

COMERCIO EXTERIOR & TRANSPORTE

Montevideo • Sábado 26 • Domingo 27 de noviembre de 2022 • Suplemento de 8 páginas • Año XXII • Nº 227

Una visión despegada



Uruguay sigue resistiendo a la intención de los demás países del Mercosur de firmar un acuerdo multilateral de cargas.

Autoridades y privados están históricamente desmarcados del bloque en este asunto, ya que consideran que no es beneficioso para el país y tampoco para la competitividad de la región • Páginas 2 a 5

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS



sailing digital seas.



25 de Mayo 491 - Piso 2
Tel.: +598 2914-7931
uy.sales.all@one-line.com
Montevideo, Uruguay

Uruguay sigue firme contra la reserva de carga

Argentina insiste con la medida, Brasil apoya extenderla a todo el Mercosur, pero las autoridades y el sector privado nacional mantienen su postura y argumentan que peligra la competitividad de la región

Uruguay mantiene con firmeza su postura contraria al acuerdo de reserva de carga que pretenden los demás países del Mercosur. Entendiendo que además de perjuicios para el país, el proyecto presentado no alcanzaría los objetivos que dice perseguir, tanto autoridades como representantes del sector privado nacional han mostrado una posición monolítica en las últimas reuniones del SubGrupo de Trabajo número 5 (SGT 5) del Mercosur, que se ocupa de los temas de transporte.

En la pasada instancia, que tuvo lugar en Uruguay, en la sede del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Argentina insistió sobre el asunto poniendo sobre la mesa un nuevo borrador. Pero lejos de ser más adecuado a una posible aceptación por parte de Uruguay, este incluyó puntos que atentan



más aún contra los intereses de los puertos uruguayos y del rol de hub logístico que persigue el sector.

Por otra parte, Brasil acompañó de alguna manera la postura argentina pues, aunque no presentaron más que algunos ejemplos desarrollados en el bloque europeo, manifestaron ver con buenos ojos un plan para el Mercosur.

Las posturas de Argentina y Brasil fueron explicadas en el marco de la reunión de los especialistas en transporte marítimo, donde el sector privado uruguayo estuvo representado por la presidente del Centro de Navegación, Mónica Ageitos, (ver páginas 4 y 5).

Como se manifestó, la postura de Argentina no solo reflejó la idea que intenta imponer desde 2005, sino que incluyó ítems que no estaban en su momento y que hacen que la medida propuesta sea más proteccionista que la original.

En ese sentido, el inconveniente que alertaron los representantes de Uruguay tienen que ver con la inclusión de los puertos de la Hidrovía Paraguay-Paraná al régimen de reserva de carga.

Según el acta oficial, "la delegación de Argentina realizó una enumeración de los aspectos principales que habría que considerar para un posible acuerdo multilateral de Transporte marítimo en el Mercosur".

Concretamente, propuso considerar los siguientes aspectos:

- El ámbito de aplicación, litoral marítimo de los Estados parte y los puertos argentinos y

frases

"El sector privado no está de acuerdo se constituya en una traba al desarrollo de nuestro comercio internacional y de la economía de nuestro país".

"Reclamamos igualdad en las condiciones de navegabilidad para todas las banderas en la región, sin excepciones".

"Con relación al proyecto de acuerdo multilateral de transporte marítimo del Mercosur, en conclusión, tal como está redactado, no genera ningún beneficio para la marina mercante uruguayo y encierra una amenaza para el puerto de Montevideo y para nuestro comercio exterior e internacional".

Centro de Navegación
DECLARACIÓN EN EL SGT5

uruguayos del Río de la Plata.

- El acuerdo a encarar con los Estados parte debe involucrar todos los puertos que integren la estructura regional de los países miembros.

- Todas las cargas que se transporten entre los Estados parte deben incorporarse en el acuerdo, tanto sean de intercambio comercial o que realicen transbordos con destino final extra zona.

- A este respecto deben incluirse todas las cargas embarcadas en puertos fluviales con destinos a puertos marítimos y viceversa.

- El cabotaje nacional queda reservado exclusivamente a cada Estado parte.

- Los armadores de cada Estado parte deben estar registrados y autorizados en el tráfico e informado a las autoridades de aplicación de cada país.

