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

MEGATRADE

www.revistamegatrade.com.ar

Año XXX Nro. 352 Mayo 2022

- Revista Megatrade
- @ReMegatrade

Integrados a la comunidad logística

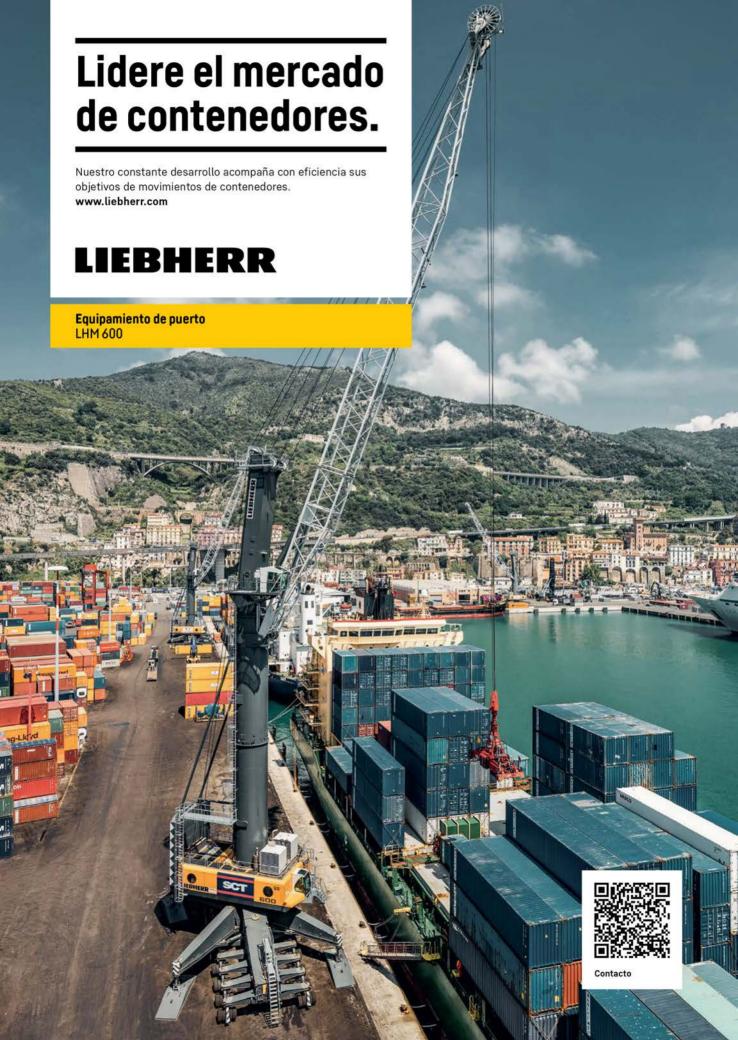
PUERTOS: EL CAMINO A LA DIGITALIZACIÓN



"Retenciones Cero" una quimera o no tanto?

Nuevo informe del Indice de Competitividad de puertos del Banco Mundial

Cómo adaptar una marca para el mercado chino





LA SOLUCIÓN PARA ESTAR BIEN ASEGURADOS

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS - CAUCIONES Y GARANTÍAS IATA RESPONSABILIDAD PARA AGENTES DE CARGA - CONTENEDORES.

MEGATRADE +

Tendencias en logística de comercio exterior, según la visión de los propios operadores

Revista mensual. Llega a cargadores, embarcadores y operadores de comercio exterior, al mercado naviero, puertos y de logística global.

Buenos Aires, Argentina Registro de la propiedad intelectual 240.963

Año XXX Nro. 352 Fin de Mayo 2022

A Director-Editor
Darío Kogan

A Diseño editorial Guido Kogan

Redacción

Damián Kogan

Tel: (54 11) 48579336 / (+54) 911 40433288 suscripcion@revistamegatrade.com.ar contacto@revistamegatrade.com.ar www.revistamegatrade.com.ar

Destacados

Informe de Situación - 5

Entre los temas de fondo como la brecha digital y los problemas de coyuntura

Tendencias-10

Puertos: el camino a la digitalización

Análisis-21

Cómo presentar una marca en el mercado chino

Informe - 26

Banco Mundial/S&P: Cómo se desempeñan los puertos

Políticas-32

Retenciones cero, no es una quimera





Entre los temas de fondo como la brecha digital y los problemas de coyuntura

Por Dario Kogan

emos por estos días desde distintos foros internacionales insistir en la necesidad de una cadena logística digitalizada y que vaya hacia la descarbonización. Más allá de bajar la incidencia del carbono en las operaciones, cómo hacer para transformar energías renovables en válidas para transportar 80% de la carga que se mueve en buques en todo el mundo. Aún es muy caro, dicen los viejos especialistas, mejor que los barcos vayan más despacio. Pero la literatura en cuanto a las nuevas opciones crece y también la experiencia de las start ups que aparecen todos los días. Pero alcanzará para interesar a los grandes inversores?. En estas páginas se detallan algunos ejemplos para tomar en Latinoamérica respecto a la digitalización y desde distintas organizaciones internacionales se insiste en una hoja de ruta, la última conferencia global de la IAPH en Vancouver, la AIPV en Tanger o la próxima Posidonia, feria mundial del shipping en Atenas, lo destacan. Estamos muy lejos en Latinoamérica?... se dice que la brecha es enorme pero hay países que le ponen todo el esfuerzo, otros quizá más embarcados en tensiones políticas ni siguiera tienen un Plan para su principal puerto de contenedores y languidecen.

En ese contexto resultan sorprendentes algunos datos del reciente informe del Banco Mundial/S&P del Indice de Performance de Competitividad de los puertos dedicados a contenedores, donde aparece Cartagena liderando la región y muy cerca Buenaventura ambos en Colombia y llamativamente muy rezagados puertos como Santos – detrás de, Imbituba, Itapoa, Río de Janeiro o

Río Grande- o mismo Callao, muy detrás de Valparaíso y más atrás Buenos Aires e incluso Montevideo. Si bien hay quienes relativizan la puntillosidad de algunos datos que se ingresan para generar el índice, - esto se ve simplemente con lo replegado que queda un puerto líder europeo en el ranking porque dejaron afuera los volúmenes de una naviera líder que trabaja allí-; de todos modos es importante que una entidad global junto a S&P se meta de lleno en temas como productividad operativa en los puertos o el impacto de la medida de los buques en esa productividad; en épocas de complicaciones para los operadores y los cargadores, dadas las restricciones en los tráficos y las quejas a la confiabilidad de los servicios de las grandes alianzas navieras.

Seguramente, año a año se irán puliendo esos datos, pero de por sí determinados ejercicios que aparecen allí, se trata de un trabajo indispensable.

Por ejemplo, dividir a los puertos por su volumen incorporando a los que mueven pocos equipos permite ver que se puede ser eficiente siendo pequeño. En el ámbito local no aparece más que la descripción "puerto de Buenos Aires", sin mencionar otras terminales que mueven contenedores.

Y hablando de lo local, por estos días se agudizan las diferencias ente aquellos que quieren sostener la licitación de la vía navegable troncal o hidrovia por concesión a un privado y los que quieren "otra cosa". Ya hablamos aquí de los deseos de la provincia de Buenos Aires, por ejemplo con la idea de seguir con vías navegables manejadas por el Estado y licitando trabajos a modo de contratos de obra y que el sistema de peaje "banque" por ejemplo el mantenimiento de los

canales de acceso a los puertos; algo que también quieren los puertos fluviales del NEA, de forma de que los consorcios portuarios dediquen sus ingresos a otra cosa y no como sucede ahora que gran parte de los mismos deben utilizarse en el dragado, mientras gran parte de sus muelles con décadas sin renovar, están en riesgo.

Habrá espacio para los dos criterios?

Start ups tecnológicas y hoja de ruta para la descarbonización

Posidonia, vuelve la muestra del shipping por excelencia

i se trata de shipping, el sinónimo es Grecia. Y por estos días se viene la feria del shipping más prestigiosa a nivel global: Posidonia 2022, con lo más interesante en materia de exhibición y conferencias sobre la actividad y que tendrá lugar en el Metropolitan Expo Center de Atenas entre el 6 y el 10 de Junio.

La Exhibición que fue certificada como la primera de Grecia como sostenible - lo hizo recientemente a través de BV con la ISO 20121- espera además de los tradicionales expositores de la industria, a las startups tecnológicas que llevan a la digitalización de la actividad y están reduciendo el gap de las navieras para encontrar soluciones que las lleven a

los objetivos de descarbonización. Entre ellas se destacan empresas tecnológicas como Bid2board, Dualog, KeelX, ChordX, **Nereus Digital** Bunkers, MESPAS, Opsealog, SOL-X, arbor Lab TICTAC Recovery. Es que la digitalización en el sector marítimo que

está en proceso resulta un mercado que los especialistas estiman en unos U\$345 mil millones para el 2030, según señala Theodore Vokos, director gerente de

> Posidonia Exhibitions S.A., organizadora de la muestra. Al mismo tiempo, las recomendaciones de la OMI en materia de descarbonización exigen por ejemplo, que toddos los buques calculen el Energy **Efficiency Existing Ship Index** (EEXI) y establezcan sus

osidonia

indicadores de intensidad de carbono anual. Así en Posidonia estarán presentes las sociedades de clasificación líderes como ABS, BV, CCS, Class NK, DNV, KR, LR y RINA, para asesorar sobre cómo implementar las medidas para llegar al cumplimiento que marca la OMI. Por ejemplo, BV mostrará en Posidonia su plataforma VeriSTAR Green, una herramienta de apoyo para cumplir con las recomendaciones de la OMI y con una guía para el uso de combustibles marinos como amoníaco, metanol y energía eólica y convertirlas en hidrógeno.

Vokos, añade en ese sentido que la









LIBERTAD 293 - 4th Fl. - C1012AAE - BUENOS AIRES - ARGENTINA

"A new style of ship agents"

Tel Ops: +54-11-5239-8554 Tel Acct: +54-11-5239-8553 Rotative: +54-11-3482-4343

B2B MARITIME SA - HEAD OFFICE

Main email: ops@backtoback.com.ar

B2B MARITIME SA - UPRIVER BRANCH OFFICE:

SARGENTO CABRAL 1483 - 2nd Fl. "B" ZIP CODE 2200 - SAN LORENZO PORT - ARGENTINA Main email: b2b.upriver@backtoback.com.ar

Tel: +54 9 3476 537028



descarbonización y otras tecnologías de propulsión, así como los nuevos combustibles y nuevas infraestructuras tendrán un extenso debate en el programa de conferencias de Posidonia así como otros puntos de interés para la industria global del shipping. "Una vez más, Posidonia va a proveer

una plataforma prestigiosa a la comunidad marítima internacional de aprendizaje, como un ámbito para establecer nuevas alianzas y descubrir las últimas tendencias y tecnologías que impactarán en el sector en los años por venir", señaló.

Recordamos que la tradicional feria, es organizada bajo los auspicios del Ministerio de Asuntos Marítimos y Políticas Insulares de Grecia, la Unión de Armadores Griegos y la Cámara Helénica del Shipping, y cuenta con el apoyo de la municipalidad de El Pireo y el Comité de Cooperación Griego del Shipping. En su última edición, hubo más de 22000 visitantes y en sus 19 pabellones hubo 1825 expositores, 1461

de ellos internacionales de 90 países, incluídos de Latinoamérica como Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Panamá, Venezuela, además de los tradicionales, desde Dinamarca, Noruega, Finlandia, Francia, Reino Unido, Alemania hasta Egipto,



Islas Marshall, Indonesia, Nueva Zelanda o Nigeria.

Más información en https://posidoniaevents.com/







Nuevos pasos para reducir la brecha digital en puertos

a International Association of Ports and Harbors (IAPH), alianza global que incluye a 162 autoridades portuarias anunció nuevos pasos del ejercicio #CloseTheGaps en competitividad de la infraestructura portuaria en la Conferencia Mundial

IAPH2022 que tuvo lugar en Vancouver.

