



Academia del Mar

CUADERNO TALÁSICO N°10

--

Presentado por:

Académico de Número n° 17

Sr Pedro Fox.

Tema:

Comercio Electrónico y Telepuertos.

Presentación:

Agosto 1999

Expuesto y debatido en la Sesión Plenaria Ordinaria n°34 del 26 de octubre de 1999.

COMERCIO ELECTRÓNICO Y TELEPUERTOS

El Comercio Electrónico basado en Internet ha comenzado a desafiar y revolucionar las bases analíticas y prácticas del Comercio, es así porque:

- Tiene las posibilidades de reducir costos y disminuir desventajas tradicionales, como las debidas a las distancias.
- Permite transacciones contractuales directas entre compradores y vendedores.
- Se basa en REDES de información y Corrientes de datos, aumentando la TRANSPARENCIA de los MERCADOS.

Sin embargo, todos los efectos positivos no se concretarán sino se cumplen y en forma simultánea las siguientes condiciones:

- El comercio electrónico EXIGE un delicado equilibrio entre la LIBERTAD y la REGLAMENTACIÓN. Al ser MUNDIAL necesitará de un conjunto bien equilibrado de REGLAS MUNDIALES libre de restricciones que lo inhiban en el PLANO NACIONAL, y;
- Se eliminen las actuales DESIGUALDADES que separan a los Países y las Empresas, desde el punto de vista de la ACCESIBILIDAD y CONECTIVIDAD.

Estamos inmersos en una “NUEVA ECONOMÍA”. Economía basada en:
EL CONOCIMIENTO – LA INNOVACIÓN Y LA TECNOLOGÍA

Economía que exige:

“TÉCNICAS SOFISTICADAS-EDUCACIÓN SUPERIOR – APRENDIZAJE CONTÍNUO”.

Hablamos de TECNOLOGÍA, pero en realidad estamos HABLANDO DE LA GENTE y de su capacidad para generar y utilizar CONOCIMIENTOS.

Ello obliga a un profundo replanteamiento en los modos de:
PRODUCIR – GESTIONAR – INTERCAMBIAR – CONSUMIR

Si a mediados del siglo XVIII, la Revolución Industrial transformó al MUNDO; hoy en las postrimerías del siglo XX, nos rodea otra Revolución; Ayer los PILARES fueron la ENERGÍA y las MATERIAS PRIMAS; Hoy se le suma: “LA INFORMACIÓN ESTRUCTURADA”.

El MUNDO se encuentra en un proceso de GLOBALIZACIÓN sin precedentes, ante los acelerados avances TECNOLÓGICOS y de COMUNICACIONES.

Revolución que ha comenzado a modificar las coordenadas del “TIEMPO y ESPACIO”, pues responde a un medio que es: “UBICUO e INSTANTÁNEO” requiere de una ESTRATEGIA que apunte a la SIMPLIFICACIÓN de todos los procedimientos que rigen las transacciones internacionales.

El elevado costo de la “NO FACILITACIÓN”, de ineficiencias que provocan COSTOS INVISIBLES” que no ayudan a explorar nuevas extrategias.

Tampoco ayudan toda ASIMETRÍA Regional o Internacional no resuelta.

Estrategia que busca:

- Reducir, simplificar la INFORMACIÓN y los DOCUMENTOS necesarios para EJERCER el Comercio Internacional y al mismo tiempo:
- Normalizar los FORMATOS en forma ELECTRÓNICA.

Estrategia que incluye la MODERNIZACIÓN en los PUERTOS, ADUANAS, en uniformar NORMAS de CALIDAD y SEGURIDAD, incluyendo aspectos logísticos en el movimiento de las cargas en la cadena del Transporte y el movimiento de las CARGAS.

Fundamentalmente hablamos del “Intercambio Electrónico de DATOS: “EDI”.

La expresión “Comercio Electrónico”, con frecuencia se la utiliza para referirse a los consumidores que se comunican con las empresas a través de las llamadas “WWW (World Wide Web) (“Web”), pero esto solo representa una parte del Panorama Global, que se lo conoce como Comercio Electrónico Directo. Aquí la Web ofrece una interface “Hombre-Máquina”, es decir una transacción por vez.

