

IPROFESIONAL | COMEX | COMERCIO EXTERIOR

Inminente colapso portuario por cepo al dólar: alertan que comenzarán a acumularse miles de contenedores



Las empresas advierten sobre el impacto en las Pymes en el corto plazo y una interrupción en la cadena de suministros. Los detalles



Por **Emiliano Galli**

26/05/2023 - 08,00hs

Las consecuencias de **la profundización del cepo al comercio exterior**, tras el cierre al grifo de los dólares destinados al pago de servicios de transporte internacional, presagian un **escenario funesto**.

El primero es el quebranto que enfrentan las Pymes dedicadas a prestar este servicio: los **agentes de carga locales** (forwarders), encargados de contratar para importadores y

exportadores el transporte internacional de mercaderías, se están quedando sin trabajo debido a que sus proveedores (líneas marítimas) ya no aceptan cobrar localmente en pesos.

Estos agentes contratan espacio en barcos, bodegas de avión y camiones. Cobran sus servicios en pesos, y les pagan en pesos a los agentes locales de los transportistas internacionales quienes, antes del cambio de normativa del Banco Central, accedían al MULC para hacerse del dólar oficial que luego giraban a sus casas matrices.

Con la restricción de 90 días para remesar, las opciones que comenzaron a manejar las navieras fue aceptar pesos equivalentes a una cotización proyectada del dólar a 90 días (algunas arriesgan **hasta \$335 por dólar**). La mayoría, en cambio, optó por dejar de cobrar en la Argentina.



29/5/2023 | Dólar \$ 237/247 0.84% | Blue \$ 488/493 0%

DÓLAR MEP \$459.55

DÓLAR CCL \$480.88

BITCOIN ↓-0.65% \$27,889.02

desaparecer".

El Sirase fue la última modificación impuesta por el Banco Central: toman al transporte como "una importación de servicios" que debe ser aprobada para poder girar divisas.



La falta de dólares motiva restricciones cada vez más severas para las importaciones.

Crisis portuaria: menos competencia y contenedores acumulados

La segunda consecuencia, es un **reordenamiento del mercado** que tenderá hacia una **mayor concentración en manos de grandes operadores internacionales**, y una profundización en la integración de servicios, que minimizaría las condiciones de competencia: compañías marítimas que empezarán a prestar servicios que, hasta ahora, realizaban empresas argentinas.

Bianchi estima que esta puede ser una opción: "La otra es que las multinacionales de logística internacional decidan cerrar sus oficinas en la Argentina".

El tercer efecto es el extraordinario y **exponencial aumento de costos**, que se expresará por la extensión de los tiempos operativos: para retirar un contenedor en el puerto, los agentes de carga (en nombre de los importadores) deben presentar un "conocimiento de embarque" (bill of lading, o BL), que es el documento que acredita "al dueño de la carga" que sólo entrega la contraparte internacional cuando está pago el transporte.

Un flete marítimo, desde China, demora entre 30 y 40 días. La intervención del Gobierno en los contratos comerciales privados puede provocar **una acumulación de contenedores en el puerto** que no podrán nacionalizarse porque el pago del flete no se pudo realizar: o por el parking de 90 días, o porque la Sirase no está aprobada.

Las tarifas de "estadía" en las terminales son lo suficientemente caras como para desalentar que los contenedores se queden allí y sean retirados rápidamente. La interrupción de esta fluidez operativa se penaliza con extra costos.

El presidente de Fecacera, la federación nacional de cámaras de comercio exterior, Federico Rodríguez, lo explicó en estos términos: "Si los contenedores no se liberan por falta de pago, vamos a un **colapso portuario** y a que las líneas comiencen a rechazar carga, dejando de traer contenedores al país. Esto va a provocar un faltante de (contenedores) vacíos, condicionando así las exportaciones de alto valor agregado y limitando el ingreso de divisas".



Operadores del comercio exterior anticipan una situación de colapso en el puerto.

"Es una espiral", acotó, tras indicar: "Cada vez van a entrar menos divisas para pagar mercaderías (de importación) y el riesgo es un freno de mano para toda la economía".

En el interior, agregó, ya se están viendo los efectos: "Los agentes de carga que operan con transporte terrestre internacional ya no están cargando camiones porque no pueden girar el pago".

Trabas a las importaciones, combustible para la inflación

La cuarta consecuencia de cepo al comercio exterior es ya conocida por el mercado: **más inflación**. Cualquier otra alternativa para pagar en dólares lo que antes se pagaba localmente en pesos se traslada al final de la cadena. Por ejemplo, una importación que se realizaba en términos FOB (el vendedor en China se hace cargo de los costos hasta el embarque; el costo del transporte corre bajo responsabilidad del comprador argentino) se pasa a cotizar en términos CIF: el valor de la factura de la mercadería "se incrementa" al incorporar el concepto de flete y seguro. Y esto se traslada a precios.