Precisamente IAPH producirá un informe junto con el Banco Mundial y apoyará la actualización de su conjunto de herramientas de reformas portuarias, a partir de los hallazgos que se dieron en los ocho talleres y seis sesiones regionales más las sesiones especiales que tuvieron lugar durante dicha Conferencia.

En la sesión de clausura del encuentro - en la foto- el director gerente de IAPH, Patrick Verhoeven. reafirmó la continuidad del proceso: "El papel de este evento, es hacer un balance del progreso que se está encarando para cerrar las brechas entre los puertos, junto con nuestros socios institucionales: el Banco Mundial, UNCTAD y OMI, así como con nuestros puertos miembros y partes interesadas", dijo. Agregó que de alguna manera este evento ha sido un "Estado de la Unión" anual para la comunidad portuaria mundial, brindando aportes de #CloseTheGaps sobre descarbonización, digitalización y resiliencia con el conjunto de herramientas de reforma portuaria del Banco Mundial y donde la IAPH dará su apoyo en la actualización de su contenido y en la hoja de ruta de digitalización para aquellos países que han solicitado asistencia. Además de ser una de las organizaciones de apoyo de los planes del Banco para una transición energética marítima equitativa. El BM ha identificado una serie de elementos de gran potencial como ser los sitios para la producción



TRADE LOGISTICS de combustibles verdes y para el despliegue de abastecimiento de combustible para los buques. Uno de los puntos a remediar es la brecha digital entre los países, dijo Martin Humphreys, economista principal de Transporte y Líder Global de Conectividad de Transporte e Integración Regional en el Banco Mundial a través de su enlace en vivo desde Washington DC. Precisamente, dijo que esta cuestión resultó en la producción de un libro blanco conjunto para acelerar la digitalización en la cadena de transporte marítimo y el Banco Mundial también contribuyó con las pautas de ciberseguridad de IAPH para puertos e instalaciones portuarias. "El trabajo planificado nos permite tener una idea de las prioridades regionales en áreas clave; pero lo más importante es saber lo que se necesita para facilitar el cambio en esta materia", agregó.







Somos una compañía local miembro del grupo Jan De Nul, fundada en 1995 en Buenos Aires con la visión de acompañar el desarrollo del potencial agroexportador argentino.

Contamos con buques de Bandera Nacional tripulados por talento argentino, altamente capacitado y comprometido con la labor de contribuir en las obras de dragado de los principales puertos y rutas fluviales de la región.



Conoce más en www.sudamericanadedragados.com.ar





Integrados a la comunidad logística

Puertos: el camino a la digitalización



ue hay de nuevo con la digitalización en la cadena logística y en especial en los puertos?. Smart Ports, PCS, el uso de IA y robótica. Hay mucho para decir y también para avanzar con rapidez y al mismo tiempo con cautela, entienden los expertos.

Claro que se ve una brecha enorme entre algunos desarrollos del "primer mundo" con lo que sucede en general en Latinoamérica. Pero muchos están aprendiendo.

En estas páginas presentamos sólo algunos ejemplos de estos desarrollos a partir de las interesantes presentaciones que se dieron en el marco del Seminario Puertos Exponenciales organizado por la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) -donde participa la Red de Puertos Digitales y Colaborativos (DyC)-, junto con CAF-banco de desarrollo de América Latina, la Autoridad Portuaria Nacional



(APN) del Perú, la Autoridad Portuaria de Santander - España y Next-Port.ai. Del encuentro, que se desarrolló en varias etapas, destacamos algunos conceptos de lo expresado por Manuel Martínez de Ubago Álvarez de Sotomayor, responsable de estrategia y desarrollo de Negocio Smart Ports de Next-Port. ai.; María Román del Molino; jefa de división de operaciones y servicios a la comunidad portuaria de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras: Guillermo Massot Cristino, sociodirector de Althium: Laura Rodríguez-Romo, especialista en automatización y digitalización y Cristina Izquierdo Pérez: responsable de desarrollo de negocio internet de las cosas y 5G en Vodafone de España.

En primer lugar, Martínez de Ubago señaló que los desafíos que rodean a los puertos son entre otros: cómo ser más competitivos frente a otros; cómo ser relevantes en la cadena logística ante las nuevas tecnologías, con las alianzas y nuevos modelos de negocios; cómo ser resilientes ante las situaciones climáticas extremas; cómo responder a los cambios de patrones de consumo; cómo utilizar mejor los recursos físicos existentes y cómo reducir el impacto que el puerto genera en el medio ambiente. Además advirtió que el de "puertos inteligentes" es un concepto en constante evolución. "Todos hablan de digitalización pero la mayoría no la aplica y piensa que el resto lo está haciendo", pegó.

Hay que romper con el prejuicio de que digitalización es sólo para grandes puertos, señaló.

Mencionó el caso del puerto de Huelva a través de la colaboración público-privada para el proyecto de Hub de innovación digital basada en tecnologías FIWARE, con estandares abiertos

para la interoperatividad de soluciones digitales. Cómo empezar de cero en esta materia?.

Es necesario montar un ecosistema de información y luego promover a las propias start ups que traen nuevas ideas, buscar ese encuentro entre los desafíos de la industria y los emprendedores. Señaló que en el tema digitalización hay mucho marketing y que a veces se presentan más soluciones que problemas o a veces la solución no apunta a resolver problemas. "También ocurre que la necesidad del jefe de operaciones no es la misma que la que necesita el usuario", advierte. También se da el riego de que un país va cambiando la configuración de una VUCE y las soluciones pueden no ser interoperables. "Allí estamos en un problema", advierte.

Un punto que hay que evitar, dice, es que el dato venga con errores o que haya

Los sistemas de transporte actuales

Síntomas de ineficiencia e insostenibilidad

Sintomas de ineficiencia e insostenibilidad	Medicambiental	
Estamos enviando aire y embalaje		
Viajes sin mercancia son la norma y no la excepción		
Los camioneros se han convertido en los comboys modernos		
Los productos están generalmente inactivos, almacenados cuando no se necesitan, y sin embargo no están disponibles cuando se necesitan		
Las instalaciones de producción y almacenaje reciben un uso deficiente		
Muchos productos no llegan a venderse o usarse		
Los productos no llegan a aquellos que más lo necesitan		
Los productos se mueven de manera innecesaria,		
Transporte multimodal rápido y fiable es un sueño.	•	
Mover productos o hacia o desde las ciudades es una pesadilla.		
Las redes logísticas o de cadena de suministro no son ni seguras ni robustas.		
La automatización inteligente y la tecnología son difíciles de justificar		
La innovación está estrangulada		

200000

problemas de interoperatividad.

Para iniciar el proceso de cero en un puerto, lo bueno es juntar al sector público con el privado, el marco educativo, la academia, porque el caldo de cultivo del conocimiento da lugar a buenas soluciones digitales y es bueno elegir a uno entre los stakeholders que lleve adelante el proceso que tiene una escala de tiempo. "Esto no se hace con prisa, no se trata de un proyecto de un par de años", advirtió.

Esto implica también un crecimiento de la gente, desde las gerencias hasta los operarios de grúas, con nuevos perfiles. Hoy los puertos tienen ingenieros de datos, advierte. Hoy se necesita un perfil de gente que venga con curiosidad, innovación y educación y no resulta fácil encontrar.

Allí desarrolló el concepto de Internet Físico, como una forma diferente de concebir el transporte, se centra en la



CREANDO NUEVOS HORIZONTES



Desde hace más de 100 años ofrecemos soluciones innovadoras para afrontar todos los desafíos de nuestros clientes. Cuéntenos en qué podemos ayudarlo.

Reconquista 559, 5° piso, Ciudad Autónomo de Buenos Aires, Argentina. T + 54 | 1 | 43 | 2-5949

www.boskalis.com



optimización del mismo a nivel sistema mediante una filosofía abierta y colaborativa y que va más allá del plano digital. De todas maneras en este tema el especialista planteó muchos interrogantes, como ser hasta que punto se puede llevar a la práctica la analogía del internet digital; qué tipo de tráficos serían necesarios encapsular; tendríamos una plataforma digital del internet físico que organice todo, desde el routing origen destino hasta la sincronización oferta demanda de espacio y transporte o la encapsulación de PL containers o sería un conjunto de plataformas colaborativas interconectadas con jerarquías. "No es lo mismo que se pierda un mail que un contenedor. Tiene sentido encapsular graneles?", se preguntó Martínez - en la foto-.

Por su parte, María Román del Molino, - en la foto abajo- habló sobre su experiencia en Algeciras. Hoy no alcanza con que los puertos ofrezcan infraestructura, dijo. "Los puertos son vistos como puntos de ruptura, con pobre coordinación entre partes de la cadena, poca transparencia y visibilidad y mucha ineficiencia dentro de la cadena de provisión. El objetivo es buscar información en tiempo real y predicción, visibilidad y reducción de tiempos de espera. En suma eficiencia, sostenibilidad, visibilidad y predictibilidad", señaló. Los puertos tienen que apuntar a ser nodos logísticos eficientes, transparentes y sostenibles, agregó.

Detalló como en Algeciras se desarrolló la digitalización con el Sistema de Orquestación de las Operaciones y apuntando al Port Community System. Por el estrecho de Gibraltar pasan 115.000 buques por año. Algeciras, es el cuarto puerto de Europa en total de cargas, tiene 30.000 llamadas al año, algunos buques de 24.000 teus, 400 mts de eslora y que valen U\$180 millones. Solo el ejemplo del tráfico rodado entre Marruecos y Europa, que cruza los pocos kms del estrecho: son 390 mil camiones y en 2030 serán 600 mil. Operando las dos enormes terminales en ambos extremos, resulta



obvia la integración Algeciras-Tanger Med a modo de puente marítimo con su Port Community System.

Los sistemas generan datos donde se hace analítica en forma colaborativa, dice Román. Allí el cerebro del puerto, a través de IT y Machine Learning "aprende" del negocio y predice eventos relevantes y permite una mayor precisión de las operaciones maximizando valor. Esa Plataforma de Orquestación, es un conjunto de sistemas que ponen información en tiempo real y es capaz de sugerir acciones basadas en IA para maximizar la eficiencia del puerto y de toda la cadena logística que gracias a ello es más sostenible. Allí es esencial la coordinación perfecta entre todos los agentes de dicha cadena; por eso el puerto ofrece 10 servicios de valor añadido y unificados. Precisamente el PCS va a permitir esa coordinación eficiente con trazabilidad y transparencia en el tránsito de mercaderías, cierra Román.

Por su parte, Massot Cristino, de Althium se explayó en principio sobre la cadena de suministro en general. Su empresa trabaja en fusiones y adquisiciones, refinanciación o evaluación de deuda en el segmento portuario, entre otros. Señaló que hoy se da una gran distorsión en la oferta y la demanda que se trasladó a los precios, esto se da especialmente en Europa que no está acostumbrada a esta situación, a lo que se agrega la crisis energética con la crisis de la guerra

"La empresa líder de practicaje, con más de 50 profesionales que brindan un servicio de excelencia".

> Manuela Sáenz 323, Piso 6, Of. 605 Edificio Buenos Aires Plaza Dique 3, Puerto Madero Este Buenos Aires – Argentina Teléfono 011 5276 6760



Cadenas de suministro en 2020-22: Stock-outs e inflación (micro)

El "atasco" del sistema de distribución global de mercancías tiene impactos "downstream" múltiples verticales y sectores económicos

Semiconductores/ automoción

Acero/ Aluminio

Construcción Naval (v otros sectores tier-n)

Restricciones de suministro por parte de proveedores chinos, escasez de contenedores y paradas frecuentes de plantas en Japón han generado una caída de la producción de vehículos y demanda insatisfecha en todos los segmen les (ei, problemática actual de escasez de vehículos de alguiler en mercac

El rápido incremento de la demanda de electrodomésticos generó stock-outs de acero y aluminio la primera etapa de la pandemia, lo que impulsó a los retailers a incrementar el inventario de producto final, arrastrando a un incremento de

a incrementar el inventario de producto iliada, a l'assando de un montante de precios generalizado La contitrucción naval se ha visto afectada y ha experimentado amplios retrasos de entregas (esp., sector yates y cruceros) debido a la fuerte de dependencia de la industria auxiliar, afectada sus propios problemas de suministro



en Ucrania. Los costos de fletes y los recargos por demora y detención superan ampliamente las tarifas portuarias, por ejemplo. Massot Cristino dijo que esta situación es una oportunidad para Sudamérica que podría aprovechar un nuevo período de super commodities, pero hay que invertir en los gateways y supply tech en la región y añadir capas de tecnología que mejoren los ratios operativos. Por ejemplo, que la multiplicación de camiones sea manejable para que se garantice que el desarrollo económico sea sostenible.

