

DE LAS CRISIS SIEMPRE NACEN OPORTUNIDADES

Cuando algunos proverbios se aplican a nuestra realidad

Es hora de analizar el contenido de los programas tendientes a fomentar la marina mercante y la industria naval.

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

Desde que el suplemento Transport & Cargo me ofreció espacio para esta serie de artículos, se produjeron ciertos hechos importantes en nuestra economía, que me trajeron a la mente la importancia de algunos proverbios. Muchos de ellos son mundialmente reconocidos como cápsulas de sabiduría popular, que se transmiten en forma oral y escrita a través de los siglos, y se traspasan de generación en generación. Hay otros proverbios menos conocidos como este de origen norte-europeo, que dice: "Cuando el río cambia su curso, se deben reubicar las boyas". El gobierno acaba de anunciar una batería de medidas que podrán traer mejoras para las economías regionales y que quizá logren "cambiar



el curso del río", pero la situación aún no es nada clara. También se puede aplicar un proverbio chino que se utiliza en tiempos difíciles: "Mientras unos lloran por la crisis, otros ven la oportunidad de vender pañuelos". Por eso en idioma chino, donde las palabras se escriben con ideogramas, el último ideograma de la palabra crisis es

igual al primero de oportunidad. Los dos proverbios son perfectamente aplicables a nuestra situación, cuando pasamos a analizar las prioridades que se han fijado hasta ahora en muchos programas, bajo el fin principal de fomentar la marina mercante (marítima y fluvial) y la industria naval. Cuando todo marcha viento en popa, esto

podría ser un aceptable objetivo. ¿Pero lo es en la situación en la que estamos entrando ahora? ¿Esta prioridad beneficia a la economía en general o es aconsejable revertirla, si queremos capear la tormenta que debemos enfrentar? ¿No se deben cambiar las boyas que marcan el rumbo de nuestro barco? Para esto propongo que se realice un análisis que comience con el transporte marítimo internacional. Como se explicó en uno de los artículos anteriores, la feroz competencia en esta actividad y el avance de la economía de escala, obligó a los armadores de todo el mundo a buscar la máxima eficiencia. Los que no consiguen bajar sus costos al mínimo posible, no podrán subsistir. Los fletes marítimos internacionales son tan bajos, que ni con la enorme eficiencia que han conseguido los armadores, logran cubrir sus gastos operativos y muchos están luchando todavía para salir apenas del rojo. Ninguno tiene un aceptable retorno de sus inversiones (ROI por la sigla en inglés) y esta realidad perdurará por varios años. Los industriales navales sufren de rebote la misma situación y el estado chino está buscando formas para salvar de la quiebra a sus enormes astilleros estatales. ¿Entonces es ahora el momento de mantener este objetivo? ¿Sirven estas prioridades para nuestras economías regionales, que en la feroz competencia mundial deben tener a su

disposición las cadenas logísticas más eficientes posibles? ¿Ellas pueden subsidiar una flota mercante de bandera, que de ninguna forma va a poder competir con la eficiencia de otras, como hemos ilustrado??

Con asimetrías

Otra cuestión es la enorme asimetría que existe en el tráfico fluvial en el Río Paraná-Paraguay. Desde 2008, esta situación fue muy bien demostrada en presentaciones realizadas por el fallecido capitán fluvial Juan Carlos Pucci, del Sindicato de Centro de Patronos y oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo. En sus exposiciones se explicó claramente por qué el 90% de flota fluvial en el Río Paraguay-Paraná tiene bandera paraguaya. Y hasta que no se eliminan estas claras asimetrías, esta situación no cambiará. Sin eliminarlas, todas las medidas que se pretenden tomar al respecto, traerán grandes perjuicios para nuestros dadores de carga.

Un tema de importancia, es la absoluta necesidad de impulsar de inmediato un estudio, con participación de todos los involucrados, de cómo se debe usar eficientemente los brazos del río Paraná, algo muy ligado al anterior artículo de esta serie. La salida principal del río Paraná es por el Pasaje Talavera, Paraná Guazú y Paraná Bravo, y estos brazos son por naturaleza más anchos, más profundos y menos sinuosos que el Paraná de las Palmas. Pero al no ser incluidos en el programa de dragado, ahora tienen quiebres, como los que tenía antes el Paraná de las Palmas, pero que oportunamente fueron eliminados con dragado. Una de las explicaciones de por qué el Canal Emilio Mitre recibió la preferencia, es la existencia de un tramo de fondo duro en el Canal Martín García, pero este problema se puede eliminar con costos relativamente bajos. (proyecto de "by-pass" de Riovía SA de 2003/2006). La estación de transferencia de Gas Natural Licuado (LNG) en Escobar causa grandes demoras a los buques que vienen cargados desde la zona de Rosario, porque no se pueden hacer suficientes zonas de espera en el Paraná de las Palmas. Hay presentaciones de prácticos, los técnicos que ayudan a los capitanes en la navegación y el atraque, según las cuales, realizando las zonas de cruce y de espera en los otros brazos (Guazú y Bravo, que son más anchos y más profundos por naturaleza) se pueden eliminar gran parte de las demoras. Ver también en www.antonioz.com.ar "Logística, Competitividad y Políticas de Transporte".

Mejorar las exportaciones

Tras la devaluación del peso, acelerada durante las últimas semanas, por primera vez en años, los exportadores vislumbran un panorama más alentador.

Desde el gobierno nacional, también se desarrollan medidas tendientes a alentar el aumento y la diversificación de las ventas al exterior a través de tres nuevos mecanismos, que pretenden mayores inversiones y la generación de valor agregado.

El primero de esos instrumentos para sustentar el Programa de Aumento de Exportaciones (PADEX), busca elevar los envíos a más de u\$s 100.000 millones en 2015. Se trata del Fondo para el Desarrollo Económico Argentino (Fondear), cuyo anteproyecto de ley está terminando de redactarse en estos días.

Se busca por esa vía ampliar la oferta de crédito para proyectos tecnológicos y economías regionales con recursos por \$10.000 millones.

Entre los fines del nuevo fideicomiso figurarla pos financiación de exportaciones, como complemento de las líneas hoy vigentes en los bancos públicos.

También se analiza en el ámbito gubernamental la regulación de los derechos de exportación y los reintegros, con este objetivo de premiar el valor agregado de las exportaciones.

Otra medida anunciada, es la posibilidad de regularizar el pago pendiente de reintegros. La idea es que, voluntariamente, las empresas que tengan esas acreencias presenten proyectos de inversión, contra los cuales se les van a dar certificados de crédito fiscal para el pago de impuestos nacionales.

Para las pequeñas y medianas empresas se estable-



cerá el pago del 100% del monto adeudado por ese concepto, tras la presentación del proyecto de inversión.

Las compañías de mayor tamaño en tanto, irán cobrando en cuotas, a medida que vayan avanzando los nuevos emprendimientos, para poder fiscalizar su ejecución.

El Programa de Aumento y Diversificación de Exportaciones (Padex) también será reforzado con un mayor apoyo a las ferias y misiones comerciales. Aquí se hará hincapié en el incremento de mercados elegidos, con prioridad para un conjunto de 15 emergentes de gran tamaño o con alta potencialidad importadora, en los que se ha detectado fuerte potencial para ingresar rápidamente productos argentinos.

Estos mercados, fueron elegidos por el gobierno, en conjunto con el sector empresario, por estar necesitados de productos en los que la Argentina puede ser proveedor.

Para este año, el programa Padex tiene previsto la participación empresaria en 252 ferias internacionales y en 70 misiones comerciales.



(*) Especialista en transporte y logística internacional.