos hacia el vecino país del -16,8% con respecto al mismo mes de 2013. Según abeceb.com; los menores envíos se explicaron por el comportamiento de las exportaciones de gas, trigo, ajos, automóviles, autopartes, productos de perfumería, peras frescas, medicamentos y policloreto de vinila.

Dado este resultado Argentina se ubicó en el tercer lugar como proveedor de Brasil, detrás de Estados Unidos (US\$ 2.941 millones); y China (US\$ 2.766 millones) y por delante de Alemania (US\$ 1.185 millones).

Las exportaciones argentinas a Brasil representaron 7% del total importa-

do por el mencionado país durante el mes de marzo de 2014. Este valor indica una pérdida de participación del 0,69 pp.

En cuanto a las importaciones, las compras de bienes de origen brasileño alcanzaron un total de US\$ 1.183 millones en marzo, mostrando así una caída de -15,3% con relación a marzo de 2013.

Al igual que el mes anterior, se trata de un valor de importación notablemente bajo si se compara con los valores promedios mensuales de años anteriores.

Siempre según la consultora; tal caída se debe principalmente a las

menores adquisiciones de: semi-facturados de hierro o acero, chasis, maquinaria agrícola, minerales de hierro, tractores, motores de vehículos, neumáticos, autopartes, automóviles, laminados planos, bombas y compresores.

Argentina fue durante el mes de marzo de 2014 el tercer comprador de bienes originarios de Brasil, ubicándose por debajo de China y Estados Unidos.

Las compras argentinas dieron cuenta en marzo del 6,7% de las ventas externas de Brasil, 0,52 pp por debajo de los registros del igual mes en 2013.

## FUERTE INVERSION DE TERNIUM SIDERAR

**T**ernium Siderar inauguró la nueva máquina de colada continua de desbastes de acero en su planta industrial de San Nicolás, lo que implicó una inversión total de US\$290 millones. Este nuevo equipamiento forma parte de un programa de inversiones de US\$ 830 millones dentro del período trienal 2012-2014.

A través de videoconferencia, desde Olivos, la propia Presidenta de la Nación Argentina, Cristina Fernández de Kirchner fue quien inauguró la máquina acompañando a quienes participaron del acto en San Nicolás; el Ministro de

Planificación Federal, Julio De Vido; el Presidente de la Organización Techint, Paolo Rocca, junto al CEO de Ternium, Daniel Novegil, y Martín Berardi, Director General de Ternium Siderar, acompañados por autoridades municipales, provinciales, sindicales, proveedores, empleados y clientes de una amplia variedad de sectores industriales.

La nueva instalación permitirá incrementar el volumen de producción en 500.000 toneladas anuales de acero en una primera etapa y generará una mejora en la calidad y ampliará la gama de productos.

De esta forma, señala la gente de

Ternium Siderar, abastecerá con aceros más sofisticados a los clientes industriales del mercado argentino, favoreciendo también una sustitución de importaciones y permitiendo derivar excedentes al mercado de exportación.

Las fuentes agregan que la máquina incorpora tecnología de avanzada para un mayor control de las variables del proceso productivo; se podrán producir aceros de muy bajo contenido de carbono para superficie expuesta, demandados por la industria automotriz y línea blanca y aceros de muy alta limpieza interna demandados por la industria petrolera y de transporte.

El proceso de incorporación de este equipo se desarrolló durante 20 meses y demandó más de 3 millones de horas hombre de 1200 obreros, técnicos e ingenieros tanto en el montaje y ejecución como en las obras complementarias como la nave de almacenamiento y tratamiento superficial así como una nueva planta de agua y talleres varios.

La máquina de colada continua que funciona actualmente, se instaló en la acería hace 30 años. Su producción fue de 780.000 ton/año en 1992 y desde allí aumentó su capacidad a través de inversiones y gestión operativa llegando a producir hoy 2.850.000 toneladas anuales.

## SERVICIO FEEDER PAYSANDÚ – MONTEVIDEO

Un inédito servicio semanal de contenedores feeder fue lanzado entre Paysandú en el río Uruguay y Montevideo. La idea es sacar carga variada – desde cítricos hasta madera pasando por celulosa y granos- con la ventaja de un B/L directo desde origen, mayor seguridad de la carga, continuidad del frío más cerca de su lugar de consolidación, ofreciendo otra opción a los exportadores, pegando menos en la infraestructura terrestre tan afectada por el camión.