Agregó que los negocios digitales en el sector solo son U\$15 mil millones, es decir muy poco para lo que son las navieras. Un desafío es la fragmentación de datos que hay en la actividad, cómo involucrar a los puertos en lo digital, y allí buscar alianzas es la clave, algo que hoy es posible porque la digitalización democratiza el acceso a negocios de valor añadido. Por ejemplo, con un reducido volumen de inversión se paga una licencia anual y esto permite ingresar a servicios más grandes, crecer en volumen y acercarse a los grandes operadores. Dice el especialista - en la foto abajo- que si bien el digital es un sector fragmentado, hay una ola de consolidación, con grandes proveedores de tecnología que se incorporan a la cadena de suministro digital.

A través del esquema de alianzas con empresas digitales, se pueden abarcar otros segmentos del negocio. Para Massot es más barato el costo de hacer partnering que el de una fusión.

Un ejemplo es la alianza entre PSA y Roambee, entre otras cosas, incorporando sensores y tecnología 4 G en el contenedor y generar una serie de datos que dan entre otras cosas posición y estimación de tiempo de llegada, seguimiento de temperatura, humedad, saber la batería que le queda al sensor y se trata de una tecnología barata que se alquila. Esto por un lado ofrece la plataforma de visibilidad logística de Roambee y así PSA verticaliza la oferta de servicios e ingresa al mundo de ser operador logístico, puede hacer análisis de datos, evaluar proveedores, etc. De este modo, una empresa se valoriza varias veces más, porque el mercado cree que va a seguir creciendo, dijo. Agregó que es necesario buscar sincromovilidad, que no haya atascos en la

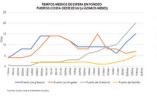
cadena pensando en que hay más en la cadena que el puerto como eslabón y nuevamente, así se genera más valor en otras partes de esa cadena. De allí que es importante tratar de hacer los sistemas interoperativos y así el puerto se "traslada" hacia otros elementos como el almacenaje. No hay que olvidar que el m2 de almacén

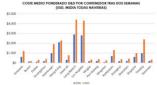




Problématica actual en puertos y transporte marítimo (NAM)

A nivel marítimo-portuario la congestión se traduce en retrasos generalizados en el arribo de buques, aumento de dwell-time y tiempos de espera en puertas, e incremento de costes de demora y detención





Problématica actual en puertos y transporte marítimo (LatAm)

El despegue económico de América Latina en las próximas décadas requiere de cadenas de suministro eficientes, sostenidas por nuevas infraestructuras de transporte multimodal e inversión en Supply Chain Tech $^{\rm L}$



Tecnología de cadena de suministro: Dinámica sectorial

El sector ha suscitado gran atención por parte de inversores estratégicos e institucionales, con elevada actividad M&A y amplios volúmenes de financiación disponibles para el desarrollo de productos digitales

Fecha	Empresa	Comprador	Segmento	Ingresos últimos ejercicio	Enterprise Value (USDm)
2021	Blue Yonder	Panasonic	Gestión de almacenaje y distribución multicanal	343	7.100
2021	BlueJay	E2 Open	Software ejecución logística y compliance	180	1.700
2020	Infor Nexus	Koch Industries	EDD v roftware de		13.000
2020	Llamasoft	Coupa	Software simulación de cadena de suministro	100	1.500
2019	GlobalTranz	Providence Equity Partners	3PL / Transitario digital	NA	860

es muy caro y muchos puertos tienen bastante superficie de depósito disponible, dijo Massot. En la medida que incrementen esa superficie de almacenaje podrán agregar oferta y valor para toda la cadena.

Respecto a que la mayor digitalización en la cadena

- Parte del contexto inflacionario actual proviene de cadenas de suministro tensionadas y poco elásticas en términos de su capacidad de modulación de los shocks de oferta y/o demanda recientes
- 2. Los puertos canalizan el 90% de las intercambios comerciales globales (volumen), son vectores de desarrollo económico y soportes de la globalización. Resulta esencial fluidificar el paso de la mercancía a través de los mismos y sincronizar los intercambios modales
- a. El Sector de Tecnología de Cadena de Suministro dispone de activos tecnológicos así como de propiedad intelectual e industrial suficientes para optimizar operativamente al sector portuario, bien a través de partnering u otros modelos de colaboración.
 4. Alcanzar niveles adecuados de sincromodalidad es un objetivo primordial en los nuevos productos.
- Alcanzar niveles adecuados de sincromodalidad es un objetivo primordial en los nuevos productos digitales portuarios, requiriéndose la integración de sistemas dispares (PCS, TOS, visibilidad logistica, p ETA, plataformas de carga)
- a. En un contexto de verticalización creciente de oferta logistico-portuaria (esp. M&A, con PSA BDP, DP World Imperial, MSC Bollorik, CMA Gelco, etc.) port-centric logistics soportado por tecnología y/ o marco normativo ad-hoc (e.g. Free Zones, SEZ) aparece como segmento de negocio emergente con gran potencial de generación de valor

de suministro posibilita la ampliación del alcance del producto logístico clásico, abriendo nuevos segmentos de mercado a navieras. terminales y operadores logísticos; se ve con lo que está haciendo DPWorld en Africa. Allí avanza en el downstream y un ejemplo es la adquisición de Imperial y creando dubuy.com una plataforma de e-commerce internacional para el desarrollo de negocios de los países de ese continente. Más conocido es el caso de DHL.

Puerto Inteligente

En cuanto al concepto de puerto inteligente, señaló que es digitalizar, tomar decisiones para integrar sistemas entre sí. "Un puerto debe estar interconectado, tener sincronización, gestionar los recursos en forma

sustentable", dice. Así se habla de automatización basada en inteligencia artificial, obteniendo datos masivos, big data de parte de cada sistema y luego elaborarlos. De este modo se planifica mejor la llegada de vehículos por hora, se descongestionan las colas de camiones, se ahorra combustible, y hay menor emisión, se mejora la capacidad del patio, hay más seguridad sabiendo quién y cómo trae la carga, se accede y se sale por gates automatizados con sistemas que maneian la información del camión en tiempo real, tomando el código de contenedor, la matrícula del camión, la placa si es mercancía peligrosa, etc. y se identifica al conductor por huella con un código y un ticket que lo envía a determinado lugar del patio. Para ello es fundamental



contar con un área de resolución de problemas que se pueden presentar y de definición de procesos. "Es clave definir un marco general y luego "aterrizarlos" a detalles técnicos, para que al final se pruebe y se haga la puesta en marcha lo más rápido posible, de forma de que la aplicación de tecnología se haga en procesos que permitan que sea útil y eficiente", dijo.

Un punto importante en la digitalización es la interoperatividad entre los equipos, cómo se comunica el TOS de una terminal con el PCS y los modelos de integración. En un puerto 4.0 el equipamiento toma decisiones en base a algoritmos, y los humanos son los que gestionan las excepciones. En definitiva se trata de orquestar información dentro y fuera de la terminal, a través de equipos generadores de datos y así obtener trazabilidad.

En el puerto se da un proceso específico con modelos de datos identificando los necesarios y luego se generan reportes o bien esos datos brutos se insertan en ciertas aplicaciones que se estandarizan para tomar decisiones homogéneas. Esos procesos a partir de datos históricos permiten por ejemplo, calcular predicciones basadas en mecanismos de aprendizaje automático o de machine learning, y en base a un patrón, tomar mejores decisiones.

Estos procesos de estandarización y la normativa son altamente aplicados, por ejemplo, en la industria automotriz, pero también en la marítima donde interviene la robótica y la digitalización que ya llegó a los puertos. "La gente quiere más transparencia y los puertos no pueden quedar afuera. No necesariamente esto implica entrar en grandes proyectos porque se puede hacer en forma modular", dice. Además el retorno de la inversión acelera los tiempos de entrada. De todos modos, se necesitan normas de forma de estar lo más protegidos posible. "La digitalización no es algo que se enchufa y funciona; hay mínimo 20% de adaptación y que requiere de ajustes", dice Cristina Izquierdo Pérez de Vodafone, - en la foto arriba-.

A veces para manejar proyectos de este tipo se ubica a alguien de prestado en algo que no sabe hacer, y en estas cosas se nota quien lo hace para salir en una foto o cree en la digitalización y le dedica tiempo y recursos...

Desafíos: administrar la gestión del cambio. creación de nuevos perfiles y habilidades. invertir en tecnología integrada al negocio.



"Avanzar hacia la digitalización es una tarea que involucra a todos, entidades públicas, privadas y a las academias y hay que bajar los conceptos a tierra en el día a día", dijo.

Para Izquierdo que presentó lo hecho por Vodafone en Algeciras y Valencia, - ver recuadros-; los retos de los puertos del futuro, incluyen adaptar sus capacidades para conseguir un equilibrio eficiente

Casos de Éxito | Puerto de Valencia

- Transformar las operaciones del Puerto , incrementar la capacidad desde 6000 a 10.000 containers al día
- Elminar incidentes y problemas relacionados con las estabilidad en las comunicaciones y fatta de cobertura,
- Crear las base tecnologica para estar preparados para futuras aplicaciones digitales y la inteligencia artificial
 - Servicios de datos robusto y alta disponibilidad
 - Solución escalable y 5G Ready
 - Posibilidad NB-loT. Baja Latencia.
 - Solución a problemas de congestión.

La solución

- Solucion MPN Hybrida para proveer alta disponibilidad para las gruas(+100)(+200), y las aplicaciones de video vigilancia seguiridad y
- Co creación para la optimizacion en el diseño de varios casos de uso

Los Beneficios

- · Disponibilidad de red para permitir y soportar los casos de uso de
- · Cobertura total en el puerto

La solucion

Red MPN Hybrid 4.5G (LTE-A)

- Capacidad NB-loT para sensorica
- 4G publica y APN privado Alta disponibilidad de red 99.995%







y viable entre carga y pasajeros, con el objetivo de integrar distintas fuentes de información y sistemas

implementar soluciones inteligentes para el conocimiento en tiempo real

El camino hacia el 5G "Ahora Mobile Private Network

mediante alertas pre configuradas y personalizadas, generar cuadros de mandos fiables y en tiempo real que permitan la rápida toma de decisiones, contar con una infraestructura de comunicaciones fiables, escalable y segura, contar con elementos de seguridad física y lógica que garanticen el acceso y movimiento de personas y mercancías en forma segura en las instalaciones portuarias, agilizar los procesos y accesos para minimizar los tiempos de espera de buques; aumentar las herramientas de ciber seguridad



para estar por delante de las ciber amenazas con planes DRS implementados, entre otros. En este sentido, señala que se viene un cambio fundamental: Hoy hay muchos cables, costos de instalación y

mantenimiento, interferencias, latencias altas, capacidad de transmisión limitada, falta de seguridad, conexión de sitios difíciles, necesidad de gestionar múltiples