El llamado “Comercio Electrónico Indirecto” es mucho más complejo.

Aún no existe una “Definición Abarcativa” sobre el alcance del comercio electrónico. La OMC sugiere la siguiente es la Producción, Distribución, Comercialización, Venta. Entrega de “Bienes y Servicios efectuados por medios electrónicos”.

Al “EDI” lo definimos como un intercambio “estructurado de Datos”.

Es la “espina dorsal” de las comunicaciones y el “núcleo” del Comercio Electrónico pero para configurar y poner en secuencia los datos para el EDI, se necesita un conjunto de normas o reglas internacionales. Existen cerca de 300 mensajes normalizados de las Naciones Unidas bajo el nombre de EDI FACT (Electronic Data Interchange For Administration Commerce and Transport).

El “EDI/EDIFACT” son las Piedras Angulares del Comercio Electrónico que estarán mejor apoyadas con las Nuevas Reglas de Compra-Venta de la Cámara de Comercio Internacional que saldrán a la luz a fines del presente año (INCOTERMS 2000), y a las próximas que saldrán sobre los créditos documentarios uniformados.

Dijimos que el elevado costo de la “No Facilitación” no ayuda a explorar nuevas extrategias; citaré un solo ejemplo:

En una sola transacción comercial intervienen alrededor de 27 partes diferentes, y para mover una sola carga deben presentarse más de 40 documentos con sus respectivas copias que contienen más de 200 datos y que en su mayor parte se vuelven a reiterar. A su vez la “información”, tiene que ser compartida internamente por distintos sectores: Fabricación, Inventarios, Compras, contabilidad, etc. y externamente con todos los actores” que la componen. Un enorme volumen de datos circulando por todo el Sistema “Puerta a Puerta” y No exenta de errores.

El costo de tal Administración se lo estima en un 7% del valor del Comercio Internacional cerca de 400.000 millones de dólares anuales.

Si se tiene en cuenta que los márgenes de una transacción comercial internacional puede ser menor al 7%, es evidente la repercusión que la reducción de costos puede representar para alentar a una mayor participación en el COMERCIO INTERNACIONAL.

Este sólo ejemplo muestra la importancia y necesidad de la correcta interrelación y conexión entre los distintos ACTORES y el porque de la FACILITACIÓN del COMERCIO INTERNACIONAL que incluye también el poder contar con DATOS y ESTADÍSTICAS confiables, comparables a nivel

nacional e internacional, tema este que estamos trabajando en el ámbito de la “INICIATIVA DE TRANSPORTE PARA EL HEMISFERIO OCCIDENTAL”.

Se hará necesario DELINEAR las características de un MARCO REGULATORIO que favorezca el desarrollo del Comercio Electrónico, pero al mismo tiempo, que prevenga sobre sus eventuales riesgos.

Habrá que analizar la evolución de los PAGOS ELECTRÓNICOS A TRAVÉS DEL Sistema Bancario y si habrá de asegurar CONFIABILIDAD del mismo. También la PRIVATICIDAD. En el campo JURÍDICO habrá que trabajar para armonizar la LEGISLACIÓN PENAL en materia de “delitos informáticos” y evitar la aparición de “paraísos digitales”.

También el tratar de evitar la comercialización de productos nocivos contrarios a la GENUINA protección de los valores sociales, morales y culturales, o los delitos que podría generar la “ciber-delincuencia”.

Todavía Internet plantea dificultades en lo relativo a seguridad, fiabilidad o la garantía de que el mensaje llegue realmente a destino; es que INTERNET es un conjunto de REDES ENTRELAZADAS EN DONDE NO EXISTE UN “PROPIETARIO DE LA RED”.

Las empresas que necesitan intercambiar importantes documentos que requieren SEGURIDAD, GARANTÍA, ETC., ACUDEN a lo que se denomina “redes de valor añadido” (“VAN” de inglés: “VALUE ADDED NETWORK”, que por contrato, la Empresa asume la responsabilidad total de entregar a los destinatarios todos los mensajes en forma segura.

