

LA NACION > Economía > Comercio Exterior

El comercio internacional argentino se mueve en aguas turbulentas

La restricción establecida por el Banco Central que dificulta a las navieras cobrar sus servicios a nivel local es solo un obstáculo más de una larga lista de impedimentos para comprar y vender productos en el exterior

8 de junio de 2023



Gabriela Origlia

PARA LA NACION



Las navieras están muy complicadas por las trabas a los pagos de las operaciones desde la Argentina



CÓRDOBA.- Con las últimas **restricciones para el acceso a dólares** impuestas por el Gobierno nacional para el pago de los fletes internacionales, la **Argentina comparte con Venezuela** el estatus de “**puerto sucio**” que

implica que esos servicios no pueden pagarse utilizando moneda local para comprar los dólares en el país. El **contexto es malo y, en el corto plazo por la falta de dólares, las empresas no esperan que se revierta.**

Además, la docena de navieras que operan en la Argentina viene planteando a las autoridades su inquietud por la “incertidumbre” respecto a la **hidrovía**, que sigue **bajo control estatal** y con demoras en la concesión.

La comunicación A 7771 del Banco Central, que **deroga una excepción establecida para el pago de fletes** y determina que las empresas no pueden acceder inmediatamente al mercado de cambios para pagarlos, sino que están obligadas a contar con una declaración aprobada por el Sistema de Importaciones de la República Argentina y Pagos de Servicios al Exterior (Sirase), terminó de complejizar la situación.

Julio Delfino, presidente del Centro de Navegación de la República Argentina, subraya que les ha sido “imposible” lograr avances a nivel sectorial con el Gobierno pese a que los problemas fueron alertados por “casi todo el arco” de la cadena productiva y logística. “Igual, **no bajamos los brazos y seguimos alertando por todos los medios posibles que la situación va de mal en peor**”, indica.

“Tristemente, 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** -continúa-. No hay dólares disponibles del Banco Central para defender y/o fomentar la existencia de barcos en nuestro país”.

El ejecutivo repasa que, desde el 19 de mayo, los conceptos SO2 (fletes) y SO4 (otros servicios de transporte) requieren de Sirase previo. Delfino lamenta que la interpretación previa del Central de “separar debidamente al flete internacional, **no fue suficiente para compensar las necesidades del Gobierno frente a los escasos dólares que pudiesen quedar**”.

PUBLICIDAD

Subraya que “**no se comprende qué estarán analizando por 60 días desde la AFIP**, toda vez que el soporte documental es un BL (NR: Bill landing, contrato de transporte) facturado y cobrado”. Añade que “tampoco” se entiende que “evalúen la capacidad económica o financiera del Cuit que presenta al banco dicha remesa. “¿Acaso el monto del flete está relacionado al agente que lo representa, o debe su esencia al barco que realmente genera el transporte que la carga requiere?”, se pregunta. Detalla que quien logra la aprobación de la Sirase “debe **agregar en su parking otros 90 días, si es empresa vinculada**”.

Con ironía, comenta que la última medida **suma a los barcos mercantes** (graneleros, carriers, gaseros, aceiteros, etc) a los **portacontenedores** que ya estaban: “Podríamos reconocer **un avance en la coherencia**, ya que **el ‘no’ ahora es para todos**, independientemente de si el giro por flete internacional lo presenta un exportador, importador, agente de carga o marítimo”.

Riesgos latentes

Los agentes que participan del comercio internacional advierten que hay una infinidad de problemas derivados de la situación generada por las limitaciones impuestas. “Las navieras, para que los barcos sigan viniendo a la Argentina, resuelven cobrar el flete afuera, sino no cargan”, explica un operador.

“¿Qué se puede hacer sobre eso? No hay marina mercante argentina; si el menos hubiera resolvería una parte del

logística y eso es desabastecimiento". Otra posibilidad que grafica la fuente es que las navieras decidan descargar en el puerto de Santos (Brasil) o de Montevideo (Uruguay).

Las diferentes entidades que participan del sector vienen alertando sobre los inconvenientes que se multiplican y que incluyen aspectos como los mencionados por la fuente. Enfatizan que el daño no es solo para las compañías ligadas directamente a los fletes sino para **"toda la cadena"**.

Desde la **Cámara de Exportadores (CERA)** plantean que estas complicaciones se agregan a las **"obsolescencias"** que ya tiene la conexión de la Argentina con el mundo, como es el calado del puerto de Buenos Aires que provocó la **"pérdida de rutas"** y su gradual transformación en **"feeder de otros puertos no nacionales"**.

Los exportadores no dudan de que la consecuencia 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"**.

También la **Cámara de Importadores (CIRA)**, en una nota al ministro Sergio Massa, apuntaron que el país está en una **"situación logística delicada"**, toda vez que -además de **tener los costos portuarios más altos de Latinoamérica**- su ubicación geográfica implica que la Argentina sea un punto de destino final y no de tránsito, corriendo un **riesgo constante de perder tráfico y frecuencias de buques**, aviones y camiones, en manos de otros países de la región, más competitivos, de más fácil acceso y con importantes volúmenes de operación habitual".

En esa línea subrayaron que la medida **"desorienta"** a los importadores y exportadores que se ven obligados a hacer cambios en las operaciones logísticas que implican **"mayores costos"**.