> aps y gateways, etc. El 5G cambia el juego. Con la llegada del 5G no se va a necesitar cable ni fibra, las comunicaciones son en tiempo real casi rabioso y se buscar responder a la necesidad de "tener más cerca la nube" o directamente "no tener que subir a la nube". Pero para tener todo el potencial se requiere que el core de la

red sea 5G y que se dote de información digitalizada a los nodos de esa red y esto lleva su tiempo, dependiendo de la cobertura pública del operador. No en todos los países esta ya desplegada esta tecnología. Pero qué se puede hacer con 4G mientras llega el 5G?. Es bueno ir investigando sin complicar las operaciones. "En una aplicación tu eres el dueño de la red y allí se puede hacer mucha investigación"; dijo la especialista. Hoy se está probando por ejemplo, en

internas, en drones, utilizar expertos remotos que utilizan realidad aumentada y hacer entrenamiento virtual. Además, hay cuestiones como la información de una boya que no requieren tanto el manejo de tiempo real, como la variación del agua o la utilización de sensores

la comunicaciones

con otro tipo de comunicaciones. Finalmente, para Rodríguez Romo - en la foto abajo- entre los pros de la digitalización están la mayor productividad, contar con datos en tiempo real, con datos históricos: más seguridad, menor impacto ambiental, mayor flexibilidad e integración. Como contra, cierto rechazo social, riesgos vinculados a la ciberseguridad y las dificultades de la implementación. Precisamente, dijo, hay que luchar contra los prejuicios de que "la tecnología saca trabajo". Dice que más tecnologías hacen que la mitad de los trabajadores necesiten nuevas capacidades y esto añade valor y nuevos roles. En los puertos se ven cada vez más matemáticos y expertos en ciberseguridad, se dijo. Agregó Romo que La digitalización es un tema fundamental

para el ser humano, allí detrás está la innovación que lleva a un crecimiento sostenido, el objetivo de guerer hacer las cosas mejor, frente a la resistencia al cambio. "De allí que es fundamental el compromiso de todos", advirtió. En el proceso de la digitalización se habla de interoperatividad, autonomía y sustentabilidad. En la inteligencia artificial primero se reciben los datos, se recaban y esto permite predecir, para luego analizar, decidir y actuar. Agregó que un puerto inteligente implica individuos mejor formados, infraestructuras inteligentes y automatizadas, optimización de operaciones portuarias, liderazgo en desarrollo sostenible, actividades seguras y protegidas.

Quién puede estar en contra?



La desestatización, objetivo clave para el nuevo secretario de Puertos de Brasil

I gobierno brasileño oficializó la designación del nuevo secretario Nacional de Puertos y Transportes Aquaviários del Ministerio de Infraestructura (Minfra), Mario Povia, quien reemplaza a Diogo Piloni.

Entre otros cargos, Povia - en la foto- fue director general de la Agencia Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, órgano regulador del sector) y director de gestión portuaria en el puerto de Río de Janeiro (CDRJ).

Nascido em Osasco, Povia se graduó en tecnología operacional eléctrica en la Universidad Mackenzie y en Derecho en la Universidad de Sao Paulo, además de tener un post grado de Administración de Empresas y Derecho Procesal y de Trabajo por la Universidad Mackenzie, y en Regulación de Servicios Públicos de la Fundación Getúlio Vargas (FGV). En la Antaq trabajó como especialista en regulación de servicios de transportes aquaviários y como asesor de la superintendencia de Puertos, superintendente de Puertos y director general.

En estos años, el trabajo del saliente Piloni fue a destajo con la



profesionalización y mejora de las finanzas de las autoridades portuarias, la aprobación de la BR do Mar, el desarrollo de un sinnúmero de licitaciones de peso y el inicio de los procesos de desestatización de varios puertos, entre ellos el de Santos.

Si bien hay rumores de que Piloni pasaría a actuar en la actividad privada, habrá que ver si las normativas vinculadas a "información privilegiada" se lo permiten y no lo ponen "en cuarentena" por un tiempo antes de hacer esa movida; especialmente en este ámbito donde hay procesos de licitaciones en marcha, en las que el ahora ex funcionario participó. Recordamos que este año el Minfra brasileño tiene unos R\$ 200 mil millones

en inversiones contratadas a partir de licitaciones y tiene tres desafíos en materia de desestatizaciones: Itajaí, Sao Sebastiao y finalmente Santos. Esta última con inversiones previstas por R\$16 mil millones y que involucran la ampliación de su canal de acceso, un túnel entre las dos márgenes del puerto y expansión de la parrilla ferroviaria y que el gobierno brasileño quiere definir antes de fin de año.



Kalmar presentó sus equipos de manipuleo de cargas

er moverse una containera como si fuera un auto de calle con una dirección increíble no es cosa de todos los días..Así lo pudimos observar durante dos días de presentaciones de los equipos de Kalmar en el predio de su distribuidor en la Argentina, Tecmaco, que es líder en venta y alquiler de equipos para la actividad logística.

Allí la DRU 450 62S5, la última generación de los reachstackers de Kalmar se movió a sus anchas con sus 70 tons. de peso, y con capacidad de 45 tons de izaje, mostrando sus capacidades de carga movimiento y descarga de contenedores. "Es un fierro", nos dijo el operador y así lo confirmaban los clientes que participaron del encuentro que ya tienen en sus puertos o depósitos o almacenes equipos

de este tipo y van por más. La presentación permitió descubrir las variantes aue ofrecen los equipos de Kalmar, empresa sueca que desde hace poco tiempo es parte del grupo finés Cargotec - y que también se hizo de Brohma, sinónimo global de lo que tiene que ver con las perchas de las grúas-. Los responsables de la muestra fueron el gerente de ventas para

el sur de Latinoamérica de Cargotec, y director gerente de Cargotec Argentina, Marcelo Massa y uno de los directores de Tecmaco, Angel López- en la foto a la iza.-

Massa dio detalles de las capacidades y prestaciones del equipo.

Se trata de un modelo que arrancó hace una decena de años y que se ha ido



renovando con nuevas aplicaciones.
Asimismo, detalló la gama de containeras para llenos y vacíos, para vacíos exclusivamente, tractores de terminales y autoelevadores que presenta y que se adaptan a industrias de distinto tipo más allá de puertos, yards, almacenes o depósitos, como logística intermodal, industria pesada, siderurgia, minería, oil&gas y forestal, tanto en motores





diesel, como híbridos y eléctricos. Estos equipos que se ensamblan en la planta de Kalmar de China, - cuenta con otra en Polonia- muestran versatilidad, capacidad para distintos tipos de peso y altura, cabina ergonómica - con innovación de uso de joysticks para que el operador esté atento al contenedores que está manejando-, con los standards de seguridad y la calidad tradicional de la industria sueca- motores Cummings y Volvo -y con innovaciones como alarmas ante errores y sobrecarga, - de hecho no arranca si hay sobrepeso-. Se destaca el Kalmar Insight, el hardware y software que permite a través de GPS y satélite hacer un análisis de su uso, productividad, gasto en combustible, recorrido que se sube a la nube y puede conectar con el TOS de la terminal (este viene con el pago de la licencia incluida por un año y el cliente puede renovarla o no). También el aviso de mantenimiento cada 500 horas. Se le pueden incluir opciones de cámaras y sensores, una

tendencia vinculada a la seguridad que los clientes demandan.

Durante el encuentro, los técnicos de Kalmar y de Tecmaco, respondieron ante las inquietudes de los invitados. Entre otras cosas, Massa destacó las nuevas tendencias, por ejemplo vinculadas al cuidado del medio ambiente y que es política de Cargotec - por ejemplo las versiones híbridas de estos equipos y tractores, con la versión Eco eléctricas que ya están en la región como Brasil y Uruguay; y posiblemente estén en la Argentina a mediados del 2023-. Un punto en especial, la rapidez con la que los operadores se adaptan al uso del nuevo DRU450. Asimismo, cómo la gama de unidades de Kalmar se pueden adaptar a distintas industrias y la capacidad de la empresa para asesorar a los clientes - en el caso de nuevas terminales o depósitos por ejemplo- en organizar el lay out antes de la incorporación de las grúas. Siempre se hace un estudio sobre qué tipo de equipo conviene instalar, dijo Massa. Además, se detallaron las variantes en peso y altura, tanto en los reachstackers como en los elevadores y montacargas. Por ejemplo se vio cómo para ciertas industrias la carga de chapas, tubos o torres eólicas, puede ser más eficiente y de menor costo la operación incorporando estos equipos adaptados, respecto a utilizar un equipo tradicional. Asimismo, López destacó el servicio post venta al cliente de Tecmaco con atención 24/7 y que puede incluir la operación in



site.

Durante la presentación de dos días donde se recibieron a directivos y responsables técnicos de terminales y depósitos entre otros, también estuvieron por Kalmar el coordinador técnico, José Guzmán, y el gerente de ventas Ezequiel Bracco y por Tecmaco su presidente Rodolfo González y su CEO, Nicolás González, además de los directores Ignacio Poñatovsky y Pedro Hernández, el responsable de marketing, Marcelo Rossi, además de Lucas Pugliese y Jorge Lado, de ventas y Gabriel Nogueira de post venta.



FIATA vuelve a la carga contra las grandes alianzas navieras

ías pasados con el nombre de "Reconnect"; FIATA (International Federation of Freight Forwarders
Associations) llevó adelante un debate en el que se trató, entre otros temas, el del tan cuestionado "¿Hasta dónde llegan las grandes navieras?".

Hace un largo tiempo que desde FIATA se está en la búsqueda de alianzas para combatir lo que entiende como la "agresión de las líneas" y no deja pasar la ocasión para pegarles duro.

En esa "campaña" ve que el inconveniente principal es la gran diferencia entre los enfoques de la FMC (Federal Maritime Commission) de Estados Unidos y la Comisión Europea, respecto a cómo responder a esa "agresión".

Sobre la cuestión, Ivan Petrov, presidente de FIATA -en la foto arriba-, remarcó que la integración vertical se realiza con 10 operadores logísticos que tienen una posición dominante, casi el 80% del mercado. Insistió sobre los incrementos en las ganancias de estos grupos, especialmente muy grandes en comparación con el nivel de servicio que están brindando y además se desarrollan en nichos que antes no eran aprovechados por las principales navieras, cómo el de la última milla. Antes era de puerto a puerto, ahora del centro de producción a la puerta de su casa, dice.

Además algo que los agentes de carga vienen señalando hace tiempo, es que de alguna manera estas alianzas, les exigen a los cargadores que utilicen todo el servicio que ofrecen de punta a punta. Petrov dijo en ese sentido: "Convencen a las personas para que utilicen su plataforma y compren todo el servicio logístico hasta el final", de otro modo el transporte y el contenedor no están disponibles.

Por otro lado, señaló que la integración vertical se vio afectada por el aumento de la capacidad de los buques lo que,



a primera vista pareciera un ahorro de costos, pero también influye en la escasez de capacidad de puertos.

En el mismo sentido, Jens Roemer, vicepresidente senior de FIATA -en la foto abajo- insistió sobre el mismo tema y se refirió a que "la competencia es buena porque nos hace mejores mientras todos tengan igualdad de condiciones" y parece que lo que ocurre con esas alianzas no es mejor ejemplo. Para el directivo, las líneas navieras están protegidas, y en Europa, por ejemplo, tiene un acuerdo de exención. Hoy hay 10 líneas navieras que controlan el 90% del comercio mundial y no sólo tienen ganancias muy grandes, sino que cuentan con beneficios fiscales y esos fondos los utilizan para invertir en el resto de los negocios de la cadena de suministros. Al respectó Roemer dijo que existen investigaciones que demuestran que, si se quiere reservar un contenedor de puerto a puerto, es posible que no se obtenga espacio, pero si se hace esa reserva y se le agrega al carrito de compras un servicio personalizado o el transporte terrestre, la reserva aparece. Una especie de 3×1 logístico.



La integración vertical es un problema global, agrega Roemer. ¿Qué le ha hecho eso al negocio? ¿Queremos limitar a las grandes navieras de los servicios puerta a puerta?, preguntó. El problema, insistió. es la baja posibilidad de elegir a los proveedores. Incluso comentó que según la ONU, 1,5% de la inflación mundial, se debe al aumento de las tarifas del flete. Tener buen lobby y formar alianzas comerciales parece ser un buen negocio, entiende. Habrá que imitarlas?