A nivel Privado, con el apoyo de Bancos e Instituciones Financieras Internacionales como el Santander, Tokio, Boston, Manhattan, Citibank, etc. Con el apoyo de transportistas marítimos como APL, MAERSK, MITSUI, EVERGREEN, etc., con el apoyo de grandes empresas como ELF, MARUBENI, MOBIL, CHEVRON, etc., dos Instituciones formalizaron un “joint venture” para el desarrollo de Sistemas de “Seguridad Electrónica” para los mensajes electrónicos.

No se trata de un “Sistema de Comunicación”; solo de “Valor Agregado” para servir a terceros: Bancos, Puertos, Operadores Logísticos, Navieron, Importadores, Exportadores, etc.

Esta ALIANZA, "Joint Venture" la conforman: el "TT Club" y el SWIFT; el TT Club Asociación Internacional que cubre Seguros a los dos tercios de los contenedores del mundo; asegura a líneas marítimas, exportadores, terminales portuarias, etc. y el denominado "SWIFT" CONJUNTO DE BANCOS QUE CONFORMAN UNA Sociedad Interbancaria para el envío de telecomunicaciones bancarias.

A este Sistema de Seguridad para los mensajes electrónicos que se lo ha denominado BOLERO han intervenido también cerca de 500 abogados para confeccionar reglas que puedan obtener "status" legal; ya tendría el apoyo de países como Japón, Holanda, Canadá, Francia, Alemania, Reino Unido, Estados Unidos de América, entre otros.

Esta ALIANZA espera finalizar las tareas antes del año 2000.

Es posible que, a la fecha, ninguna empresa de por sí, tenga antecedentes completos para cubrir una escala global de cobertura es decir, de una profunda "compresión" del transporte y de la logística, y sumado a la capacidad de ofrecer con excelencia, servicios bancarios internacionales y de seguros que se le deberá exigir al COORDINADOR DEL PARAGUAS.

Digamos que lo están intentando empresas como Microsoft, General Electric, Andersen, IBM, entre otras.

Quizás en la próxima década surgan ALIANZAS con "capacidades complementarias", necesarias para ofrecer un servicio integral.

Es probable que, en el futuro, cierta parte de la Cadena de Oferta de la Industria de Transporte en Contenedores que hoy conocemos, podrá estar desafectado de dicho rol.

Dicho de otra manera, el COORDINADOR DEL PARAGUAS podrá considerar al Transporte Modal como si fuera una mercancía, en ese caso los "Cargadores" tenderían a tratar con el "Administrador de la Cadena Global", asumiendo este último la función de cliente primario de las empresas navieras, y no él "cargador tradicional" o el Consignatario Real.

Bajo este panorama del futuro seguramente las Empresas Navieras podrán optar por Tres Roles Potenciales:

- Ser LIDER en la ALIANZA coordinadora del paraguas (muy factible si desempeña ROLES GLOBALES como el caso de las navieras o ALIANZAS NAVIERAS que cubren los tráficos ESTE-OESTE arriba del Ecuador).
- Ser un “Participante” de la Alianza Coordinadora, pero perdiendo el control total del SERVICIO del paraguas.
- “Permanecer como Único Actor”: Estrategia que podrá ser viable para aquellos Transportistas que suponen ser LÍDERES en “servicios y costos”, dentro del “nicho” elegido. Sin embargo, este servicio, con el tiempo, probablemente se transforme en una “commodity”, es decir como una mercancía sin “valor agregado”, pues tendrán que estar en condiciones para obtener un “RETORNO SATISFACTORIO”, ante el importante Rol y Poder de Compra que en el futuro tendrán estos “NUEVOS PRESTADORES DE LA CADENA DE OFERTA GLOBAL”.

Un último comentario en relación al “Comercio Electrónico”: a nivel Internacional pareciera ser que no todo lo intangible se lo debiera considerar como un SERVICIO, interpretando que los productos propiamente dichos “NO SE CONSUMEN” durante la transmisión, sino que tienen una “PERDURABILIDAD” análoga a la que existe en la esfera de las mercancías.