Los operadores entienden que **no es posible "una mayor acumulación de contenedores de la que ya existe"**; describieron que desde el año pasado -cuando el gobierno empezó a pedir a las empresas que financiaran parte de sus importaciones- empezaron a quedar contenedores sin embarcar. El panorama se fue **"profundizando"** y, según indican, **los depósitos fiscales y la zona franca están "llenos"**.

Lo que varios plantean es la duda de que vayan a seguir llegando tantos contenedores a la Argentina porque las últimas resoluciones generaron una **"dispersión fuerte" de los precios de los fletes**.

Hasta el momento, **ninguna naviera dejó de operar en la Argentina** pero **tampoco ninguna proyecta aumentar bodegas o sumar más barcos** pese a que la demanda para la exportación sigue **"alta"**. Según datos del sector, hoy **hay 25% menos espacio en bodega que en 2019**, año pre pandemia.

En lo que hace a precios, según las empresas los **fletes de importación están 80% más baratos** que en la pandemia y los **de exportación, entre 30% y 40% menos**. Sostienen que los precios están **"alineados al mundo"**. Por ejemplo, el tramo Shanghai-Buenos Aires alcanzó los US\$15.000 promedio por contenedor en el '21/'22 por contenedor y hoy ronda los US\$2.000.

Para importaciones la principal ruta que demanda la Argentina es **Asia**, mientras que para **exportaciones REEFER**, las de mayor valor agregado, el principal destino es el **norte de Europa**; le siguen Estados Unidos, Caribe, Brasil y Asia. La situación más desbalanceada se da en Asia, de donde **entran cuatro contenedores y sale uno**.

Jorge Pereira, presidente de la Asociación Argentina de Cargas Internacionales, plantea que con el esquema en vigencia los **forwarders "corremos el riesgo de desaparecer"**. Son los agentes de carga locales que contratan los fletes internacionales para importadores y exportadores. **"Si ellos no pueden elegir, no tenemos razón de ser. Somos más de 300 empresas, entre 9.000 y 10.000 empleados"**. apunta y destaca que en 50 años en el sector **"nunca" vio**

Coincide en que “si no se puede exportar no van a ingresar divisas y lo que se hace como un ‘remedio’ terminará siendo un mal mayor”.

Más calado y menos carbono

El futuro de la hidrovía -por donde transita 80% del intercambio comercial argentino- es otro tema que genera “incertidumbre” entre las navieras que esperan a que se resuelva si seguirá bajo la administración del **Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable** (Ecovina) o si se hace el llamado a licitación internacional. Los gobernadores del Consejo Federal de la Hidrovía son partidarios de que el canal siga en manos del Estado unos años más.

Delfino plantea que, poniendo lo importante sobre lo urgente, insisten en la “**importancia de lograr la licitación**” de la vía de navegación troncal: “De los pliegos y obras futuras definiremos cual será el calado, ancho de solera, zonas de pase, adecuaciones y demás cuestiones necesarias para las proyecciones de nuestro comercio exterior. **Esa infraestructura es la que debe apalancar el crecimiento del país, abonando la competitividad de los fletes, habilitando que los dólares por tonelada sean lo suficientemente bajos para que nuestra carga sea comprada en más destinos del mundo**”.

Ratifica que la dilación de las obras e incluso de las definiciones sobre el tema, impiden por ejemplo, definir qué pasará con el puerto de Buenos Aires o “**retrasan inversiones necesarias en todos los puertos up river**, gustosos de poder performar mejor sus cargas frente a barcos cada vez más grandes con necesidades de calado bien superiores a los 34 pies existentes”. Apunta que las concesiones porteñas vencen en el 2024 por lo que tendría “poco sentido” efectuar una nueva licitación sin conocer “qué barcos pueden entrar al puerto, al estar indeterminada la proyección del calado de acceso”.

“Mientras que las discusiones políticas de cara a la próxima elección inundan los diarios, peleando lugar frente a las consecuencias de un cepo cada vez más severo -sintetiza Delfino-. El **comercio exterior agoniza afectando por la falta de importaciones y exportaciones ordenadas a toda la industria y el comercio local**, revelándonos al mundo como una economía inviable”.

El sector de las navieras, a nivel mundial, enfrenta nuevas exigencias medioambientales. En la Unión Europea hubo acuerdo para **reducir las emisiones contaminantes 2%** a partir de 2025 y alcanzar un recorte de 80% en 2050. Según la **Organización Marítima Internacional (OMI)**, las emisiones del transporte marítimo representan **2,89 % de todas las emisiones de gases de efecto invernadero** provocadas por el hombre y, sin intervención, podrían aumentar entre 10% y 13% ya que **el 80% del comercio mundial se transporta por mar**.

En la Argentina es la Prefectura Naval la encargada de controlar que se cumplan las disposiciones del Convenio internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, (Marpol). Fija reglas para prevenir y reducir al mínimo la contaminación tanto accidental como procedente de las operaciones regulares.

Por [Gabriela Origlia](#)

Temas

DÓLAR BLUE

BANCO CENTRAL

HIDROVÍA

ACTUALIDAD ECONÓMICA

Conforme a los criterios de  The Trust Project

[Conocé The Trust Project](#)



Inicio



Buscar



Secciones



Mis Notas



Perfil