Cómo presentar una marca en el mercado chino

iseñar una marca y un nombre para vender en el mercado chino debe entenderse desde lo intercultural. Así lo plantea Greta Guastavino, directora de contenidos en Bridge To Asia (BTA Agency), quien dio una serie de tips para diseñadores; comunicadores y gente del marketing, en un encuentro sobre "Desafíos sobre diseño y presentación de marca en el mercado chino", organizado por la Cámara Argentino-China y la Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional.

Allí la especialista habló de comprender la interculturalidad visual por ejemplo, a la hora de traducir del alfabeto romano a los caracteres chinos o tomar en cuenta el valor de los colores, entre otros elementos del diseño.

Dijo Guastavino- en la foto a la der.- que cuando se habla de diseño intercultural es el que contempla diversidad y celebra esas diferencias. Es un diseño para una mejor convivencia, un lugar más inclusivo y empático identificando puntos de encuentro. El lenguaje intercultural implica relaciones y diálogo en un mismo espacio entre culturas. "Hablamos de colaboración y respeto, es más que tolerancia y distinto a lo multicultural, porque aquí no necesariamente hay un contacto entre culturas", agregó.

Explicó que primero hay que entender las diferencias y después plantear la comunicación visual. "Necesitamos entender complejidades y las diferencias de las distintas regiones a las que apuntamos. Esto significa un esfuerzo en materia

de tiempo y en lo económico. En suma, alineamos la comunicación a los valores y necesidades de los clientes para tener una posición exitosa de marca o producto. La interculturalidad visual es un elemento esencial dentro de la estrategia de localización y puede marcar las diferencias entre el éxito o el fracaso de la comunicación y de los objetivos comerciales", agregó.

En las aplicaciones de e-commerce y redes sociales en China, las categorías no tienen un orden muy claro. "La lógica de los chinos no parecen muy organizadas pero funciona muy bien en ese mercado", advirtió.

Al buscar un diseño hay que evitar la estigmatización y los estereotipos. Es muy fácil encontrar tipografía "asiática", pero el concepto debe abarcar algo mucho más amplio.





分込 Fēn dá Aroma dulce – expresar, alcanzar

Al analizar los códigos culturales vemos muchas diferencias planteadas desde China. Por ejemplo en el color se identifica a China con el rojo – que allí además es símbolo de buena fortunamientras que a Occidente se lo vincula con el azul. Asimismo en este bloque se tiende a pensarse más individualistas y más empoderados respecto del entorno,

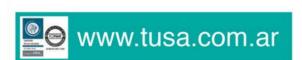




TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.

Despacho de Aduana | Logística Integral.

Al servicio del Comercio Exterior



50 años 1971 - 2021



mientras que en China las personas se ven como parte de un todo, un eslabón más, donde el todo es más importante que las partes, - mucho de esto tiene que ver el taoísmo-. Además, el occidental va de lo micro a lo marco, al contrario del oriental. Así si un occidental ve un caballo en el bosque, el oriental ve un bosque con un caballo adentro.

Señala Guastavino que en China el espacio tiene un exceso visual como forma de relacionarse, y está lleno de elementos. Además hay una fuerte relación con las cosas nuevas y la tecnología. "La adaptación de lo nuevo

Samsung (三種 - són xing)
Google (谷歌 - gó gé)
Amazon (运马逊 - yò mô xùn)
Sony (東応 - suô n)
Nokia (塔藤亚 - nuò ji yò)
Canon (佳龍 - jiô néng)
Samsung (三種 - sôn xing)
Linkedin (桃萸 - ling ying)
Audi (紫萸 - bo oò)

Nissan (尼島 - ní sông)
Nike (朝克 - nái kè)
Adidas (附施芝斯 - à dí dá sì)
Adidas (附施芝斯 - à mà ní)
Gucci (古物 - gù qí)
Lev's (李维斯 - li wéi si)
Subway (唐邦朝 - sòl bỏi wèi)
Lay's (乐事 - là shì)

en China es mucho más inmediata y pragmática, a diferencia de Occidente donde se tarda más en establecer esa relación", agregó.

No hay que olvidar que en China hay más de 200 centros de I+D y ya es muy recocida como centro de diseño. De hecho se pasó al "hecho en China" a "Diseñado en China", un factor importante que demuestra su crecimiento

económico, advirtió. De todos modos, el desarrollo de diseño comenzó hace poco por la necesidad de competir en el exterior. Se caracteriza por una mezcla de cultura visual milenaria con referencia del exterior de la década pasada. Precisamente hay mucho aporte de tecnología en el diseño con un enfoque más técnico y con constante dinamismo de un país cruzado por la innovación. En ese contexto, Guastavino recomienda pensar la comunicación visual en distintos soportes y formatos, teniendo en cuenta que es el mercado más digitalizado del mundo....

En cuanto a códigos estéticos, China hoy es sinónimo de tendencia, innovación y dinamismo. El diseño gráfico es una profesión que está en pleno auge y desarrollo y que configura los nuevos lenguajes visuales del país, añadió. "El

diseño chino contemporáneo es expresivo y holístico, la armonía, el contraste, el ritmo, la experimentación y la naturaleza son conceptos muy presentes en la producción visual", explica.

Cómo se "transfiere" una marca occidental en China, quando la gente

Cómo se "transfiere" una marca occidental en China, cuando la gente local ve la letra como un garabato o muchas son abstractas?. Será que es mejor traducirlas?.

Para Guastavino, traducir una marca literalmente no es fácil, porque cada carácter chino es un concepto. Una opción que se utiliza es la fonética para que al menos tenga un sonido parecido aunque no tenga que ver con el original y los caracteres no tengan sentido. En general se apunta a caracteres que incluyan elementos positivos. Otra opción es que el parecido sea conceptual pero no en fonética, esto es si por ejemplo, la traducción en fonética queda extraña o es muy larga. "En el mercado chino conviene utilizar nombres más cortos y evocar elementos positivos que tengan que ver con la marca", dijo.

Un abordaje intercultural, por ejemplo, es el caso de la marca de gaseosas Fanta. En China, no todos entienden el nombre de la marca y se apuntó a adaptar el estilo gráfico pero en otro idioma, "hay que conocer el idioma local para saber cómo manipular los trazos de estos caracteres sin que pierdan fuerza y manteniendo la esencia visual", señala la especialista. En el caso de la marca Sprite se le puso

SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN TRANSPORTE FLUVIAL-MARITIMO





NAVIOS SOUTH AMERICAN LOGISTICS INC.

- -Transporte fluvial de cargas secas, liquidas y LPG
- -Transporte maritimo de combustibles livianos y pesados
- ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE COMBUSTIBLES, GRANOS Y MINERALES



Av Juana Manso 205 - 6to Piso - 1107 - C.A.B.A. - Argentina - Tel.: +54 11 48917700 - Fax: +54 11 43130987 www.horamar.com.ar - info@horamar.com.ar

1. Aplicar los rasgos visuales de nuestra tipografía en los caracteres chinos



un nombre en chino que significa nieve con letras que dicen "frío" y "Jade". También se puede combinar el carácter con un sonido parecido y el significado que intenta transmitir un concepto y los valores de la marca, como el caso de Coca Cola, que une conceptos de sabroso, delicioso y felicidad. De todos modos, hay marcas que prefieren mantenerse igual a como son en Occidente, aunque saben que los chinos no las van a poder pronunciar. pero apuntan a determinado mercado de altos ingresos y prefieren mostrarse como marcas extranjeras. Un dato: así como para los occidentales es difícil pronunciar las palabras con consonantes chinas, a los chinos les es difícil pronunciar algunas letras occidentales como la R.

Otro punto es la simbología del color que en China es importante, dice Guastavino. El rojo es el color nacional, símbolo de felicidad y buena suerte y se lo asocia al Año Nuevo. También el amarillo. Pero tampoco hay que abusar utilizando esos colores, advirtió. Por otra parte, la tendencia al utilizar el verde vinculada a la ecología o lo light – si bien es una forma de mostrar que el producto está libre de contaminantes-, todavía no está tan relacionado.

Por ejemplo, Starbucks adoptó su color verde al calendario tradicional chino y lo imprimió en verde y tuvo más de 100 millones de impresiones, aumentando 10 veces las ventas, aprovechando la conexión emocional.

En cuanto a la iconografía, en el mensaje siempre debe incluir una palabra que describa el ícono; se deben diseñar íconos visualmente sostenibles y 2. Agregar la traducción al chino sin reemplazar el diseño original











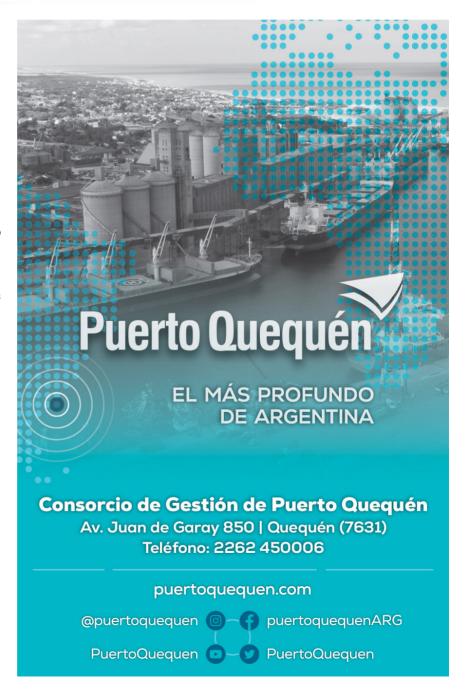






mantener el mismo significado en todo el sistema de diseño. Vemos los iconos en la imagen superior donde se puede dar a entender algo muy distinto en Occidente. En realidad esos íconos representan el primero a una moneda china, el segundo "baños con letrina" y el tercero es el gesto para mencionar el número 3.

Un dato importante es que el chino se puede escribir de arriba hacia abajo o de derecha a izquierda y los caracteres son mas complejos







nmortalidad - Conocimient Autoridad - Seriedad Tristeza - Sufrimiento Sombrío - Siniestro



Poder
Prosperidad - Esperanza
rensa amarilla - Pornografia



Muerte - Duelo



Nobleza Riqueza - Fortuna



Nobleza - Sabiduría Inmortalidad - Divinidad



Fertilidad - Armonía Crecimiento Pureza - Limpio Infidelidad



Inmortalidad - Longevida Curación Progreso

Densidad del contenido









华们狂欢 (

2. Iconografía











- Diseñar íconos visualmente consistentes.
- Mantener el mismo significado en todo el sistema de diseño.
- Conocer las referencias culturales de nuestras audiencias.

y con más trazos. Tienen una estuctura cuadrada, por eso se los puede ver como texto más rigidos y monótonos, no existen mayúsculas y mincuculas, cursivas o espacios entre caracteres. "Es importante trabajar en la composicion visual, el interespacio y el interlineado; hay que trabajar para darle mas ritmo a la composicion y generar diseños más atractivos y en ese sentido hay que conocer las referencias culturales de nuestras audiencias", dijo.

Algunos tips: si se quiere relacionar el producto con una imagen de Tango hay que analizarlo bien porque en China no se pueden mostar imágenes sensuales; y en gastronomía no se pueden mostrar bebidas alcohólicas en primer plano. En cambio es bueno mostrar a las familias reunidas comiendo o a la comunidad. La audiencia china necesita muchos puntos

de validación, por eso los anuncios deben mostrar los productos en todo tipo de escenarios y en detalle. Es como que las imágenes que se transmiten tienen que hacer sentir o tocar el producto. El "cómo se muestra" es casi tan importante como el producto en sí; agregó la especialista. Recuerda que los diseños occidentales provienen de escuelas de vanguardia europea del siglo pasado, donde hay geometrías más simples, lineas limpias, espacios vacíos, apariencia más minimalista. China incorporó técnicas de artes decorativas, pero más cargadas de elementos. Así en una publicidad se ve una alta densidad de contenidos, que tiene que ver con la abundancia en los grandes ciudades, dinamismo, concentración en un lugar, un exceso visual incorporado, vinculado un rimo ruidoso, ocupado y con mucha gente

como referencia positiva ya que el concepto de superpoblado es cotidiano, de allí que como dijimos, los diseños con mucho contenido son muy bien recibidos. De todos modos la experimentación constante china hace que se vayan incoporando diseños occidentales y en mercados competitivos se dan códigos diferentes en cuanto a utilización de espacios con más blanco. "Pero no hay que asustarse si hay una demanda por diseños muy cargados de contenido", insiste.