Bajo esta óptica en mayo de 1998, la Conferencia Ministerial de la OMC, formalizó un “compromiso” de no imponer “derechos de aduana” a las transmisiones electrónicas, tratándolas como mercancía compromiso aún no cubierto por la OMC.

Al ingresar al siglo XXI y en este “APRENDIZAJE CONTINUO” los telepuertos deberán continuar con el proceso de modernización para enfrentar los nuevos desafíos. No hablamos solo de los llamados puertos “IT” con “información tecnológica” que se distribuya más allá del perímetro de la terminal.

Hablamos de uniformar —estructurar— integrar a distintos “Actores” para que ingresen a una “Ventanilla Única”; que ingresen a una misma “Cubierta Física o Virtual”, para dar mayor fluidez a toda transacción.

Hablamos de Bancos, Compañías de Seguro, Empresas de transporte, de logística, Aduana, Prefectura, Agentes Aduaneros y Marítimos, Cámaras de Comercio Exterior, Asociaciones de Pymes, Autoridades Portuarias,

Terminales, Instituto de Estudios, etc.; todos aquellos Actores que directa o indirectamente estén involucrados o interesados.

Telepuertos que entre sus funciones cumplan con la COMUNITARIA DE PROMOVER EL “DESARROLLO SOSTENIBLE” de las CIUDADES, así como el de sus plataformas portuarias, asociados a la idea básica de centralizar en un determinado “ESPACIO FÍSICO” una serie de instrucciones públicas o privadas, con “ACTORES” involucrados en el desarrollo del turismo, en la facilitación del comercio, con claro apoyo a las PYMES, al desarrollo de nuestras EXPORTACIONES, con “VOCACIÓN” para captar cargas regionales en TRÁNSITO Y DE TRANSBORDO, que se traduzca todo ello en generar mayores fuentes de trabajo.

Esto es así porque, además, cuando se ejerza un transporte multimodal internacional “PUERTA A PUERTA” MÁS PERFECCIONADO a nivel mundial, cuando se ejerza en el futuro la “nueva logística informática con valor agregado se hará más necesario la consolidación comunitaria de todos los actores en cada puerto, como lo son los ejemplos de Hamburgo o Génova.

El desafío de hoy, requiere de estas modificaciones portuarias, acorde a la realidad mundial en que hoy vivimos, acorde también con las enseñanzas que nos muestra el nuevo Acta de Navegación de EE.UU. que entró en vigencia en mayo del presente año.

En el Tercer Milenio, la calidad, la rapidez y la agilidad de toda ACTIVIDAD, cualquiera sea ésta, serán atributos necesarios, pero no suficientes para competir con ÉXITO.

Habrá que sumar la capacidad. La capacidad para generar y utilizar CONOCIMIENTOS. La capacidad para reconocer lo que se denomina: LAS DISCONTINUIDADES EMERGENTES”: tales como la globalidad, desregulación, fronteras industriales difusas, desintermediación, sensibilidad ecológica, —entre otras— y particularmente a tratar de ser INNOVADORES.

Hoy nos toda enfrentar la tarea simultánea de OLVIDAR ciertas cosas y de aprender otras.

De ambas, la de “olvidar viejos patrones” será la tarea más difícil.

La llamada “Nueva Economía”, en que estamos inmersos, requiere de “ESTADOS CON NUEVAS ESTRUCTURAS”.

Estados que reconozcan al CONOCIMIENTO como un Factor de PRODUCCIÓN; al igual que al Trabajo, al Capital y a las Materias Primas.

El gran desafío pasará por pensar GLOBALMENTE pero actuando LOCALMENTE, fortaleciéndonos individualmente y todos nosotros, la Comunidad Portuaria con sus actores, bajo un mismo Paraguas, con clara proyección internacional.

Pedro FOX – 24/8/99

Desarrollo del debate.