El buque Provincias Unidas que opera el servicio, tiene 95 mts de eslora, 15 mts de manga, 5 mts de calado, y capacidad de 262 TEUS de carga nominal y 200 TEUS de carga efectiva -3.500

tons dry- y 45 enchufes para contenedores reefer; fue construido en Alemania en 1990 e incorporado hace unos meses por Naviport –parte de un fuerte grupo uruguayo que tiene variados negocios, desde inversiones inmobiliarias hasta agonegocios y que también esta invirtiendo para la navegación con barcas en la hidrovía-

Pionera en nuevos servicios multimodales, la naviera Hamburg Sud – que hace tiempo ve a Paysandú con mucho potencial- ya tomó 80% del espacio reefer del buque y lo opera principalmente con cítricos de la región del norte uruguayo donde se concentra 70% de la producción de ese país.

El feeder desde Paysandú – donde se han hecho importantes inversiones en materia de equipamiento como en patio para el manejo de contenedores- tiene un tránsito time de 24 horas hasta llegar a Montevideo, donde posteriormente toma el buque oceánico.



## ENCUENTRO DE TRANSPORTE FLUVIAL

El 28 de abril se viene en Rosario el VIII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, donde está prevista la presencia del Gobernador de Santa Fe, Antonio Bonfatti, el Secretario de Transporte de la Nación Alejandro Ramos, y al cual han sido invitados otros gobernadores del litoral fluvio marítimo.

En esta oportunidad habrá un panel específico sobre "El Desarrollo del Transporte Hidroviario en el Mercosur" donde entre otros, participará el especialista en infraestructura portuaria, Ricardo Sanchez de la CEPAL.

Además expondrá el Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Horacio Tettamanti, las autoridades portuarias de Santa Fe, Entre Ríos y Chaco y habrá una visión de los puertos bonaerenses, de Rosario y de la ciudad de Buenos Aires. Asimismo, como es habitual estarán las exposiciones sobre la actualidad del sector desde la perspectiva de los actores empresarios y gremiales. Para mayor información: [info@transportefluvial.com](mailto:info@transportefluvial.com)

## DESARROLLO LOGÍSTICO

La Cámara Empresaria de Operadores Logísticos CEDOL organiza el 23 de abril su 6° Encuentro de Intercambio Profesional: "Desarrollo Logístico y Oportunidades de Negocios".

El mismo tendrá lugar en el Salón Juan Pablo II del Pabellón San José en la UCA sede Puerto Madero de Buenos Aires.

Durante el encuentro, se prevé la presentación de

experiencias exitosas en materia de tercerización de operaciones logísticas. Dichas iniciativas, a propósito del 15° aniversario de la formación de CEDOL, formarán parte además de una nueva publicación de la entidad.

El programa incluye la apertura a cargo de Jorge López, presidente de CEDOL y Marcelo Arce, presidente de ARLOG y módulos sobre logística por especialistas, tercerizaciones exitosas; la logística como ele-

mento clave para la competitividad bajo un entorno de globalización con la presentación de Ricardo Ernst, profesor de operaciones y logística global y ex vicedecano de la Universidad de Georgetown, en los Estados Unidos.

Para informes e inscripción: Cámara Empresaria de Operadores Logísticos, (011) 4860-7775/6; <http://www.cedol.org.ar/6to-encuentro-cedol.html>

## OPERATORIA DE COMERCIO EXTERIOR

El CEDEX (Centro de Desarrollo para Emprendedores y Exportadores) de la Universidad de Palermo, informa que se encuentra abierta la inscripción al Programa Ejecutivo en Operatoria del Comercio Exterior, que comenzará el 22 de abril. Se dictará los martes de 9 a 12 hs, en la sede de Larrea 1079. Para

inscripciones ingresar a [www.palermo.edu/cedex](http://www.palermo.edu/cedex) y por mayor información contactarse al teléfono 5252 0435 int. 2341 o por mail a [cedex@palermo.edu](mailto:cedex@palermo.edu).

Se analizarán los siguientes contenidos: situación del sector externo argentino, Export Check-Up, fases del proceso de internacionalización de una empresa, estrategia de in-

greso, operatoria aduanera, delitos e infracciones aduaneras, licencias de importación, operatoria bancaria y medios de pago, financiación de exportaciones, incentivos fiscales y aduaneros a las exportaciones, derechos de exportación, incoterms, precios y costos de exportación e importación, documentos usuales en comercio exterior, contratos de

compraventa internacional. Además se verá un caso particular relacionado con los temas mencionados.

El profesor es Marcelo Wiñazky; licenciado en Economía de la UBA y posee un Postgrado en Economía de la Universidad Torcuato Di Tella. Además es coordinador de Consorcios de Exportación desde 1998 y asesor de empresas pymes.