4. Traducción literal

(aunque el resultado no se parezca fonéticamente)



Nestlé significa "Pequeño nido" en el dialecto alemán original. Por eso, su buscó una traducción moy literal en chino, aunque sonase totalmente distinto.

Pronunciación Significado Que Chao

Apple (WB. Pingguō)
Es Itaralmente "manzana" en chino
Air France (BBBESZ, Föguöl-töngköng)
Bignifica "Aerolinea de Francial" en chino
Volkswagen (%:07/KB, Dazhöngaichā)
Significa "coche del pueblo" tanto en alemán como en chino

CIMC Delfin Group fue certificada por Great Place to Work® y duplicará su personal durante 2022

IMC Delfin Group, holding líder en logística internacional para los servicios con Oriente, recibió la certificación como Great Place to Work® por su cultura organizacional, y por brindar un ambiente saludable para el talento y cuidar el bienestar de sus empleados. Es en este inmejorable marco que la compañía proyecta aumentar en un 100% su dotación durante el 2022, a partir de la incorporación de nuevos profesionales que busquen desarrollarse en una firma con una clara visión de apertura al mundo. La certificación, emitida por GPTW Argentina -autoridad global en materia de cultura laboral- es otorgada a partir de encuestas realizadas a los colaboradores y que evalúa aspectos claves referentes a la compañía como credibilidad, respeto, equidad, orgullo y compañerismo. Romina Parquet, CEO de CIMC Delfin Group, afirmó: "Nos enorgullece el reconocimiento que hemos recibido de Great Place to Work con respecto a la experiencia que viven nuestros talentos, y que nos indica que vamos en el camino correcto". Y agregó: "desde nuestra compañía logramos posicionarnos cómo #1 en las rutas Latam-Oriente, no sólo por volumen de negocio, sino también por nuestra calidad de servicio, que en gran medida se basa en una atención personalizada de nuestros recursos humanos: altamente capacitados, motivados con planes de carrera ad hoc e ingresos superadores al mercado -en el último año aumentamos los sueldos un 200%- y fundamentalmente integrados bajo una gran cultura corporativa de beneficios y prestaciones para los equipos de trabajo, cuyos esfuerzos se cristalizan en la reciente distinción".

Respecto de las búsquedas de talentos, el foco está puesto en profesionales de las carreras vinculadas al comercio exterior, que cuenten con experiencia probada en la industria
(transporte,
logística,
importación,
exportación,
bancos, seguros
y similares), con
dominio del
inglés a un nivel
avanzado y con
ganas de recibir una
experiencia laboral
extraordinaria,
con el sello de
excelencia.



En cuanto a beneficios concretos, además de un salario por encima del promedio del mercado, que incluye varios ajustes y bonos especiales a lo largo del año, se destacan otros incentivos que enriquecen la formación y el clima interno como capacitaciones in company de inglés, de estrategias comerciales, de trasformación digital o de lo que los equipos demanden. También la empresa, que cuenta con oficinas Triple A en Puerto Madero, ofrece desde sesiones de mentoring, servicio de lunch hasta clases de fit boxing, entre otras experiencias de vanguardia. En cuanto al modelo híbrido, implementa un día de trabajo remoto opcional, atentos a la demanda laboral actual.

Parquet concluye: "el Comex fomenta la apertura al mundo, al conocimiento, al intercambio cultural, a la expansión, a la búsqueda de nuevos desafíos, y esa es la visión que busco inspirar en nuestra organización, que no es más ni menos que el gran equipo de trabajo que tenemos y que seguimos ampliando para ser aún mejores".

Banco Mundial/S&P: Cómo se desempeñan los puertos



na noticia destacada de estos días es la aparición del segundo Índice de Desempeño de Puertos de Contenedores (CPPI) 2021, informe técnico producido por Transport Global Practice del Banco Mundial en colaboración con la división Marítima, Comercial v de Cadena de Suministro de S&P Global Market Intelligence que según sus autores mide y compara el desempeño de los puertos de contenedores de manera sólida y confiable.

Recordamos que cerca de 35 % del volumen total de la carga mundial y más de 60% en valor es transportado por contenedores. La introducción de nuevas tecnologías, una mayor digitalización y la disposición por parte de los intereses de la industria para trabajar colectivamente

hacia mejoras en todo el sistema; ahora brindan la capacidad y la oportunidad de presentar esta segunda edición del informe técnico BM/S&P. Según los autores del informe, el CPPI está destinado a servir como un punto de referencia para la mejora de las partes interesadas clave en la economía global. incluidos los gobiernos nacionales, las autoridades portuarias y los operadores, las agencias de desarrollo, las organizaciones supranacionales, los diferentes intereses marítimos públicos y privados, líneas marítimas, terminales y a las otras partes de la cadena logística y de provisión.

El informe incluye puertos con un mínimo de 20 llamadas dentro del año. Este año se cubrieron 370 puertos, casi 20 más que en la edición pasada.

Se emplearon dos metodologías: una administrativa y técnica a partir del conocimiento y uno estadístico utilizando análisis de factor. Estos dos acercamientos tienen que ver con tratar de asegurar que el ranking refleje tan cerca como sea posible la performance

Así los dos puertos que lideran el ranking 2021 son King Abdullah en Arabia Saudita y Salalah en Omán, - el primero había quedado segundo en el 2020 y Salalah sexto-. Los dos puertos se ubicaron en la posición líder en las dos metodologías utilizadas, administrativa/técnica y estadística.

Si vamos al ranking de América Latina y Caribe, aparece Cartagena liderando la región y muy cerca Buenaventura, ambos colombianos y llamativamente



Servicios de Pilotaje en el Río Paraná

Servicios de Pilotos disponibles las 24 horas del día, los 365 días del año. Primera empresa privada del Río Paraná.

Comunicación y coordinación

Coordinamos operativos todos los días a toda hora. De tal manera logramos un control estricto de todo tipo de embarcaciones en aproximación, movimiento interior, atraque y fondeo.

Traslados acuáticos

Contamos con una flota de remises propios para el traslado de prácticos y capitanes.

Practicaje

Brindamos un servicio de seguridad y calidad prestado por profesionales altamente cualificados que tienen por objetivo el de velar por la seguridad y proteccion maritima

Av. Julio A. Roca 620, Piso 13. CABA. 4331-9111 / 2813. Minforio@riopar.com.ar

muy rezagados vemos a puertos como Santos - detrás de Imbituba, Itapoa, Río de Janeiro o Río Grande- o mismo Callao, muy detrás de Valparaíso y más atrás Buenos Aires e incluso Montevideo. La mayoría de los 10 primeros en la lista global mejoraron su posición en 2021. Jeddah y Hamad, por ejemplo, mejoraron 35 y 34 posiciones, salvo los casos de Yokohama -que pasó del primer al 10 y 12 lugar - y Guangzhou, que cayó del sexto al noveno lugar. Según los datos, 140 puertos mejoraron sus índices llegando algunos a avanzar más de 200 posiciones. En contraste 182 puertos bajaron su performance, algunos cayendo 300 posiciones. El ranking pega duro con los puertos de la Costa Oeste de EE.UU. Además del ranking total, se detalla un ranking en tres segmentos de acuerdo a puertos con movimientos mayores a 4 millones de teus, entre medio millón y 4 millones y menos de 500 mil teus. Los datos utilizados compilados para el CPPI son del Programa de Perfomance

ADMINISTRATIVE APPROACH			STATISTICA	L APPROACH	
Port Name	Rank	Total Points	Port Name	Rank	Index Value
KING ABDULLAH PORT	1	217.914	KING ABDULLAH PORT	1	93.387
SALALAH	2	197.675	SALALAH	2	87.372
HAMAD PORT	3	194.823	YANGSHAN	3	83.522
YANGSHAN	4	183.455	HAMAD PORT	4	82.146
KHALIFA PORT	5	182.649	KHALIFA PORT	5	81.052
TANGER-MEDITERRANEAN	6	178.096	TANGER-MEDITERRANEAN	6	80.411
NINGBO	7	170.696	NINGBO	7	76.077
JEDDAH	8	161.493	JEDDAH	8	73.527
GUANGZHOU	9	161.331	GUANGZHOU	9	72.749
YOKOHAMA	10	159.234	ALGECIRAS	10	70.323
ALGECIRAS	11	155.851	CAIMEP	11	67.529
CARTAGENA (COLOMBIA)	12	152.950	YOKOHAMA	12	66.451
CAI MEP	13	148.433	PORT SAID	13	63.390
DAMMAM	14	143.504	DAMMAM	14	62.454
PORT SAID	15	141.336	CARTAGENA (COLOMBIA)	15	61.901
SHEKOU	16	137.844	TANJUNG PELEPAS	16	59.830
CHIWAN	17	132.828	SHEKOU	17	58.312
TANJUNG PELEPAS	18	131.424	HALIFAX	18	56.910
DJIBOUTI	19	129.354	BARCELONA	19	55.311
BUENAVENTURA	20	124.415	CHIWAN	20	55.013
KAOHSIUNG	21	123.452	KAOHSIUNG	21	54.588
BARCELONA	22	119.332	COLOMBO	22	54.090

Los primeros puertos del ranking global

Portuario Global S&P. El programa se inició en 2009 con el objeto de apoyar las mejoras en la eficiencia de las operaciones de los puertos de

contenedores y los proyectos para optimizar las llamadas de las navieras. El programa incluye a 11 de las líneas navieras líderes mundiales que reúne cerca de 80% de la capacidad de la flota global. Las líneas proveen series de informes operativos para cada puerto de llamada en forma individual y los datos

son se entregan mensualmente y cubren todas las redes globales de cada línea y sus subsidiarias. En 2021, se capturaron 164.500 llamadas involucrando 257.4 millones de movimientos de contenedores en 826 terminales de 443 puertos. Esta información es validada con un proceso de chequeo y mapeo de movimientos de buques con AIS. Las definiciones y métodos para calcular las métricas fueron estandarizadas en colaboración con las líneas navieras que forman parte del programa.



IDONEIDAD Y CONFIABILIDAD RESPALDADAS POR MÁS DE 90 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS

Know-how and reliability backed by over 90 years of experience in the Parana River and its ports.

COPRAC



Cooperativa de Trabajo de Pilotaje y Practicaje del Río Paraná y sus Puertos Ltda.

Buenos Aires: Av. Alicia Moreau de Justo 1750 Piso 3 Of. "E" - C1107AFJ - C.A.B.A. Tel/Fax: (011) 4314-2140/1880/5147/4898

Rosario: San Martín 647 Piso 7 - S2000CJG - Tel: (0341) 4497748

Campana: Av. Roca 278 Piso 11 Of. "B" - B2804FYP - Tel: (03489) 430461

E-mails: copracoperaciones@gmail.com - copracadministracion@gmail.com - copractesorero@gmail.com

www.coprac.com.ar

tos. Esta información es validada con un proceso de chequeo y mapeo de movimientos de buques con AIS. Las definiciones y métodos para calcular las métricas fueron estandarizadas en colaboración con las líneas navieras que forman parte del programa.