- Prioridad a las flotas nacionales en las exportaciones del Estado correspondiente.

- Permanente consulta de los Estados parte en la oferta y demanda de capacidad de bodega.

- Prioridad de los buques de bandera nacional sobre las embarcaciones arrendadas.

- Sistema ágil y coordinado en la liberación de cargas ante la falta de embarcaciones del Mercosur para cubrir el tráfico.

Ante esta lista de puntos, la representación uruguayo reafirmó su oposición y emitió al respecto una declaración por parte de las cámaras empresariales (ver página 3).



DESIGN - BUILD - CONNECT

Jan De Nul Group da forma a agua y tierra. Por el mundo entero. De complejos servicios offshore, tanto en el sector de la energía fósil como en el de la energía renovable, pasando por grandes proyectos de dragado y de relleno en el borde del agua y la tierra, hasta todo tipo de construcciones civiles en tierra. Competencias e inversiones bien integradas conducen a soluciones creativas, sostenibles e innovadoras. Así Jan De Nul Group cumple los deseos de los clientes de hoy y de mañana. Así se enfrenta al futuro.

Declaración del sector privado uruguayo

El Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo a consideración, aprobado por los tres socios, con la ausencia de Uruguay en el 2005 establece la reserva de carga para buques del Mercosur en los siguientes tráficos:

- Cualquier tráfico marítimo.
- Tráfico internacional del Río de la Plata.
- Remolque de mercaderías, barcas.
- Feeder y trasbordos con destino a 3ros países.

El Centro de Navegación ha apoyado la decisión del gobierno, que se mantiene desde 2005 hasta la fecha, y en diversos foros hemos manifestado nuestra total oposición a las reservas de carga y, fundamentalmente, a la estipulación que se incluye en el proyecto con respecto a los servicios feeders y trasbordos con destino a terceros países.

A nuestro criterio, esta disposición, que va contra la tradición del país, implica una amenaza al puerto de Montevideo, constituye un atentado contra el tránsito de mercadería por nuestra principal terminal portuaria y afectará los intereses generales de nuestro comercio exterior e internacional del país.

Afectación que se replicará en agentes de comercio exterior de

países vecinos que encuentran en el puerto de Montevideo una plataforma eficiente para sus negocios.

El rechazo desde 2005 está basado en que afectaría las operaciones de nuestros puertos que se nutren de trasbordos de cargas de los diversos países de la región.

Montevideo es un puerto hub, un puerto concentrador; más del 50% de su actividad es el manipuleo de carga en tránsito, favorecido por la ventaja comparativa de la libre circulación de mercaderías, régimen de puerto libre, creado por la ley de puertos aprobada en 1992.

El proyecto afecta la eficiencia y no se analiza el encarecimiento de costos de los productos exportables de la región.

De aprobarse un acuerdo de este tipo, los fletes marítimos del comercio internacional del país quedarán a expensas de un limitado grupo de armadores de las naciones integrantes del Mercosur, con una única e insuficiente y burocrática cláusula de escape, consistente en habilitar cargas a terceras compañías fuera del sistema, en tanto no existan servicios disponibles en las líneas de las banderas de la región.

Nuestro comercio exterior puede quedar de rehén de situaciones que afecten la competitividad de la

producción nacional en el mundo, en el momento que se busca denodadamente la diversificación de mercados, y podrán elevarse los costos de producción y consumo interno de importantes actividades.

Nuestro país necesita estimular la competencia, abrir las fronteras para reducir los fletes y proveer a los exportadores e importadores los beneficios de la ampliación y modernización del transporte.

Esta medida, totalmente proteccionista, nos llevaría a aislar a la economía nacional del ámbito internacional y sería inminente un incremento de fletes considerando que, por ejemplo, hoy el costo corriente de una bandera del bloque, sin tener un mercado cautivo, es muy superior a un chárter de tercera bandera.

La volatilidad de las mercaderías en tránsito y la falta de flexibilidad en el transporte pondrán en riesgo a nuestra principal terminal como puerto hub y al país como centro de distribución regional, afectando toda la actividad logística.

La viabilidad del Uruguay Logístico depende directamente del mantenimiento del flujo de tránsito y, este, de la libertad de bandera.