AC. FOX: Sobre la charla que yo di no hace mucho sobre comercio electrónico y telefónico, lo que yo quería tratar era el tema de telepuertos para mostrar algo más. Pero me pareció más inteligente avanzar en otros temas, sobre cosas que me preocupan que suceden en el mundo. El Pacífico está perdiendo vigencia por una decisión norteamericana de cerrar un acuerdo con el Canal de Suez y que las cargas del Pacífico, que supuestamente pasaban por el Canal de Panamá y luego del Pacífico a la costa occidental y hacia los destinos de la costa oeste, al día de hoy, por un acuerdo en Nueva York con el Canal de Suez y las dos empresas más grandes del mundo, pasarán por este último canal. Las cargas se llevan ahora por rutas pendulares, desde el punto de vista de costo y las vías de navegación. Se trata de un tema de logística operativa del container que quieren que esté siempre en movimiento aunque esté sobre un barco vacío; han disminuido los costos en forma profunda y se ha cambiado el mosaico de las rutas con debilitamiento del Pacífico y mejora del Atlántico; los puertos del Pacífico y del Atlántico que hacen al Canal de Panamá no fueron tomados en concesión por Taiwan. Hay un dominio aparente, pero se presenta esta decisión americana con las compañías más grandes del mundo.

De este trabajo de comercio electrónico quiero hacer hincapié sobre el telepuerto, ya no se dice más puerto, hay tecnología informática y desapareció este concepto en el mundo. Se hacen puertos comunitarios que van más allá del perímetro; Rotterdam se interesa por todo el tema de las cargas propias y de transporte; hay una filosofía mucho más moderna, gracias a la informática y este nuevo sistema, más aún, puertos comunitarios que a su vez ingresan con otros puertos bajo la PC. Porque el

cargador va a ir a la pantalla y se va a comunicar con los puertos. Van a desaparecer los agentes marítimos, los intermediarios y el cargador va a tener la máquina y su conocimiento de embarque lo cierra a través de su computadora. Si hay algún problema con algún contenedor y quiere llevar antes una carga, va a haber un sistema de computación que va a mirar si en otro buque hay alguno y la misma computadora va a sacar ese contenedor y colocarlo en otro. El saber que podemos cargar o mover o tomar cargas regionales; ése es un poco el fondo de la presentación de este comercio electrónico.

Voy a pasar dos proyecciones del puerto de Génova y de Hamburgo; la autoridad portuaria y este puerto están enlazados con otros, todos en comunidad portuaria.

En el puerto de Hamburgo la autoridad portuaria recibe toda la información antes que llegue el barco y la idea es que haya una pantalla donde entre la Prefectura y la Aduana y que todos tengan acceso. El mundo siga avanzando en todo lo que es el comercio electrónico indirecto, donde se dan todas las operaciones comerciales, contrato de compraventa, de transporte y sin papeles. Esto tiene que ser unificado y uniforme. En esto han trabajado Institutos multimillonarios que se formaron con la intervención de las empresas más importantes del mundo, junto con las aseguradoras de contenedores, con el apoyo de los principales cargadores del mundo y para llegar a tener un sistema para poder controlar electrónicamente, y a través de un status jurídico, todo lo que es puerta a puerta. De esta manera el barco se transforma en una mercadería.

Cualquiera puede entrar a esos telepuertos, y esperamos tener un helipuerto y tener ingreso de todos los interesados.

Mi próximo trabajo es respecto al Cono Sur y rápidamente nuestro movimiento de contenedores para ver qué empresa naviera compra la Terminal y determinar cuál va a trabajar o no. Vemos que puertos como Barcelona pasan al frente y mueven un millón de contenedores, van eligiendo los puertos concentradores y los eligen los megacarrier a través de alianzas. De estas hay muchas y surge un ranking a medida que van ingresando. Son puertos de concentración además de tener cargas propias. Acá vemos las principales empresas o grupos de presión y las más grandes se unen. La Merks, que tiene de capacidad toda una fuerza brutal con 620 mil espacios para contenedores con más de 2 millones de contenedores; las compañías americanas aparecen como vendidas; Singapur es el principal hoy en día en movimiento de contenedores y en informática, terreno en el cual supera a los americanos. La APL fue comprada por Singapur y vemos que cantidad de TEUS que va de este a oeste. Tienen además sus barcos propios, chiquitos, que pueden ir al sur y además compran Terminales. Por

ejemplo, la Sealand, que tiene concesiones en distintos puertos con dominio en el barco, contenedor y terminales.

