

Informe N° 1

LA TEORÍA DE LAS 3

MARINAS MERCANTES

Contenido

HISTORIA DEL PROBLEMA	3
LA TEORÍA DE LAS 3 MARINAS MERCANTES	4
La Marina Mercante de Cabotaje Fluvial	5
a-) El Transporte Fluvial de “Carga a Granel”	6
b-) Transporte Fluvial de “Carga General”	7
La Marina Mercante de Cabotaje Marítimo.....	8
La Marina Mercante de Ultramar	9
a-) Tráfico Liner	9
b-) Tráfico Tramp:.....	10
CONCLUSIONES	11
La Marina Mercante de Ultramar	11
La Marina Mercante de Cabotaje Fluvial	12
El Transporte de “Carga a Granel”	12
El Transporte de “Carga General”	12
POLÍTICA DE ESTADO.....	13

HISTORIA DEL PROBLEMA

En el pasado Argentina supo tener una de las marinas mercantes más importantes de Sudamérica, sus barcos navegaban todos los ríos de la “Cuenca del Plata” y los mares del mundo, pero a partir de la década de los años ´70 comenzó su decadencia, de modo que por aquella época se hablaba del “vaciamiento de la marina mercante argentina”, sin que nadie entendiera sus motivos. Entrando a la década de los años ´80 ya no teníamos aquella marina mercante de la cual estábamos orgullosos.

La Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino (EFFDEA) inició su proceso de privatización en 1967 debido a su déficit crónico, habiendo liquidado sus últimos barcos en 1979, si bien subsistió hasta la década de los ´90. A fines de los años ´80 la flota de ultramar (E.L.M.A.), había amarrado casi la totalidad de sus buques, excepto cuatro portacontenedores y dos frigoríficos. Desde entonces la pregunta recurrente fue siempre la misma *“¿podemos recuperar la marina mercante?”*

En 1987 se sanciona la Ley 23.414, por la cual se creó la Comisión Federal Asesora para la Reactivación del Transporte Fluvial. Esta comisión tenía entre otras funciones estudiar y proponer el dictado de las normas que sean necesarias para lograr la reactivación y el desarrollo de todo cuanto se relaciona con el transporte fluvial. Pese a las prerrogativas otorgadas por la mencionada ley, la comisión nunca dio a conocer un informe definitivo, continuándose luego con el proceso de privatización del resto de la flota fluvial.

El último acto sobre EFFDEA hallado, data del 27 de noviembre de 1995, cuando el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos dicta la Resolución Nº 595/95, por la cual se considera como liquidada al 30 de junio de 1994 la Empresa Flota Fluvial del Estado Argentino, luego de haber transcurrido más de 10 años de inactividad.

Durante los años 90´ se presentaron varios proyectos de leyes de promoción tendiente a recuperar la marina mercante. En el 2006 hubo dos proyectos con trámite parlamentario, uno con número de Expediente 2195-D2006 - Trámite Parlamentario Nº 42 “Ley Federal de Marina Mercante” y el otro Expediente 2383-D-2006 - Trámite Parlamentario Nº 47, “Ley Federal de Actividades Navieras y Promoción de la Industria Naval”.

En diciembre del año 2017 fue sancionada la Ley 27.419 “Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional”, no obstante, la pregunta creo que sigue siendo la misma, pues tanto los proyectos antes señalados como la sancionada ley, cuentan con algunas ideas necesarias, pero no suficientes para recuperar la marina mercante argentina. Tratan de dar soluciones generales a un problema complejo en base a paradigmas equivocados. Todos tienden a incentivar la promoción de la marina mercante nacional y la industria naval mediante regímenes de exenciones impositivas, financieras, aduaneras, la creación de un “fondo para la marina mercante”; limitar la locación de buques a “casco desnudo”; promover el desarrollo de la industria naval

limitando la compra de buques usados; en algunos casos crear un 2° Registro de Buques, etc.

Uno de los argumentos económico esgrimido es el de recuperar al menos el 50% de los aproximadamente 6 millardos de dólares en fletes que produce nuestro comercio, lo cual es una generalidad inconsistente, que lleva a pensar que no se tiene muy claro la complejidad del problema, que no se lo está encarando como debería hacerse, que se basa en paradigmas que han cambiado como consecuencia de la “globalización económica”. Eso se podía hacer cuando existían las “Conferencias de Fletes”, que fueron declaradas “oligopólicas” y contrarias a los principios del libre comercio por la OMC, lo cual hizo que desaparezcan las “marinas mercantes de ultramar de bandera nacional” como las concebíamos ante, ahora son “marinas mercantes globalizadas” o “multinacionales”, sus capitales son multinacionales, sus buques enarbolan banderas de conveniencia, sus tripulantes son de cualquier nacionalidad. Para participar de los fletes del comercio internación hay una sola regla, “competir”, competir en un mundo globalizado con esas multinacionales. Ya no hay “reservas de carga” posible.