La carga en tránsito contribuye

a financiar los costos de escala de los buques y por ende a la rebaja de fletes y a la disponibilidad de bodega para nuestro comercio exterior.

El cambio de las reglas de juego para los armadores de ultramar que recalán los puertos del bloque obligará al replanteo de los tráficos.

El borrador del acuerdo alcanza al transporte de las unidades vacías.

No permitir que un armador internacional pueda reposicionar unidades vacías con sus propios buques entre los puertos del Mercosur es un grave atentado al concepto de polo logístico.

Conclusiones

El sector privado no está de acuerdo se constituya en una traba al desarrollo de nuestro comercio internacional y de la economía de nuestro país.

Es deseable que se siga el ejemplo de otros bloques económicos como, por ejemplo, la Unión Europea y, en nuestro continente, la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

Ambos bloques han avanzado significativamente en la eliminación de las reservas de carga y en las restricciones al transporte regional, por cuanto estos regímenes restringen la oferta de

mercado con un encarecimiento del mismo, limitando los derechos de los países de la región y también de terceros.

En este contexto reclamamos igualdad en las condiciones de navegabilidad para todas las banderas en la región, sin excepciones.

Con relación al proyecto de acuerdo multilateral de transporte marítimo del Mercosur, en conclusión, tal como está redactado, no genera ningún beneficio para la marina mercante uruguayo y encierra una amenaza para el puerto de Montevideo y para nuestro comercio exterior e internacional.

Aumentarán los valores de los fletes marítimos por los altos costos de las banderas del bloque, se pagarán servicios portuarios superiores a los actuales, perjudicando la economía de escala, por perder la condición de hub y, al perder la carga en tránsito, tanto contenedores llenos como vacíos, se afectará en definitiva al puerto de Montevideo y al país como centro de distribución regional.

El proyecto tal como está redactado aumentará la asimetría que tiene Uruguay con los demás socios del bloque, por lo cual manifestamos nuestro rechazo a cualquier impulso proteccionista que signifique reserva de carga regional.



Reserva de carga “afectaría competitividad claramente”

Uruguay se opone a la propuesta liderada por Argentina en el Mercosur y el sector privado asegura que, además de encarecer las operaciones portuarias, se perdería agilidad en la logística regional

La presidente del Centro de Navegación (Cenave), Mónica Ageitos, acudió en representación del sector privado uruguayo a la reunión de especialistas de transporte marítimo que tuvo lugar en el marco de un nuevo encuentro del SubGrupo de Trabajo número 5 del Mercosur, que corresponde a la rama del transporte.

En esta reunión, Argentina y Brasil pusieron sobre la mesa, una vez más, la intención de celebrar un acuerdo de reservas de carga, al que Uruguay volvió a oponerse (ver página 2 y 3).

En la oportunidad, los privados presentaron una declaración argumentando su postura (ver página 3). Al respecto, *Comercio Exterior & Transporte* dialogó con



Mónica Ageitos, presidenta del Centro de Navegación

Ageitos, quién explicó el alcance de un eventual acuerdo y los perjuicios que tendría el mismo para Uruguay.

Uruguay se opone al acuerdo de reserva de carga que sistemáticamente presentan los demás países del Mercosur en las reuniones del SGT5. ¿En esto coinciden plenamente las autoridades y el sector privado?

Sí. Tanto el gobierno como los privados siempre nos hemos opuesto a este acuerdo. Nosotros, en representación de varias cámaras empresariales productivas del país, firmamos una declaración en la que apoyamos al gobierno en este asunto, que sabemos que estaba en contra de este acuerdo.

¿Por qué Uruguay tiene esa

Infraestructura, innovación y conocimiento

Para atender los eslabones de la cadena logística
130 años conectando Uruguay al mundo y el mundo a Uruguay

Desde 1892 a través de Christophersen, contribuimos a la integración de Uruguay con el mundo.

Hoy CHR Group es un grupo empresarial integrado por más de 15 empresas que desarrolla soluciones con el objetivo de responder a las necesidades del comercio internacional y acompañar el desarrollo del país.

Somos experiencia en acción

www.chr.com.uy

CHR
GROUP
Experiencia en acción

postura contraria a los demás países?