Como respuesta a eso los puertos dijeron que, ya que hay alianzas de transportistas, por no haberla de portuarios. En el mundo tan sólo hay cuatro ó cinco; la más grande es la PSA CORPORATION. La P & O SERVICES y la SSA son fuertes en portuarios y en ferrocarril. La idea es ponerlos en un mapa en algún momento y determinar cuál va a ser el crecimiento de los barcos (siempre hablando de portacontenedores). El barco más grande del mundo hoy en día es el Regina Maersk con capacidad de 6.000 contenedores. Cuanto más grande es el barco menos puertos se tocan pero, ¿hasta cuándo? y ¿cómo serán los barcos que se construirán en el futuro? Ya se piensa en los buques de 8.000 contenedores; ellos van ganando en eslora y en manga. Si construyera el de 15 mil Teus, tendrá una manga tremendamente grande. Y, ¿qué va a pasar en las Terminales? ¿quién comprará las grúas?; ¿qué brazo tendrán? Esto corresponde a la categoría de las grúas instaladas y que se van a instalar; todos esto no sólo para los puertos arriba del Ecuador sino algunos en el sur. Habrá que pensar en la filosofía de los grandes buques que manejan el "puerta a puerta" y que son responsables del seguimiento. Ellos manejan el 60% de todos los contenedores del mundo; el resto esta constituido por las compañías de leasing. Vimos las principales empresas, cómo están compuestas las alianzas, la capacidad y los buques más grandes que tienen. Hoy observamos que los de 6.400 tienen cuatro unidades y hay compañías con muchos barcos y otras con barcos menores.

El último gráfico muestra el desarrollo de los contenedores que se pueden poner sobre cubierta y quería mostrarles la compra de la grúa (¿quién la compra?) y ver qué sucede en el Cono Sur. Las grandes empresas que venden sus empresas de navegación tienen después un gran dilema a resolver. Los que tienen la fuerza en el Cono Sur son muchas empresas para mantener el status quo; si sus buques son de 32 pies de calado para abajo, mejor. Pero eso constituye un peligro, porque tenemos que pensar más que en el barco, en la mercadería. ¿Podrá la mercadería soportar la exportación argentina en contenedor?. Los grandes no van a bajar al sur, se van a quedar mejor en Cepetiva, en Salto, en Suape (un puerto nuevo que inventaron y que nadie conocía), y podrán decir que no tienen espacio para mandar la carga argentina. ¿Y podremos soportar el flete del feeder más el costo de lo que podrá cobrar la terminal en Brasil? y esto sumarle el transporte del buque grande que va, por ejemplo, de Salto a Rotterdam y ahí se distribuye. Dicho de otra manera, yo creo que cualquier carga del mundo puede absorber un trasbordo; pero, ¿podrá la mayoría soportar dos trasbordos cuando uno de ellos se hace en un país en desarrollo? Esta es la pregunta a

contestar en este tema. Hay un interés de las compañías chicas, habría que mirar los barcos, los TEUS y cómo desarrollar el Atlántico. Pero... ¿se podrá desarrollar el Pacífico? No; solamente en Buenos Aires hay 15 grúas pórticos en una Terminal.

Hay un tema político, no comercial, y la lógica dice que si yo tengo un puerto para trasbordo tendré que tener carga propia. Pero el puerto que se quiere crear en Mejillones (Chile), en principio para cargas masivas, se encuentra cerca de Antofagasta, alejado del centro de consumo y en el Pacífico dicen que tendrá que ser puerto concentrador en El Callao. Otros dicen que el centro tiene que estar en Balboa (Panamá). También pienso en la mercadería chilena. Valparaíso está a 90 Km. del puerto de San Antonio; acaba de ser muy bien licitado, hubo concesiones muy bien hechas pero los dos puertos están muy cercanos y el problema de los puertos chilenos es colocar una grúa con el tema de las mareas y el movimiento de las aguas para poder encajar el contenedor, no tienen muelles para buques de 300 m. son todos lineales, de 1.500 m. y tienen la Cordillera para descargar.