## ECHEGARAY PRESENTA AVANCES TECNOLOGICOS PARA ADUANA

En la Jornada de "Competitividad a través del comercio y la labor de las aduanas" organizada por la Cámara de Comercio de los Estados Unidos en la Argentina (AmCham), el titular de la AFIP, Ricardo Echegaray presentó los avances tecnológicos que está implementando el organismo orientados a dotar de mayor transparencia al comercio

exterior. Estas medidas, dijo, se encuentran enmarcadas dentro del plan estratégico de Gobierno Electrónico como el Código de Barra a la Declaración Aduanera, para fortalecer la trazabilidad del comercio exterior, y la autogestión de Clave Fiscal mediante el sistema decap-tura de huella digital.

Además Echegaray adelantó la implementación de otras soluciones tecno-

## 11° CONFERENCIA COFACE DE RIESGO PAÍS/ MUNDIAL EN BUENOS AIRES

El 24 de este mes tendrá lugar en el Plaza Hotel de Buenos Aires, la 11ma. Conferencia Coface de Riesgo País y Mundial. Se trata de una nueva edición de este encuentro de alto nivel organizada por la aseguradora de crédito, Coface donde se hace un balance de los riesgos país alrededor del mundo y que apunta a ayudar a aquellos involucrados en la vida económica a la toma de sus decisiones de exportación e inversión.

En esta edición se expondrán temas relacionados con las perspectivas del comercio exterior argentino y el seguro de crédito en Argentina y Latinoamérica. Asimismo, se examinarán las principales tendencias de la economía mundial y su posible impacto sobre la situación de las empresas y se tratará la actualidad política y económica argentina.

Abrirán el encuentro, Enrique Mantilla, presidente de la Cámara de Exportadores de la República Argentina; Diego Pérez Santisteban presidente de la Cámara de Importadores y Bart Pattyn, titular de Coface Holding Latinoamérica. Asimismo expondrá sobre la situación de riesgo país a nivel mundial, Patricia Krause, economista de Coface y sobre la actualidad política y económica nacional, Javier González Fraga y Sergio Berenstein. Cerrará Germán Fliess, gerente general de Coface Argentina.

Para inscripción: tel: 5288 5000/ [www.coface.com.ar](http://www.coface.com.ar)



lógicas que se podrán en marcha como por ejemplo un circuito cerrado de TV on line en Aduanas y Pasos Fronterizos, el "Certificado de Origen digitalizado" y la digitalización de documentos bajo el esquema de "Depositario Fiel". También destacó la incorporación de 20 escáneres de contenedores de última generación que pueden captar imágenes espectrografías de las mercaderías y de los medios de transporte que ingresan al país. En cuanto al código de barra a la declaración aduanera para fortalecer la trazabilidad; consiste en un sistema que vincula el Código de Producto a la declaración aduanera por cada posición arancelaria de la mercadería que se importa o exporta con el objetivo de simplificar las declaraciones. De esta manera, se interactuará con un catálogo electrónico y permitirá recuperar la posición arancelaria, las especificaciones técnicas, las imágenes, y hasta el propio video del producto. Señaló que resulta una herramienta más para combatir el fraude y la falsificación marcaría: "ya que buscamos cobrar los impuestos y al mismo tiempo proteger al consumidor de los fraudes y falsificaciones de los productos

que le ofrecen", dijo. Este sistema operará con la nueva Generación de Controladores Fiscales, y con la Factura Electrónica Matrix y lo hará a través de GS1, que es una organización neutral y sin fines de lucro, que desarrolla estándares globales y soluciones para mejorar la eficiencia y visibilidad de las cadenas de suministro en todas las industrias. Es impulsada por cerca de 2 millones de usuarios. Las empresas ejecutan más de 6000 millones de transacciones diarias en 150 países que utilizan los estándares GS1.

Asimismo, el titular de la AFIP explicó que con el objetivo de controlar la operatoria aduanera con mayor precisión se están instalando 500 cámaras externas, 200 cámaras internas y 90 domos en 120 lugares estratégicos entre los que se encuentran Aduanas, Pasos Fronterizos, y Depósitos Fiscales y agregó que "con este sistema todos los agentes autorizados podrán visualizar las imágenes desde cualquier lugar del país".

Por otro lado, a partir del objetivo de contar con Aduana "sin papeles", Echegaray adelantó que próximamente se reemplazará

el certificado en soporte papel, por un documento electrónico firmado digitalmente conocido como COD (Certificado de Origen Digital) y se desarrolla en el marco de la ALADI "Esta plataforma electrónica estará a disposición de los importadores que podrán ver la imagen del COD original y comparar el electrónico con el de papel para asegurarse su validez", resaltó Echegaray.