Más allá de lo que se plantea, nosotros entendemos que la reserva de carga no traería competitividad para los fletes ni para el sector. Por el contrario, afectaría el precio de los fletes. Es lógico concluir que si se tiene una reserva, o se condiciona a emplear buques de determinadas banderas, esto redunde en menor competencia y en aumento de los precios.

Brasil ahora se mostró interesado en el acuerdo y presentó un proyecto, distinto al que presentó Argentina. ¿De qué se trata el proyecto de Brasil?

Es extraño que Brasil haya demostrado interés en esto, pues hace poco bajó los dos acuerdos de carga bilaterales que tenía con Uruguay y Argentina, y ahora manifiesta intención de hacerlo a nivel del Mercosur. En cuanto a su presentación, en realidad no explica mucho el sentido de lo que quiere. Hicieron referencia a dos o tres resoluciones de la Unión Europea (UE) pero, en nuestra visión, la UE se había abierto para que haya competencia entre las distintas banderas de Europa. Ellos reservan únicamente cabotaje nacional, pero para el cabotaje entre distintos países del bloque, dejan la posibilidad abierta a otras banderas. Sin embargo, Brasil entiende que eso no es tan así, pero nosotros estamos estudiando bastante el tema para ver si hay algún acuerdo regional. De todas maneras, yo estoy segura de que si hay alguna excepción, se trata de un tema de competitividad. No me imagino que los países europeos busquen encarecer. En principio, lo que dice la resolución de la UE es que quedan liberados todos los tráficos y expresa que la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de un Estado se aplicará a los armadores comunitarios que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado miembro, siempre que cumpla con todos los requisitos necesarios. En pocas palabras, lo que hacen es liberar la prestación de servicios.

¿Por qué para Uruguay no sería una mejora para la competitividad lo que pretenden los demás países del Mercosur?

Entendemos que afectaría la competitividad claramente y haría las operaciones más lentas porque lo que se propone es un sistema más lento. Según los puntos que presentó Argentina, se busca prioridad para las flotas nacionales de las exportaciones del Estado correspondiente. Es decir, primero habría que averiguar si hay un buque de bandera nacional disponible y recién en caso de que no existiera se podría apelar a un buque Mercosur que pueda ocuparse de la exportación. Yo no me imagino eso siendo un sistema muy ágil. Y, justamente, lo que se precisa para ganar competitividad, es que haya la mayor agilidad posible.

¿Esto es puntualmente para el comercio que se tiene entre los países de la región?

Lo que presentó Argentina se refiere a todos los puertos que integren la estructura regional de los países miembros. Como ejemplo podemos pensar que si una mercadería sale de un puerto brasileño hacia un puerto uruguayo, tendría que transportarse en un buque de bandera del Mercosur. Si es exportación, tendría que ser, preferentemente, de bandera brasileña. Y si no hay disponible, hay que empezar a buscar otro buque. Además, esto incluye a los tráficos, que sería lo que más afectaría a Uruguay. Si uno se pone a ver el acuerdo de reserva de carga que Brasil tenía con Uruguay, hablaba de exportaciones e importaciones y excluía los tráficos. Por lo tanto, esto que pide Argentina sería más grave para Uruguay. En el mismo sentido, el acuerdo que se firmó en el SGT5 sin Uruguay, excluía también a la Hidrovía Paraguay-Paraná, cosa que en el proyecto presentado ahora no queda claro que quede excluida.

¿Cuál sería el perjuicio para Uruguay si se aceptara un acuerdo de esta naturaleza?

Primero se encarecería el tráfico dentro del Mercosur, teniendo un efecto de encarecimiento sobre los productos. Seguramente también disminuya el comercio exterior, entre otras cosas. Si alguien necesita un buque que, obligatoriamente, sea del Mercosur, los precios de los fletes de esos buques, que no son tantos, van a aumentar.

¿Cuáles son los negocios de los puertos uruguayos que se verían afectados con un acuerdo de esta naturaleza?

Aquellos que estén vinculados con mercadería proveniente de Brasil o de Argentina, especialmente los tráficos. Los barcos que vienen de otros continentes hacia Montevideo, la mayoría pasan por puertos brasileños. Entonces, si la mercadería que luego viene para Uruguay tiene que cambiar de barco, está claro que no va a ser una logística fácil ni barata.