Port Name	Rank	Index Point
CARTAGENA (COLOMBIA)	12	152.9
BUENAVENTURA	20	124.4
CORONEL	39	100.2
мвпива	51	83.0
BALBOA	60	67.8
POSORIA	66	61.5
ITAPOA	72	57.8
COLON	73	57.3
PAITA	75	54.7
ALTAMIRA	85	50.1
PUERTO LIMON	86	47.8
MANZANILLO (MEXICO)	89	46.7
LAZARO CARDENAS	92	46.0
RIO DE JANEIRO	93	46.0
RIO GRANDE (BRAZIL)	97	44.6
ENSENADA	102	43.6
VERACRUZ	104	43.1
VALPARAISO	108	40.3
POINTE-À-PITRE	109	40.2
PUERTO QUETZAL	110	36.4
SALVADOR	112	36.1
CAUCEDO	114	34.3
PECEM	121	29.4
FORT-DE-FRANCE	122	28.5
SEPETIBA	123	28.3
URQUEN	126	26.9
kINGSTON (JAMAICA)	131	25.4
CRISTOBAL	134	24.2

Port Name	Rank	Index Point	
ITAJAÍ	207	4.5	
NASSAU	212	4.0	
VITÓRIA	217	3.3	
MARIEL	222	2.0	
MAZATLAN	227	1.4	
MEJILLONES	231	0.9	
ANTOFAGASTA	234	(0.3)	
GEORGETOWN (GUYANA)	238	(1.0)	
VILA DO CONDE	244	(2.1)	
PORT OF SPAIN	254	(5.6)	
CALLAO	258	(6.6)	
CALDERA (COSTA RICA)	260	(8.2)	
MANAUS	263	(9.3)	
LA GUAIRA	265	(10.0)	
TURBO	267	(11.3)	
ACAJUTLA	271	(12.2)	
SANTO TOMAS DE CASTILLA	273	(13.3)	
FORTALEZA	275	(14.8)	
SUAPE	280	(17.5)	
MONTEVIDEO	284	(20.9)	
CORINTO	286	(21.3)	
PUERTO CABELLO	287	(23.3)	
POINT LISAS PORTS	295	(28.1)	
GUAYAQUIL	296	(29.5)	
ARICA	297	(30.0)	
QUIQUE	319	(53.9)	
SAN ANTONIO	320	(55.8)	
fREEPORT (BAHAMAS)	352	(157.1)	

Ranking de los puertos de América Latina y el Caribe.

Port Name	Size	Rank	IndexPoints
SALALAH	Large	2	197.7
YANGSHAN	Large	4	183.5
TANGER-MEDITERRANEAN	Large	6	178.1
NINGBO	Large	7	170.7
EDDAH	Large	8	161.5
GUANGZHOU	Large	9	161.3
ALGECIRAS	Large	11	155.9
CAI MEP	Large	13	148.4
SHEKOU	Large	16	137.8
CHIWAN	Large	17	132.8
TANJUNG PELEPAS	Large	18	131.4
KAOHSIUNG	Large	21	123.5
согомво	Large	24	117.5
BUSAN	Large	25	114.7

Ranking global de los puertos que mueven más de 4 millones de teus de América Latina y el Caribe.

A la derecha, distribución de buques de acuerdo a la medida por llamadas.



Source: Original figure produced for this publication, based on CPPI 2021 data

Algunos datos de la operativa

Igunos datos de interés que marca el informe es que cerca de 60% del tiempo total de los puertos es consumido por operaciones de manipulación de contenedores y lógicamente esto crece en la medida en que los buques son más grandes, pero esto mismo no afecta el tiempo que se gasta en los procesos de arribo, comienzo y finalización de la llamada, aunque dichos procesos, si están influenciados por esa medida. Las operaciones de amarre toman más

tiempo en buques más grandes, aunque estos normalmente disfrutan de una mayor prioridad y asignación de recursos. Una correlación de cerca de 60% se observa entre el tamaño y la intensidad de la grúa (CI). El CI aumenta rápidamente desde los barcos más chicos cuando llegan al pico y se llega de 4.000 a 6.000 movimientos por llamada. Con un máximo CI de cerca de nueve grúas por buque es interesante ver que para llamadas de más de 11.000 movimientos la CI está siempre por debajo de 6.0. La

mayoría de las llamadas que exceden los 11.000 movimientos se dan en la Costa Oeste de EE.UU. donde los puertos tienen múltiples terminales, cada una con una limitada cantidad de grúas y donde la incorporación de equipos adicionales esta generalmente considerada prohibitiva en costos.

Un punto interesante es el uso de grúas de acuerdo a la medida del barco; pero esto está en parte influenciado por las tendencias de aplicación de los buques en los tráficos. Por ejemplo, un buque



de 20.000 TEU de capacidad puede aplicarse al tráfico Asia/Norte de Europa y puede hacer 12 llamadas por rotación. Al mismo tiempo un buque de 14.000 TEUs aplicado en la ruta transpacífico puede servir ocho puertos en la rotación total. Si todas las rotaciones tiene una misma cantidad de llamadas, la medida de la llamada y de los buques puede tender proporcionalmente en la medida que un puerto puede majear buques más grandes y que haya suficiente número de contenedores para ser cargados y

descargados para justificar una llamada por un buque de esa medida.
La productividad bruta de una grúa por un grupo de buques dispuestos, es un promedio global a través de todos los puertos. El promedio de este índice es menor

para el grupo de buques más chicos, pero solo 6% frente al promedio total. Quizá se podría esperar algo diferente debido a las mayores distancias que se tienen que atravesar para operar en los buques más grandes. De todos modos eso es compensado por la mayor cantidad de movimientos por mano y más movimientos cubiertos por la pórtico.

Atribuciones del informe: The World Bank, 2022. "The Container Port Performance Index 2021: A Comparable Assessment of Container Port Performance." World Bank, Washington, DC. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO. "La traducción no fue creada por el Banco Mundial y no puede ser considerada una traducción oficial y el Banco Mundial no puede ser responsable por contenido alguno u error de la traducción". "Esta nota es una adaptación del trabajo original del Banco Mundial. Puntos de vista y opiniones expresadas en la adaptación sólo es responsabilidad del autor de la misma yno puede ser adjudicada al Banco Mundial"



Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado

25 años creciendo junto a nuestros clientes

Lo Primo 1 14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos

Lo Primo 2 24.000 metros cubiertos **Lo Primo 3** 6.000 metros cubiertos

Tel: 4301 1112 / info@loprimo.com.ar / www.loprimo.com.ar

Eligen presidente de FONASBA a Javier Dulce, vicepresidente segundo del Centro de Navegación

Hito para el shipping y el comercio exterior argentino

Una noticia excepcional: En el marco de la Asamblea General Anual 2022, el argentino Javier Dulce, fue designado nuevo Presidente de FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents). Dulce de familia con larga trayectoria en el mercado del agenciamiento marítimo; es actualmente Vicepresidente Segundo del Centro de Navegación de la Argentina y fue Presidente de dicha entidad. La asamblea que designó a Dulce se realizó en la Port House, una joya arquitectónica de Amberes que es la sede de la Autoridad Portuaria (la parte baja fue una estación de bomberos y se le



añadió una superestructura con forma de diamante un diseño monumental del Zaha Hadid Architects, y combinando la rica historia con el puerto del futuro.

En la asunción, Dulce estuvo acompañado en representación de la Delegación Argentina, por el Presidente del Centro de Navegación, Julio Delfino, el vicepresidente primero, Patricio Campbell, y el gerente general de la entidad, Alfonso Jozami.

La designación de Dulce como presidente de FONASBA, entidad que nuclea a los agentes marítimos y brokers a nivel global, representa para el Centro "un hito histórico que enaltece a la entidad y a sus socios y pone a la Argentina en lo más alto del mundo del shipping y del comercio exterior".



De izq. a der. Cambpell, Delfino, Dulce y Jozami. En la foto de la derecha, los delegados de FONASBA con el icónico edificio de la Autoridad Portuaria de Amberes detrás



El nuevo Comité Ejecutivo

Luego de la Asamblea, el comité ejecutivo de FONASBA 2022/24 quedo conformado por: presidente, Javier E. Dulce (Argentina), Vice-Presidente ejecutivo, Botond Szalma (Hungría); presidente designado, Fulvio Carlini FICS (Italia); Vicepresidentes: Africa, Mohamed Mouselhy (Egipto); Americas, Waldemar Rocha Jnr. (Brasil); Asia, Takazo ligaki (Japón); Europa; Antonio Belmar da Costa (Portugal); Medio Oriente y Subcontinente Indio Dr. Dureid Mahasneh (Jordania); Vicepresidente de Educación, Capt. Jakov Karmelic (Croacia); Chair, Association Best Practices Committee, Antonio Belmar da Costa (Portugal); Chair, ECASBA*, Marco Tak (Países Bajos); Chair, Inspiring our Future Committee; Raymond Troch (Bélgica), Chair, Ship Agent Committee*; Simone Carlini MCS (Italia); Chair, Ship Broking Committee, Fulvio Carlini Fics (Italia)

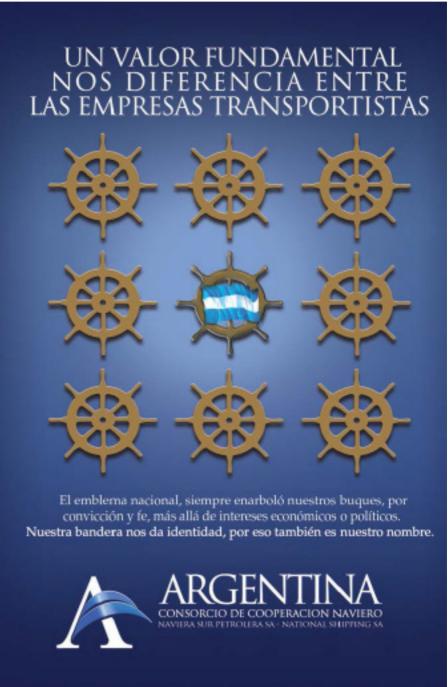
Valentín Moran y el legado de profesionalismo en la gestión portuaria



I fallecimiento del ingeniero Valentín Moran, recordado por su enorme tarea como gerente general del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, es una noticia que pega duro en el ambiente portuario y de la logística en general de las Américas.

Emprendedor, innovador y enorme profesional fue un protagonista de la historia de transformación de Bahía Blanca como polo portuario y de negocios a nivel global.

Antes de desempeñarse como gerente general del Consorcio entre 1994 y 2016, había formado parte del directorio del Ente y más atrás en distintos cargas en el sector privado. Además de su cordialidad y conocimiento, queda entre otras cosas, para las nuevas generaciones su legado de trabajo y de profesionalismo que llevó siempre como ejemplo en la gestión del puerto.



170 años con la misma política....porqué cambiar ahora?

Retenciones cero, no es una quimera

ensar en retenciones cero en estos días en la Argentina parece ser una abstracción muy alejada de la realidad. Y lo es, especialmente cuando la bajada desde la política es "cómo hacer para vulnerar los mercados y subir las retenciones a ver si seguimos pateando la pelota para adelante y los mismos sigan pagando las cuentas".

Pero porqué no hacer prospectiva y pensar más allá de la coyuntura. Así, días pasados se llevó a cabo la segunda charla virtual de Grupo los Grobo junto con FADA y MAUÁ con el título "¿Retenciones cero? Cómo podrían implementarse. Posibles impactos y modelos", en la que participaron Roberto Bisang, economista, profesor del IIEP y Agustín Tejeda, gerente de estudios económicos de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires La moderación estuvo a cargo de Gustavo Grobocopatel de Grupo Los Grobo y David Miazzo, economista jefe de FADA. La posta la tomo Bisang y explicó que no solo hay que pensar en retenciones, sino que también debemos tener en cuenta las restricciones, los subsidios cruzados, las intensidades impositivas entre otros. "Las retenciones se utilizan para redistribuir la renta de la tierra. En segundo lugar como desacople de precios, mercado internacional por un lado y precio interno por el otro. El tercer punto son los saltos de precio internacionales que generan beneficios privados y si es una buena herramienta para capturar de manera social esos niveles de rentabilidad o beneficios extraordinarios", dijo Bisang. El tema es la mirada de reojo de las arcas del tesoro que en el 2021 se quedaron con el 8% de las retenciones y el BCRA independiente relojea los dólares sin dejar de ver el impacto en el sistema productivo.