En tanto, el administrador federal recordó que desde 2009 se encuentra en funcionamiento la figura de Depositario Fiel, que permite la visualización de la imagen digital de la documentación en soporte papel. Desde entonces, precisó Echegaray, la AFIP cuenta con 7,5 millones de despachos en soporte digital, a los que se puede acceder on line.

Por otro lado, señaló que a partir de la compra de más de 20 escáneres de contenedores de última generación se pueden captar imágenes de las mercaderías y de los medios de transporte que ingresan al país. "Con los impuestos que recaudamos, los reinvertimos para tener un comercio exterior ágil, seguro y transparente y así que la

carga de la Argentina siga llegando limpia al exterior", destacó el titular de la AFIP.

Durante su exposición, Echegaray adelantó que se va a poner a disposición de los países del Mercosur, y de los que quieran adherirse, la Plataforma Digital Aduanera con el fin de que "los usuarios autorizados puedan acceder de una manera sencilla, rápida y segura al conjunto de información digital almacenada en la AFIP", explicó el funcionario.

Cabe recordar que en la actualidad ya se encuentra disponible el INDIRA que permite a los países del MERCOSUR consultar los datos de las declaraciones aduaneras en tiempo real. "En el último año recibimos, globalmente, más de 900.000 consultas a los datos de nuestras declaraciones aduaneras y efectuamos más de 170.000 consultas a los datos de los Estados interconectados", detalló Echegaray.

También está vigente el SINTIA que permite el intercambio de los datos de los tránsitos terrestres. Durante el primer trimestre de 2014 se recibieron 103.000 eventos de Chile, Paraguay y Uruguay.

## PLATAFORMA DE COMPRA VENTA DE COMBUSTIBLES

Recientemente se lanzó Bunkering At Sea, plataforma electrónica para la compra y venta de combustible para buques. Precisamente, el nuevo sitio basado en internet conecta a nivel mundial a vendedores y compradores de combustible marino. El sitio BunkeringAtSea.com, lanzado por BAS Ltd. – empresa basada en Chipre- está diseñado para actuar como intermediario, brindando a vendedores – proveedores, brokers y traders- y compradores – operadores de buques y armadores - la posibilidad de administrar el proceso de solicitar y ofrecer combustible marítimo a través de un sistema completamente on-line y disponible en forma permanente. El vocero de BAS Dimitris Spyropoulos, señaló que se trata de un sistema que contribuye a la transparencia de las transacciones, y simplifica el proceso de compra de combustible, y por ende



permite reducir costos administrativos.

Una vez registrados en el sitio,- que es gratuito- los compradores de combustible pueden armar y administrar una determinada flota de barcos, y postear los pedidos de combustible.

Los proveedores de combustible, quienes se registran en el sistema en forma separada, cotizan entonces los productos requeridos, a través de un proceso de ofertas, que evaluarán los posibles compradores.

BAS informa que este sistema puede ayudar también a los usuarios en el proceso de toma de decisiones, con información específica como el precio promedio de venta y las últimas tendencias para cada puerto donde se haga provisión de combustible marino. "Al poder postear y administrar varias ofertas y licitaciones, los armadores pueden lograr la compra de combustible a menores precios, teniendo en cuenta que este es uno de los mayores costos en el shipping. Del lado del proveedor, del broker o del trader de combustible, el beneficio es el acceso a una mayor cantidad de potenciales clientes alrededor del mundo, pudiendo así incrementar sus ingresos", agregó Spyropoulos. Bunkering At Sea - que es representada en el Cono Sur por Agencia Marítima Intercontinental- ya tiene más de 60 compañías registradas como usuarios en la plataforma. Quienes están interesados en contar con mayor información del servicio pueden contactarse a los mails: [dafneanghelidis@gmail.com](mailto:dafneanghelidis@gmail.com) // [intership@speedy.com.ar](mailto:intership@speedy.com.ar)

# FUERTES PRESENCIAS SE VIENEN EN COOL LOGISTICS AMERICAS EN SAO PAULO



**C**omo uno de los destaques, el primer foro Cool Logistics Americas, ha confirmado la asistencia de José Perottoni, director de logística y mercado exterior de BRF SA, uno de los mayores exportadores mundiales de aves de corral, carnes y otros alimentos perecederos.

Se trata del evento de primer nivel que tendrá lugar los días 14 y 15 de mayo en el Blue Tree Premium Faria Lima de São Paulo y lleva como lema «*Optimizar el potencial de los alimentos perecederos de América Latina*», donde se abordarán cuestiones relacionadas con las prioridades de la logística en el comercio internacional de productos perecederos de América Central y América del Sur.