También se alude a una intención de fortalecer las marinas mercantes de los países. ¿Cuál es su opinión?

Hay un gran error en pensar que la reserva de carga favorece el desarrollo de la marina mercante de un país. Creo que hay otras iniciativas posibles para favorecer a la marina mercante. Una prueba es la reserva de carga que Uruguay tenía con Brasil, que no favoreció en nada a las marinas mercantes de los países. Con Argentina y Brasil pasó lo mismo.

¿Cuándo es la próxima reunión del SGT5?

Argentina pidió que se hiciera una reunión intermedia para no tardar tanto en tener una nueva instancia y se acordó un nuevo encuentro para el 16 de diciembre.



La actividad de tránsito sería la más afectada por una reserva de carga

frase

“La reserva de carga no traería competitividad para los fletes ni para el sector. Por el contrario, afectaría el precio de los fletes. Es lógico concluir que si se tiene una reserva, o se condiciona a emplear buques de determinadas banderas, esto redunde en menor competencia y en aumento de los precios”

Mónica Ageitos

PRESIDENTE DEL
CENTRO DE NAVEGACIÓN

INTEGRITY INNOVATION INTENSITY AGILITY

Plaza Independencia 831 - 7th floor of.
707 - Plaza Mayor Bld.

Tel: +598 2903 3008
Email: info@multimar.com.uy

www.multimar.com
Montevideo, Uruguay

“Somos una plataforma regional facilitadora”

El gerente general de Multimar Uruguay, Alexis Ponce, habló con *Comercio Exterior & Transporte* acerca del desarrollo de la empresa y del compromiso con los negocios de sus clientes

El Grupo Multimar hace 25 años que está presente en la región. Sus comienzos estuvieron ligados al agenciamiento de líneas marítimas de portacontenedores y de transporte de autos, pero en 2010 la compañía en Uruguay trazó una primera idea de diversificación y empezó a interactuar en otros negocios.

Así fue que la carga de graneles en general, y una fuerte presencia en el transporte de productos forestales, (troncos y woodchips) marcaron sus primeras avenidas de crecimiento bajo el concepto de diversificación.

Asimismo, la apertura de su oficina de Nueva Palmira en 2014 le permitió comenzar a desarrollar negocios también en el litoral oeste del país y; de esta manera, sumar la representación de importantes armadores en la Hidrovía Paraguay-Paraná y extender su visión e interacción con Paraguay y Bolivia, que se agregó a la diversificación ya alcanzada por el movimiento de buques refrigerados para el transporte de cítricos que, a esa altura, ya era una realidad consolidada.

Finalmente, y un poco más cercano en el tiempo, Multimar Uruguay sumó buques tanqueros y gaseros a su radio de acción y actividad comercial, los cuales operan, básicamente, en las distintas zonas de servicios.

Acerca de la actualidad y de la expansión de la empresa en el país, *Comercio Exterior & Transporte* dialogó con el gerente general de Multimar Uruguay, Alexis Ponce, quien aseguró que la empresa es una “plataforma facilitadora” para los negocios de sus clientes.



Alexis Ponce y Catherin Sosa, dos pilares de Multimar Uruguay

¿Cómo siguió el desarrollo de la empresa después de la primera expansión y cómo llega usted a la gerencia general?

Después del gran impulso en 2010, y el posicionamiento de nuestra oficina en Nueva Palmira, logramos incorporar al abanico de representaciones a un importante cliente de alcance mundial como lo es Jan de Nul Group, que nos permitió comenzar con otras actividades en dragado, por ejemplo, trabajos de mantenimiento, profundización y obras portuarias, tanto en el litoral como en Montevideo. Del mismo modo, en los canales Martín García y en el río Uruguay, hay trabajos que se han venido renovando con el paso del tiempo y que nos llevó a tener presencia