Y ya que estamos en la globalización, ¿por qué no estudiamos la globalización del Pacífico y del Atlántico?

Hoy una mercadería europea, para ir a San Antonio, tiene que pasar por el Canal de Panamá y lo está haciendo con barcos "lecheros", porque no hay otra opción. La cuestión es que no llega a tiempo la mercadería y las cargas para Brasil ya están en el barco, las cargas de Argentina y Uruguay ya están; si colocan una carga más para Santiago podríamos captar cargas, ganando el puerto y la mercadería. Si la mercadería quiere salir por Mendoza, que salga, si quiere descargar por otro sitio, que lo haga. Donde quieran pero que tengan opciones, que haya barcos de 1.300, de 1.500, de 2.000 hasta 14.500 TEUS, que en la Argentina de hoy no pueden entrar, pero sí en puertos brasileños. Se requiere que al menos hagamos un puerto no natural y donde no hay cargas propias. Pero la intención política no existe.

Analicemos el mapa y nuestro futuro, porque, además de todo esto, no tenemos marina mercante.

Por otro lado, recuerdo que todo esto está en INTERNET. Si entran en la red verán que, por la nueva ley americana del 99, se apoya fuertemente a los grandes transportistas, megacarrier y grandes cargadores, con lo cual surge la preocupación de las PYMES. El consejo que le dan al Ministro de Economía es que estas se unan. Alguien tiene que haber adentro para juntar, como una especie de asociación y en vez de presentar un contenedor al buque, presentar 50 contenedores más y así obtener un valor económico. Esa es la idea, una ventanilla única en el telepuerto, donde ingresen las PYMES, la Aduana, la Prefectura y todas las autoridades que tengan que ver. Este es un tema pendiente.

Chile lo tiene pensado; a pesar de la pelea entre Valparaíso y San Antonio. Para unir contenedores, hasta la Ley del Shipping la favorece. Hay que mirar la logística integral, la mecánica puerta a puerta, no sólo un tramo.

Me gustaría hacer ese mapa; ya están las grúas, pero al mismo tiempo hay un exceso de barcos y tienen que bajar algunos al sur para buscar espacios. ¿Tendrán espacio en nuestras aguas?

AC. PRESIDENTE: Muy interesante, muy claro; ¿quisiera alguien hacer algún comentario o aclaración?

AC. FOX: Esto (muestra un mapa didáctico) lo recibí en Washington, del cuerpo de ingenieros, donde está todo lo que un chico tiene que aprender, con la explicación a los maestros.

AC. FRAGA: Le escuché decir al Sr. Fox que en estas circunstancias, a Chile, ¿le cabría la posibilidad de todo su tráfico para Los Angeles?

AC. FOX: No, lo que le interesa a Chile es mantener una flota impresionante; con el listado de los barcos chiquitos que tiene, dentro de la filosofía tienden a la defensa del barco más que a la defensa de la mercadería.

Quieren tener un puerto fuera de contexto por los costos. Japón también tiene que ingresar al Pacífico más allá que ha perdido fuerza en su comercio exterior y Chile un tercio de su comercio. Entonces Japón quería poner 1.500 millones de dólares en El Callao y ahí terminaría el trayecto de los buques y se la concentraría la carga. Van a tratar de mantener el poderío de su marina mercante. Otra manera de mantenerlo es que nadie haga un puerto de mayor profundidad porque podrían ingresar barcos de mayor tonelaje y habría una competencia. Buscan formar un monopolio dentro del MERCOSUR, donde no tenemos flota. Una cosa es el MERCOSUR comercial y otra cosa es el tema marítimo. Si yo detecto todo eso tengo que pensar que tengo que comerciar no sólo con el MERCOSUR sino también con Europa, con Japón, con Estados Unidos y, de esta manera, no tener una dependencia mayor.