Recordamos que Brasil se ha convertido en uno de los mayores productores del mundo de carnes y se prevé la exportación de 6,25 millones de toneladas para el 2014. BRF esta presente en más de 110 países, transporta anualmente alrededor de 100.000 FEU (contenedores de 40 pies) de carga refrigerada.

La última participación de Perottoni en la Cool Logistics fue en 2012, en el foro mundial de Amberes, donde expuso la necesidad de una mayor flexibilidad, transparencia y

fiabilidad en lo referente los servicios de transporte de carga. También abordará cuestiones relacionadas con el efecto de las barreras comerciales sobre el esfuerzo de los productores regionales para acceder a nuevos mercados.

Otro de los sectores que expondrán en Cool Logistics Americas está vinculado a las exportaciones de fruta. Allí estará Luiz Roberto Barcelos, fundador de Agrícola Famosa, uno de los principales exportadores de fruta, responsable de la producción de melones, sandías, papayas, plátanos, y espárragos, en una superficie de unas 8.000 hectáreas, quien expondrá sobre los desafíos que enfrentan los transportistas de fruta en el nordeste de Brasil. Con una carga de más de 6.000 FEU por temporada, Agrícola Famosa se ha convertido en un importante proveedor de Europa y planea entrar en el mercado asiático cuando la ampliación del Canal de Panamá consiga reducir un tercio el tiempo de tránsito necesario para acceder a los principales mercados. Barcelos, que es también presidente de la Asociación Brasileña de Productores y Exportadores de Frutas y Derivados, estará acompañado por Pierre Nicolas Perres, director general de

Pomagri y recientemente nombrado presidente de la Asociación Brasileña de Productores de Manzana (ABPM). Pomagri ha ido adquiriendo un lugar importante en la producción de esta mercancía, que ocupa el tercer lugar del mundo en la producción de alimentos frescos - las manzanas - y Perres aportará su punto de vista sobre la industria de exportación de fruta, basándose en su experiencia con las operaciones de Pomagri en la región sur del país.

También estará presente Andrew Lorimer, director de la empresa de análisis de mercado Datamar, quien abordará cuestiones como el porqué todavía la mayor parte de los productos frescos, incluyendo los plátanos procedentes de Ecuador, las uvas de Chile y los limones de Argentina, continúan transportándose en muchos casos en buques convencionales. Lorimer, que presentó una visión detallada sobre las tendencias del transporte marítimo de mercancías de la costa este de América del Sur en la conferencia de Cool Logistics Global, en 2013 en Rotterdam, abordará el tema con más detalle en Cool Logistics Americas, ofreciendo una visión profunda sobre las instalaciones portuarias y la manipulación de la carga en los terminales, así como la disponibilidad de los equipos para los contenedores refrigerados.

También se ha confirmado recientemente, la presencia de Francisco Labarca, director ejecutivo de la empresa chilena Pacífico Seaways, que aportará su punto de vista sobre el mercado de productos

perecederos en la costa oeste de América del Sur, así como el delicado e inconstante equilibrio entre los operadores convencionales y los de contenedores.

Se espera que Labarca hable sobre el hecho de que los transportistas, todavía hoy, tiendan a luchar por conservar el medio de transporte marítimo, el mayor tiempo posible, y exponga las formas en que los transportistas y los productores puedan aumentar sus exportaciones a través de alianzas estratégicas. Recordamos que Pacific Seaways, compañía dirigida por los exportadores de Chile, acaba de firmar un acuerdo con Seatrade, el mayor transportista convencional de carga refrigerada del mundo, fundando así Global Reefers NV, que ofrece buques especializados y servicios de transporte en contenedores desde Chile, Perú y Colombia.

Rachael White, directora administrativa de Cool Logistics Resources, uno de los organizadores del encuentro señaló respecto al evento: «*Basándonos en el último informe Latin American Economic Outlook 2014; la conclusión a la que llegamos es que los costos y las deficiencias en el proceso de logística son el mayor obstáculo para la productividad y la competitividad de la región. Se trata de un tema que debe ser abordado con urgencia y Cool Logistics Americas reunirá a las personas clave que pueden llevar a cabo cambios prácticos*».

Para mayor información del evento ingresar a:

[www.coollogisticsamericas.com](http://www.coollogisticsamericas.com)



Si desea ser removido envíenos un mensaje a [suscripcion@revistamegatrade.com.ar](mailto:suscripcion@revistamegatrade.com.ar)