Si pensamos en cualquier ciudadano con televisión o radio en su casa, conoce el término "retenciones" y si no era así, el NO positivo hizo que lo conozca... Ahora bien, no es lo mismo conocer la palabra que su significado. Al respecto, Bisang dijo que las retenciones sobrevuelan en la historia desde la Constitución de 1853 con un artículo transitorio donde el gobierno central tenía potestad de imponer impuestos al comercio exterior. Es decir que las retenciones han sobrevivido 150 años como instrumento de política e incide sobre múltiples temas por lo que es un eje central de lo que podíamos llamar el modelo económico argentino. Existe una idea en el inconsciente colectivo de que el agro es quien genera divisas y que hay que inyectar en otras actividades. Lo que no estamos seguros y es si sabe cuánto se importa y cuánto de esas divisas se necesitan para importar... Otro punto que marcó Bisang es que se razona con la idea de que los costos están nominados en pesos para el sector agropecuario y los ingresos en dólares. Pero, advirtió que si miramos los costos de alquileres, insumos importados, entre otras cosas, tienen un fuerte peso de importaciones. Por otro lado, en la cadena de valor desde la genética hasta la góndola, hay infinidad de pasos industriales con transformaciones o con acondicionamiento hacen que la parte de relativa al sector primario en el precio total sea menos relevante que lo que el imaginario colectivo cree. Nos dimos cuenta que al trabar el comercio exterior, no se logra frenar precios.

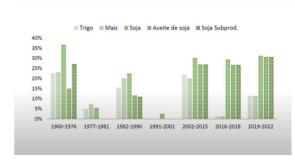
El dilema es dividir lo productivo de lo anti productivo. En épocas pasadas, dice el profesor del IIEP, el productor era el dueño de la tierra y por lo tanto recibía todo el impacto. En la actualidad las retenciones no le pegan igual a cada jugador del sector. El 60/65% de la producción exportable se



sobre la tierra del tercero y la dinámica es que alguien toma el riesgo de producir; otro que acompaña pero al final el sistema productivo se vuelve anti productivo. Las retenciones van sobre el flujo de producción por lo que es el productor el primero que cae bajo algún problema por este tipo de medidas mientras que el resto de las personas como los dueños de la tierra, algún proveedor concentrado de insumos o algún oferente concentrado de servicios particulares, salen indemnes del daño. La flexibilidad de corto plazo agrícola nos lleva en esa dirección.

Entonces: ¿Qué alternativas existen? Podemos pensar en el gradualismo de las retenciones hasta llegar a cero?. Si bien es una idea revolucionaria en estos tiempos y tal vez el endeudamiento, la

Los DEX en la historia



escases de divisas y la imposibilidad de endeudamiento a corto y mediano plazo lo hagan más difícil, Bisang dice que la eliminación lisa y llana al cero, técnicamente es un gran deseo, fácticamente, habría que repensar con bajas chances de probabilidad cierta, sin dejar de pasar las oportunidades que aparecen. Es necesario establecer algún mecanismo de incentivos y precios relativos que nos lleven a una nueva matriz productiva, agregó. Y en ese realineamiento de incentivos, sería bueno establecer un mecanismo de extinciónreemplazo gradual de retenciones por un cambio por otros impuestos como algún tipo de reactualización de impuesto a la tierra y alguna revisión sustantiva en el marco de un modelo que contemple la estructura productiva completa y otros sectores de los niveles de gasto público. Habría que ver como se lo toman los dueños de la tierra.

Para cerrar, Bisang dijo: "Cualquiera debe

haber escuchado 10, 20, 30 planes en los últimos 5 años. Incongruentes entre sí y todos hechos desde una visión parcial. El ámbito de discusión está faltando" y sentenció: "Las retenciones y el modelo de desarrollo, la existencia de retenciones tal cual están no son un buen instrumento para atender los desafíos futuros".

Seguidamente, Agustín Tejada de la BCBA hizo un revisionismo histórico de los derechos de exportación y señaló que mientras más altos eran las restricciones y los derechos de exportación de manera indirecta tiraban abajo la performance del sector y viceversa desde la mayor parte de los '60 hasta hoy, salvo excepciones. El problema, dijo Tejeda, es que si bien los DEX son un problema, son más complicadas y nocivas aún las

> restricciones a la exportación, porque son instrumentadas con falta de criterios claros y transparentes, afectando negativamente el mercado doméstico con más incertidumbre y en algunos casos hasta

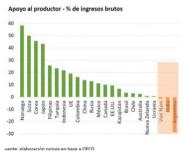
¿Cómo impactan en incentivos a producción?

Disminución del precio recibido por el productor + incertidumbre y falta de transparencia

ausencia de mercado...Por ejemplo, el productor termina recibiendo hasta el 50% del precio internacional del trigo por lo que genera bajo incentivo a producir, comentó Tejeda.

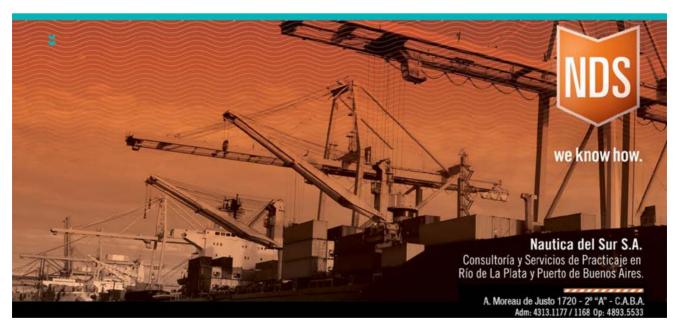
Si vamos un poco al marco internacional y realizamos una comparación para saber donde está ubicada Argentina en cuanto al apoyo de las políticas al sector agrario según los ingresos brutos, el país iuega con una desprotección abismal. Hablamos de 30% de "apoyo negativo", por lo que los ingresos brutos de los productores se reducen en lugar de verse favorecidos, con sus picos más altos entre 2007 y 2015. "Entre 2002 y 2020, el sector agroindustrial transfirió al resto de la economía vía impuesto, derechos de exportación. U\$193 mil millones, casi la mitad del PBI de la argentina", dijo el gerente de estudios económicos de la Bolsa de Cereales de Bs. As. Si hay algo que destaca al sector, es la velocidad de aceleración que tiene cuando los incentivos son mayores, esto

Políticas Agrícolas Comparadas



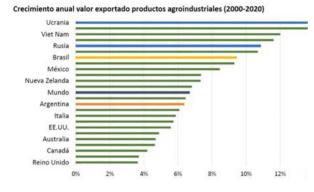


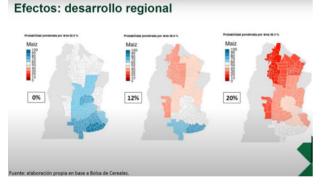




Crecimiento anual de cantidades exportadas granos y subproductos 15% 10% 5% 1960-2020 1991-2001 2002-2015 2016-2018 2019-2020 Uruguay

Efectos: exportaciones





es, a menos derechos de exportación y restricciones, mayor siembra y adopción de tecnologías, advirtió.

Si acotamos la lectura y la llevamos a los socios de Mercosur en donde juega el mismo acceso al mercado internacional, misma política comercial por ser parte del mismo bloque y por lo tanto, las mismas restricciones, desde 1960 al 2020, la tasa de crecimiento de Argentina ha sido más baja que la de los otros tres socios. Sólo fue superior entre 1991-2001. En la etapa siguiente, 2002-2015 con los derechos de exportación y restricciones altas, fue el peor desempeño con la mitad de lo que creció Brasil.

Argentina viene por debajo del

crecimiento mundial sumado a la pérdida de participación. "Nuestros principales competidores tienen una tasa de crecimiento muy superior, y vamos concentrando la canasta exportadora en menos productos, en menos destinos y sobre todo con menor valor unitario y por lo tanto, más vulnerables a los vaivenes de los precios internacionales y a las decisiones de políticas de nuestros principales socios comerciales", recordó. ¿Y cómo afecta todo esto al desarrollo de las regiones?. Habría que tener en cuenta que no todas sufren el mismo costo, sea por cercanía a puertos como distancia que recorren los camiones. Tejeda tomó como ejemplo al maíz, con un escenario con los precios internacionales de los últimos 5 años sin retenciones. El

resultado es que todas

las regiones tienen una alta probabilidad de cubrir los costos y generar dinero. Cuando la variable de retenciones sube al 12%, las regiones extra pampeanas comienzan a salir del mapa, ya que además de esas retenciones, se encuentran alejadas de los puertos y con ambientes más restrictivos. Y si apostamos fuerte, al aumentar el 20% la alícuota, casi no hay probabilidad de cubrir costos en la mayor parte de las regiones, sobre todo en el oeste y en el norte del país. Acá es donde se plantea otro punto... ¿Está bien que las retenciones y los derechos de exportación se apliquen a todas las regiones por igual?

El precio del pan

Pero vayamos a un tema que se repite y a veces sin datos.

El analista lo lleva al caso de una minúscula panadería de barrio que atiende desde 1920 por generaciones y donde se escucha el comentario: "¿Otra vez aumentó el pan?" y la respuesta es "¿Y qué quiere que haga? El proveedor me volvió a aumentar, parece que la harina también aumentó" donde se busca al culpable de la inflación.

Tejeda comentó que, si tenemos en cuenta lo que debiera haber aumentado el pan, la harina y los fideos a marzo 2022 respecto a lo que aumentó por la suba de los precios internacionales del trigo, tenemos que: el pan debería haber aumentado 8,45 pesos el kilo, cuando en realidad aumentó 38,46 pesos. La harina en vez de 9,70 pesos el kilo subió 10,87 pesos y los fideos aumentaron 7,05 pesos el kilo contra 14,62 pesos el kilo. Estos son datos, no supuestos. Entonces el aumento de los precios locales no se explican en un mes de aumento record del precio del trigo por la variación del precio internacional.

Lo que no se charla en la panadería es que hay otros costos asociados como los alquileres, el tipo de cambio, la energía y los salarios. Cómo díria un sabio hombre amarillo con residencia en Sprinfield: "Señores, es muy fácil echarnos la culpa, pero aún es más fácil echarsela a otro". Tejada informó que si tomamos en cuenta cuál fue el aporte fiscal por los derechos de exportación, el 8% en 2021 y en 2021/2022 y por los precios internacionales, se habrían recaudado 10 mil millones de dólares, más del 100% respecto a 2019/2020. La presión impositiva para la agricultura en 2020 fue del 33,8% y para el resto de la economía fue del 29,5%.

Entonces: ¿Qué pasaría si eliminamos los derechos de exportación?
En primera instancia, por lo detallado anteriormente, tendríamos mayor incremento de producción y exportaciones en un escenario de incentivos que no son rifas. Tejeda detalló que si en 10 años, las cosas siguen igual que ahora, se crecería un 15%. Si continúa



el avance de aumentos en derechos y restricciones a las exportaciones, lo que parece ser tendencia, apenas se crecería un 5%. Ahora bien si existieran mayores incentivos y la eliminación gradual de derechos de exportaciones, se podría crecer en un 40% y se duplicaría la tasa de crecimiento esperada con casi 150 millones de toneladas de exportaciones de granos y subproductos hacia el 2030. "Si queremos crecer y queremos que este sector sea motor del desarrollo hay que eliminar los derechos de exportación, mediante propuestas de reducción gradual que, si bien podemos estimar compensarlas vía otros impuestos, tienen que ser propuestas incluidas en el marco de un análisis de equilibrio general. Una propuesta que contemple además, el crecimiento de los otros sectores, que contemple la matriz tributaria y sobre todo el sendero del gasto público. El desafío no es de precios. El desafío es fiscal", cerró Tejeda.

MEGATRADE

Seguí informado!

Mira todo nuestro contenido también en digital



Ingresá a nuestro sitio web

www.revistamegatrade.com.ar