AC. ZULOAGA: Merk, ¿solucionó el problema con Montevideo?

AC. FOX: No lo solucionó porque Montevideo tiene una ventaja y una desventaja; la desventaja es que es una terminal. Tendrá que tener cuidado; si bien está en mejores posibilidades de dragado, no tiene espacio físico para poner los contenedores. Si pasamos del Canal de Panamá al de Suez por un problema de costos del contenedor vacío, por ahí pasa la cosa, el tema de

los costos. Viene el tema desfavorable para la mercadería porque ya hoy aumentan los fletes, y como hay desbalance, se aplica un sobrecargo. Se van poniendo distintos items, tenemos que pensar primero en el comercio exterior.

AC. DOMINGUEZ: Usted habló del concepto de "puerto comunitario" y yo entiendo que básicamente lo que es común a los puertos en este caso es la información. Se usa la agilidad que brinda la informática para estructurar todo un sistema portuario de embarques, de contenedores y de medios de transporte, buscando la máxima eficiencia y la solución en tiempo real de los problemas que puede tener cualquier PYME o alguien que quiera enviar una carga.

AC. FOX: El mejor ejemplo sería Rotterdam, desde donde salen a buscar clientes. En este puerto la logística dejó de estar dentro del perímetro de la terminal y es allí se conectan los otros países.

Tenemos que tener estadísticas que sean comparables. ¿Qué me importa de un puerto? Respondo, no solamente lo que se cargó y descargó sino también lo que se trasborda, las cargas en tránsito, qué se trae o se deja de traer, etc.

AC. SOLANET: El riesgo de buscar estadísticas donde no hay objetivos de control aduanero o de recaudación es imponer la obligación de entregar información al solo efecto de estudios posteriores. La Aduana grava el producto que entra.

AC. FOX: Con un telepuerto la información pasa. Hablamos de la integración del transporte con la infraestructura del transporte terrestre. Hay que tener cuidado con esos trabajos, con el tipo de infraestructura se pretende tener y con el dominio de la informática a usar. Si esta va a ser manejada dentro del Cono Sur o desde afuera, comenzando por las estadísticas y luego por la integración. Podríamos perder presencia si no hay capacidad intelectual en los grupos humanos que están desarrollando estos temas de avanzada.

AC. SOLANET: En la medida que se quiera optimizar desde algún órgano central el movimiento de las cargas o la integración de los medios se empieza a interferir en la libertad de elección de los cargadores y a cargar a éstos con mayores costos de obtención y entrega de información. ¿No es más eficiente generar condiciones para que los cargadores elijan por sí mismos? Por supuesto que es necesario trasladar los costos de infraestructura a costos operativos en la forma adecuada. Es necesario que

el camión pague el camino, que el ferrocarril pague la vía, que el puerto pague a las empresas marítimas adecuadamente los costos y después dejar que la cosa prospere libremente.

AC. FOX: Que la mercadería tenga opciones, que pueda elegir, no que haya un monopolio. Están trabajando todos los grupos del MERCOSUR para hacer una suerte de estadística buena o mala. Pasamos años, nosotros los argentinos, para aprender a comprar.

AC. PRESIDENTE: El tema es fascinante, sería muy bueno si en la próxima sesión alguien tiene inquietudes, porque es evidente que cada país se enriquece con el movimiento, con la libertad de mercado y que eso produce trabajo y otros beneficios. Pero, en el trasfondo de todo eso, ¿puede un país periférico hacer algo más?; esta es la pregunta para que, quizás en la próxima sesión, haya alguna respuesta. Esto sería muy interesante.

AC. FOX: Ese es el tema de fondo, qué moneda de cambio hay para alguna determinación política.

AC. PRESIDENTE: ¿Qué hace cada país? Los capitales mandan, se mueven, son libres, pero ¿qué puede hacer un país?
Nada más, se levanta la sesión.