propia también en la zona de Fray Bentos y Paysandú. Si bien lo nuestro no es hacer procesos constructivos, sí es ayudar a nuestro cliente y darle el marco operativo, aduanero y logístico para los trabajos que ellos llevan adelante. Justo es recordar que nuestro negocio inicial fue, hasta 2017, el de contenedores con la naviera NYK y tras la fusión con otras navieras japonesas, a partir de abril de 2018, la diversificación de negocios y clientes para Multimar Uruguay era impostergable. Este nuevo orden desembocó en una reorganización, tanto a nivel accionario como de directorio y con una clara redefinición de nuestro norte como empresa. En ese momento es que comencé a trabajar en la

gerencia general de la empresa. En paralelo y previa definición interna, le confiamos a Catherin Sosa la responsabilidad de una nueva división llamada “inteligencia en negocios y gestión de calidad”, lo que nos permitió como tomadores de decisión, recabar más información del mercado y de la región. Desde ese lugar, ella nos brinda el seguimiento de las oportunidades de negocios, estadísticas y, sobre todo, nos da el soporte para tener una visión más macro del negocio. Con este nuevo rol apostamos a integrar más servicios y valor agregado a nuestros clientes. Este proceso, que empezamos en 2018, se enfrentó a un primer desafío que fue la pandemia. Por suerte lo pudimos sortear de buena

manera e, incluso, capturar oportunidades. Si bien algunos negocios se vieron frenados, otros nacieron y perduran aún terminada la crisis sanitaria mundial.

En la pandemia Multimar tuvo un rol protagónico relacionado con el manejo de las tripulaciones. ¿Cómo se recuerdan aquellos momentos?

Cuando empezó la pandemia nosotros estábamos en un proceso de obra en el puerto y, en ese momento, que estaba por comenzar el invierno, llegaba la época de los buques gaseros, que son embarcaciones que quedan fondeadas fuera del puerto y requieren servicios, así como su tripulación. Lo que tuvimos que planificar fueron los movimientos de entrada y salida de las tripulaciones, analizando los marcos normativos e interactuando con el departamento de vigilancia en fronteras y cancillería. Poco a poco fuimos avanzando y perfeccionando un proceso que, durante un tiempo, fue casi exclusivo y nos puso en contacto con la mayoría de las empresas de crew management, realizando cambios de tripulación, siguiendo al detalle el procedimiento y los cuidados como, por ejemplo, los corredores sanitarios y los vuelos chárter. Esa fue una actividad que nos permitió aportar soluciones y crear relaciones muy fuertes con compañías con las que recién estábamos empezando a dar algunos pasos en el relacionamiento. Buscamos no solo comprender la necesidad, sino trabajar involucrados, muy inmersos en la operativa del cliente. Y esto incluye a todo el equipo. Somos una empresa en la que trabajamos 22 personas,

SOLUCIONES INTEGRALES

Desde su llegada a Uruguay, MEDLOG apostó al mercado local como operador de la cadena de suministro y logística integral, invirtiendo en infraestructura, tecnología y capacitación. Sus soluciones de transporte multimodal así como servicios de almacenamiento son escalables y pueden satisfacer las necesidades de cualquier tipo de negocio.

Para más información, no dude en contactarse con su oficina más cercana de MEDLOG.
(+598) 2 312 5607 | URY-info@medlog.com
medlog.uy

MEDLOG
Transport & Logistics

con un plantel joven, pujante y con cero miedos al cambio. Si en esta actividad no trabajás con pasión, mejor dedicarse a otra cosa.

¿Cómo ha sido este año y cuál es la perspectiva hacia 2023 y a mediano plazo?

La empresa viene recorriendo un camino de crecimiento, aun cuando la actividad marítimo-portuaria y logística es muy dinámica y con vaivenes. Tal vez sea resultado de no estar solamente focalizado en un tipo o modelo de negocio. Confiamos que seguimos en ese camino y, refiriéndome a la gestión, el negocio nos exige un constante desarrollo de sistemas que nos permitan aumentar la trazabilidad de las actividades para

con los clientes. En esa línea, y en materia de sistemas de gestión, tenemos varias certificaciones como ISO 9001 versión 2015, Fonasba Quality Estándar y GDP, que refiere a las buenas prácticas de distribución de productos farmacéuticos, tanto humana como animal. No se concibe gestión sin desarrollo en tecnología, informática y reportes que te permitan una visualización en tiempo real, que se pueda compartir con los clientes, más allá de los países en los que estén localizadas y sus zonas horarias. Hemos desarrollado un sistema de gestión propio que permite que, en tiempo real, nuestros clientes accedan obtengan la trazabilidad de sus actividades, tanto en puertos como

zonas servicios. Eso, incluso, lo hemos segregado por región. A esta trazabilidad se agrega la posibilidad de control de inventarios a distancia y el estado de estos mediante imágenes y certificados. Mas allá de estas posibilidades de interacción remota, nos desvela el estar en contacto permanente con los clientes.

