

CON COMPETITIVIDAD DE CREAN PUESTOS DE TRABAJO

El camino para lograr una flota de bandera

Ningún armador del mundo, va invertir en barcos con las condiciones que imponen las autoridades argentinas, especialmente la AFIP.

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires

Hay un proyecto de ley en el Congreso, que prevé la creación de un régimen de promoción para la industria naval y la marina mercante. Según dice, la iniciativa podría mejorar costos logísticos y contener alrededor de nueve mil millones de dólares anuales en divisas. Sin duda es un objetivo que debe estar muy alto en la agenda del país, pero debe ser encarado con mucha seriedad. Nadie podrá negar, que en estos momentos el primer objetivo de todos los bien intencionados del país, debe ser que la Argentina mantenga y, si es posible, mejore su competitividad en los mercados mundiales. En estos momentos la mayor preocupación de muchos dirigentes, es cómo se podrán mantener las fuentes de trabajo. Si se logra mejorar nuestra competitividad, crearemos nuevos puestos de trabajo en todo el país. Por tal motivo, todas las iniciativas deben recibir plena atención y se debe asegurar que cualquier programa, por buena intención que posea, no requiera inicialmente grandes subsidios para poder arrancar. Y de esto se trata en este caso. Se debe analizar profundamente, cómo se debe preparar el camino hacia una flota de bandera. Esto requiere un amplio y transparente diálogo. En los fundamentos del proyecto se puede leer: "En lo que respecta a la hidrovía Paraná-Paraguay, más del 90% de la comercialización se realiza con barcos extranjeros". Esto no se debe a las equivocadas decisiones de anteriores gobiernos, sino a la negativa de indagar debidamente por qué razones se produce esto. Y las muy



Buque "Isla Gran Malvina" de Elma.

claras respuestas las podemos encontrar en presentaciones hechas desde el año 2008 hasta su muerte en marzo del 2013, por Juan Carlos Pucci, ex Secretario General del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales de Pesca y de Cabotaje Marítimo. Ningún armador del mundo, va invertir en barcos con las condiciones que imponen las autoridades argentinas, especialmente AFIP. Cualquier persona que conoce la actividad sabe cómo atraen los países buques a su bandera. El secreto es dar muy buenas condiciones impositivas para una actividad de alto riesgo, donde hay más años con operaciones con pérdida que de ganancias. En otra parte de los fundamentos el proyecto señala que: "el sector fue arrasado por las políticas neoliberales de los noventa y espera poder resurgir con el apuntalamiento de un marco jurídico más favorable. La iniciativa podría mejorar costos logísticos y contener alrededor de nueve mil millones de dólares anuales en divisas".

Bajar costos

Cualquier persona medianamente enterada de la evolución del transporte marítimo, podrá corregir estas reglas. En los años 90 comenzó

una muy fuerte competencia en todo el mundo, con el avance de los mega carriers y los mega buques. Esta fuerte competencia trajo como consecuencia, que los armadores fueron obligados a bajar sus costos y aumentar su eficiencia. Esto ha llegado ahora a un punto casi extremo. Se puede leer todos los días en la prensa mundial que los fletes marítimos hoy son tan bajos, que en el mejor de los casos permiten un pequeño margen de rentabilidad positivo para los más eficientes y pérdidas a todo el resto. Tomando los valores del flete medio, en muchos casos ni cubre el costo operativo. Esto ha sido sumamente positivo para el comercio mundial y ha beneficiado tanto a los países centrales, como emergentes. Con esta realidad, se pone en duda, que hoy nuestra flota de bandera pueda ser más eficiente y bajar los costos actuales de la logística.

Vale la pena observar lo que están haciendo otros países para rever y flexibilizar sus leyes de cabotaje. El mejor ejemplo se puede encontrar en Australia, pero también se deben leer los estudios de India y Chile.

La crisis de los armadores, también tuvo sus repercusio-

Dos pandas gigantes

DHL ha asistido con la reubicación de dos pandas gigantes los cuales viajaron más de 8.000 kilómetros desde Chengdu, China, a Brugelette, Bélgica. La hembra, Hao Hao, y el macho, Xing Hui, ambos de cuatro años de edad, fueron exitosamente transportados a través de la red global de transporte de DHL a su nueva casa en el parque zoológico Pairi Daiza en Brugelette, Bélgica.



El viaje de Hao Hao y Xing Hui empezó en el Centro de Conservación e Investigación Chino para el Panda Gigante (CCICPG) en la ciudad de Chengdu, China, y terminó al día siguiente con el envío hacia el especialmente construido Jardín Chino en el Pairi Daiza, en Bélgica. Los dos pandas volaron desde China hacia Bélgica en un Boeing 767 de carga dedicado de DHL, acompañados de un equipo de dos cuidadores de animales y un médico veterinario, junto con un suministro abundante de 100 kilogramos de bambú. Fueron recibidos en el aeropuerto de Bruselas por dignatarios y niños de escuelas adyacentes, para posteriormente completar su viaje final de una hora en un camión de DHL que los llevó hacia el Pairi Daiza.

Se espera que los pandas pasen 15 años en el Pairi Daiza, un jardín de 55 acres que hospeda más de 5.000 animales. Con el soporte de la Universidad de Ghent, un programa especial de crías e investigación fue asignado para ellos, con el objetivo de ayudar a evitar la futura extinción de la especie.

"Hemos dado soporte a un número de proyectos de conservación en años recientes, incluyendo el retorno a su hábitat natural de nueve gorilas desde el Reino Unido a Gabón y el transporte de dos tigres de Sumatra desde Australia y Estados Unidos hacia el Zoológico ZSL de Londres para un programa de crías. Transportar de forma segura a estas hermosas criaturas que se encuentran en peligro de extinción, impulsa nuestro compromiso de aportar a las causas de conservación y del medio ambiente alrededor del mundo. Gracias a la serie de retos únicos que conlleva planear y ejecutar un proyecto como este, pudimos demostrar nuestra experticia y capacidad", dijo Charlie Dobbie, vicepresidente Ejecutivo, Operaciones de Redes Globales, DHL Express.

"La minuciosa organización que implicó el transporte de Hao Hao y Xing Hui nos permitió unirnos, desde el soporte operacional hasta los niveles más altos de gerencia, a un gran equipo en DHL", señaló Eric Domb, Presidente y Fundador del Pairi Daiza.

nes en la actividad de los astilleros. Los precios de buques nuevos, son un 30% más bajos que en el 2008. Los grandes astilleros estatales de China, tienen enormes problemas por las pérdidas que sufren. Por todo esto, nadie podrá negar que será del interés de nuestra economía en general, y muy especial para productores y consumidores, que hagamos un profundo análisis y un transparente diálogo, para lograr trazar el correcto camino hacia una flota de bandera. Probablemente hay grandes lecciones en los problemas que tiene "Colono SA" en el Chaco, para poner en práctica un proyecto para mejorar la logística para el NEA/NOA. Este proyecto se mencionó por primera

vez en una exposición en la Cámara de Comercio Exterior de Salta en el 2005, con el título: "Como integrar el NEA-NOA con ferrocarriles y puertos", se tomaron los primeros pasos en el 2009 y todavía está con graves problemas. Uno de ellos es justamente la cuestión de la flota de bandera. Más datos en www.antonioz.com.ar



(*) Especialista en transporte y logística internacional.