También habrá mayores costos si las líneas marítimas, previendo el entorpecimiento operativo, deciden no correr el riesgo de dejar contenedores en Buenos Aires y tenerlos allí demorados hasta que se liberen. Si esto pasa, lo común es que se salten la escala y dejen los contenedores en Uruguay o Brasil. Esa escala adicional es a puro costo argentino. Y, también, se traslada a precios.

El presidente del Centro de Navegación, Julio Delfino, comentó al respecto: "**Nos hemos convertido en "puerto sucio"**, donde el flujo normal y automático de cobro y giro de fletes internacionales a los barcos está prohibido por el Gobierno. No hay dólares disponibles del BCRA para defender y/o fomentar la existencia de barcos en nuestro país".

"Desde el viernes 19 de mayo, los conceptos S02 (fletes) y S04 (otros servicios de transporte) requieren de Sirase previo en estado aprobado. No se comprende que van a analizar durante 60 días en la AFIP, porque el soporte documental es un BL facturado y cobrado. Tampoco se entiende que evalúen la capacidad económica o financiera del CUIT que presenta al banco dicha remesa. ¿El monto del flete está relacionado con el agente que lo representa, o debe su esencia al barco que genera el transporte que la carga requiere?", se preguntó Delfino.

I PROFESIONAL

Preocupación: el descalabro del comercio exterior puede generar una mayor inflación.

El quinto desenlace fatal es la **recesión**. Es el punto más curioso de la medida del Gobierno que muchos ilustran como "el tiro en el pie".

La contradicción o el sinsentido se explicita en el hecho de que durante la pandemia la logística y el transporte internacional (y local) fueron declarados "esenciales". Empresas y trabajadores no "pararon" porque el Gobierno entendió que se paralizaría la economía toda.

Esa esencialidad quedó subyugada frente a la necesidad de dólares.

Las exportaciones también sufren

Al margen del desabastecimiento de productos importados, **la exportación se ve impactada** por igual por las restricciones en el pago de fletes y la inclusión de los servicios de transporte en el Sirase.

Fernando Landa, presidente de la Cámara de Exportadores (CERA), le envió una carta al ministro de Economía, Sergio Massa, solicitando "habilitar urgentemente un canal de diálogo" y una "suspensión temporal" de la medida porque "genera una disrupción inédita en el comercio internacional de nuestro país" e impacta de lleno en la credibilidad de la Argentina como país proveedor del mundo.

Los exportadores, ahora, deben cambiar la condición de pago de flete a "collect", como imponen las navieras. Es decir, que el comprador se tiene que hacer cargo del transporte.

IPROFESIONAL

Las complicaciones para los exportadoras resultarán en un menor ingreso de dólares al país.

Además, "que el exportador solicite una aprobación para el pago del servicio a la naviera del exterior es un solución que no se puede aplicar a la Pyme y que se dilata en forma indeterminada (los socios que han presentado Sirase para el pago de fletes hasta el momento no han tenido aprobación)", indica la carta de la CERA a Massa, que se suma a las remitidas por el Centro de Navegación, la Cámara de Importadores, la Asociación de Agentes de Carga y el Centro Despachantes de Aduana.

"No tenemos la menor duda que la consecuencia de esta medida es una **violenta caída de las exportaciones**, una operatoria logística sustancialmente más cara y, por lo tanto, **menos dólares que ingresan al país**, aumentando la tensión cambiaria. La disrupción provocará también pérdidas inmediatas muy elevadas por mercaderías que no se podrán embarcar en el corto plazo", señalan los exportadores.

El corolario de estos efectos, más allá de la imagen, el desaliento a la inversión y el estancamiento productivo es el desempleo (sólo los 2000 agentes de carga nacionales emplean a 10.000 personas) por la interrupción en la cadena de suministros que, en el corto y mediano plazo, se torna evidente.

Rodríguez, que en la actividad privada se desempeña como agente de cargas, destacó: "Esto es grave tanto para la importación como para la exportación por la **ruptura de la cadena de abastecimiento**, el **incumplimiento de los contratos** de exportación y el **desabastecimiento**", sostuvo, tras agregar: "El comercio exterior es una actividad de largo plazo que se caracteriza por la estabilidad y el cumplimiento. Si no se da marcha atrás con estas medidas, los daños van a ser demasiado grandes".

TEMAS RELACIONADOS

[importaciones](#) [puerto](#) [crisis](#) [comercio exterior](#)