El puerto de Nueva Palmira es otro polo importante para la actividad. ¿Cuál es su presencia allí y también en Paraguay como país determinante en el volumen de la Hidrovía?

Al igual que en Montevideo, nuestra actividad en el litoral oeste ha crecido. La razón principal es el importante movimiento de barcasas en

la zona, en especial para el transporte de una excepcional zafra de soja en Uruguay. En lo que respecta a Paraguay, a través de nuestras oficinas en Asunción y Ciudad del Este, esperamos un movimiento creciente tanto en operaciones de agencia marítima como logísticas. Me refiero a transporte terrestre y aéreo, como así también al almacenamiento en zonas primarias.

Paralelamente ocupa la presidencia de la mesa de agentes marítimos en el Centro de Navegación (Cennave), ¿qué implica la participación en lo gremial para usted?

Multimar como grupo, y nosotros como empresa, tenemos desde hace años una gran

vocación gremial. Y creo que eso se derrama, se contagia y es una forma también de velar por la actividad en general, tanto en Uruguay como Argentina y Paraguay. Cumpló ese rol desde 2020 y lo que hacemos desde la mesa ejecutiva de agentes del Cennave es dar el aporte a todo el sector, además de cumplir un rol asesor desde la mesa hacia la comisión directiva. El sector privado siempre cuenta con un nivel de información y conocimiento clave para el desarrollo de este negocio. Y no es casualidad, porque la propia actividad del día a día te permite conocer en tiempo real lo que está sucediendo y anticiparnos a los hechos, lo que se traduce como valor agregado que solo el Cennave tiene.

Identificar oportunidades y perseguir el objetivo de concretarlas, el rol de Catherin Sosa

Analista de inteligencia empresarial y gestión de calidad; este es el rol que Catherin Sosa cumple en Multimar Uruguay, una tarea de avanzada, de búsqueda y desarrollo de nuevos negocios.

Hace dos años que ocupa este cargo, pero desde hace 14 trabaja en logística, habiendo pasado por todos los eslabones de la cadena de suministro.

Sosa conversó con *Comercio Exterior & Transporte* y explicó que su trabajo lo divide entre la logística asociada a los buques que representa la agencia y la representación de Yusen Logistics en Uruguay y Paraguay.

Su rol se ha destacado por los directivos de la empresa. ¿De qué se trata concretamente?

Desde la inteligencia comercial y de mercado apoyamos las decisiones corporativas y de dirección apuntando al desarrollo de los negocios, sean corrientes o nuevos. Lo que hacemos es identificar y perseguir nuevas oportunidades y, básicamente, manejar información concreta, (estadísticas y KPIs) para la gestión de Multimar. Tenemos la responsabilidad de ver cómo mejorar lo que ya se tiene y, fundamentalmente, detectar nuevas oportunidades, no solo en Uruguay, sino también en la región.

¿Cómo es el escenario actual para esa tarea?

La información hace al negocio. Lo que quiero subrayar es que la demanda de nuestras representadas es constante, pero a la vez te llevan a una dinámica de mayor pienso y mejora continua en el servicio. Hay un gran componente de negociación y de procurement, especialmente en licitaciones

internacionales de los distintos negocios verticales que abarcan a América Latina. Esto se da principalmente con el network de Yusen, donde los requerimientos son variados y en poco tiempo. En Uruguay tenemos los rubros automotriz y farmacéutico como dos líneas verticales de negocios principales. El negocio farmacéutico, humano y animal, tiene un crecimiento muy grande. El desarrollo constante de nuevas patentes y de nuevos medicamentos lleva a que esta industria esté en permanente desarrollo y Uruguay está en el centro del mismo. Desde hace varios años nuestro país se ha propuesto ser un polo logístico para la industria farmacéutica en la región y, sustentándonos en la normativa de puerto y aeropuerto libre y zona franca, hace que nuestro país se presente al mundo como una plataforma especializada y confiable de primer orden.

Para ello han recibido una certificación importante. ¿De qué se trata?

Para lo que es el manejo de cargas farmacéuticas, la certificación es GDP (Good Distribution Practices) por las buenas prácticas en la distribución de este tipo de mercaderías. Es un lineamiento que se utiliza para asegurar que el manejo de la carga farmacéutica sea el correcto y que la mercadería llegue a destino, monitoreada y en condiciones para ser utilizada. El entrenamiento para esta certificación fue dado por la torre de control de Yusen en Europa y luego los especialistas estuvieron en Uruguay ayudándonos a desarrollar nuestros procesos internos, que a posteriori fueron auditados. La

casa matriz de farma está en Países Bajos y es la que realiza el control y desarrollo de lo que es la industria farmacéutica para el network Yusen global.

¿Y qué pasa con la industria automotriz?

Como primer concepto cabe señalar que nuestro Grupo tiene mucha experiencia en

este vertical, principalmente en Argentina y Paraguay. Del mismo modo en Uruguay pero como plaza receptiva de insumos, tanto provenientes del mercado norteamericano como asiático. Es más, utilizamos al puerto de Montevideo como la salida natural de muchos insumos en tránsito, que arriban al país no solo vía transporte

fluvio-marítimo, sino también terrestre. Al respecto, hemos vuelto a poner sobre la mesa de trabajo el desarrollo comercial con flota propia y de terceros, de lo que denominamos mercado intra América Latina, por lo que estamos manteniendo reuniones periódicas con los equipos de Argentina, Brasil, Chile, y Paraguay.



#SOMOS GRUPORAS
Ecosistema Logístico

Un verdadero Ecosistema Logístico

+45	10	7
Oficinas	Países	Áreas de Negocios

HEAD OFFICE: Calle Guatemala S/Nº, Puerto Libre de Montevideo, Uruguay.
CP: 11800 - Tel: +598 2924 4525 - Email: ras@gruporas.com

gruporas.com    

Paraguay adjudicó obras para dragado del río

Paraguay está apostando a mejorar la navegabilidad en la Hidrovía Paraguay-Paraná y, al menos, toma cartas en el asunto en lo que refiere a los tramos fluviales en los que tiene soberanía.

Así es que, además de haber comenzado reuniones de trabajo para delinear un plan maestro para sus cursos de agua, ya ha adjudicado el dragado de tres tramos del río Paraguay a distintas empresas.

Según informó el sitio ComexLatam, con base en información oficial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) paraguayo, el martes pasado se conocieron los ganadores de la licitación pública.

La información oficial asegura que el monto total por los trabajos designados ascenderá a 378.800 millones de guaraníes.

“El primer tramo comprendido en la licitación es el que va desde Confluencia (unión de los



MOPC PARAGUAY

ríos Paraguay y Paraná) hasta el kilómetro 387 y se adjudicó a la empresa Ingeniería de Topografía de Caminos SA. (T&C SA), por lo que se firmó un contrato por 122.800 millones de guaraníes”, informó ComexLatam.

Asimismo, agregó que, “en tanto, las obras para el tramo que le sigue, entre los kilómetros 387 y 704, corresponderá a Terminal Occidental SA por un monto de 124.000 millones de guaraníes” y que, “para el último lote adjudicado, la cifra se eleva a 126.000 millones de guaraníes y fue para la empresa Artes y Estructuras SA”.

En este último segmento, la obra irá entre el kilómetro 704 y la confluencia del río Paraguay con el río Apa.

El MOPC, por su parte, indica que “los trabajos de dragado están actualmente bajo gestión y administración de la Dirección de Vialidad, dependiente del viceministerio de Obras del MOPC”, y que “el plazo de ejecución es de tres años”.



YANG MING

UNA DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS
MÁS IMPORTANTES DEL MUNDO,
CONECTANDO SEMANALMENTE
A MONTEVIDEO CON EL LEJANO ORIENTE.



GENERAL AGENT IN URUGUAY
CONTINUAMOS LIDERANDO