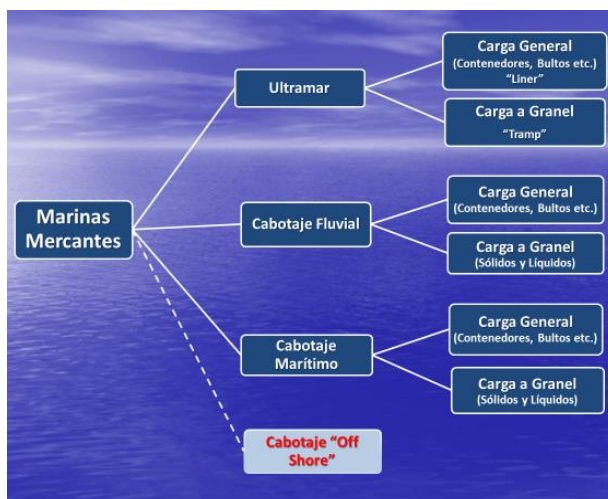
Visto desde otra perspectiva, la sola sanción de esta ley no es suficiente para recuperar la marina mercante.

LA TEORÍA DE LAS 3 MARINAS MERCANTES

Es común hablar de “*marina mercante nacional*” como un solo ente o una sola cosa, y es comprensible pues este concepto lo hallamos en la Real Academia Española, para la cual una marina mercante es el “*conjunto de buques de una nación que se emplean en el comercio*”. También para Wikipedia, la marina mercante es “*la flota de barcos usados para el comercio y el turismo que, en caso de catástrofe, pueden conformar la marina militar*”, ambas definiciones se refieren a una sola marina mercante.

Nuestra Ley de Navegación solamente hace una distinción entre buques mayores y menores a las diez toneladas de arqueo. La Ley de “Cabotaje Nacional” es un poco más precisa cuando distingue cuatro tipos de navegación: a) “*navegación internacional*”; b) “*cabotaje nacional*” (entre puertos nacionales) y c) “*cabotaje fronterizo*” que, en razón de tratados o acuerdos de reciprocidad, se practica entre puertos de países limítrofes.

Mi experiencia me indica que no se trata de una sola sino, al menos en nuestro



país, de 3 marinas mercantes, una de cabotaje fluvial, otra de cabotaje marítimo y otra de ultramar, cada una con distintos tipos de flotas y tráficos, con historias que, si bien fueron paralelas, tuvieron distintos problemas por distintas causas, y que además interactúan en mercados distintos y bajo distintas reglas de competencia.

En otros países, como en los EE.UU. o los de la Unión Económica Europea, por

ejemplo, consideran una tercera marina mercante de cabotaje denominada “Off Shore”, la cual realiza tráfico entre el territorio continental y los territorios o posesiones ultramarinas, por ejemplo, entre EE.UU. y las islas Hawaianas o España y las Islas Canarias.

El primer indicio que me hizo pensar que no se trata de una sola marina mercante, fue aquel paradigma que señala que *“la recuperación de nuestra marina mercante nos permitirá recuperar al menos el 50% de los fletes de nuestro comercio exterior”*, que para muchos sería de unos 6 millardos de dólares anuales. La realidad es que esos dólares en fletes los producen únicamente la marina mercante de ultramar, no las de cabotaje.

Otro indicio fue otro paradigma que señala que *“transportar una tonelada de carga por vía fluvial es un 62% más barato que hacerlo en camión y un 55% en FF.CC.”*, en este caso hay que aclarar que esto es cierto solamente para la marina mercante de cabotaje fluvial que transporta carga a granel (sólidos o líquidos), y que utiliza el sistema de remolque por empuje, no las otras marinas mercante.

El trabajo de investigación *“Análisis de la Situación de la Marina Mercante Argentina en el Escenario Actual”* que realizáramos con los alumnos del Curso Mayor de la Escuela Superior de la Prefectura Naval Argentina (2005 y 2006); mi tesis de posgrado sobre *“Los Servicios de Transporte Marítimo en los Acuerdos Comerciales Internacionales - Situación de la Marina Mercante Argentina en el MERCOSUR”* (UNTREF 2008); y mi libro *“La Globalización de las Marinas Mercantes”* (ISBN 978-987-26446-1-1 – 2011) me dieron una mayor visión que respaldan la idea de que se trata de 3 marina mercante distintas, y no de una sola.



La Marina Mercante de Cabotaje Fluvial

Esta marina mercante interactúa en un mercado de transporte interno, regida por las leyes y reglamentos internos de los países. En nuestro país tuvo su desarrollo a partir de los años del 1860, luego de aceptada la Constitución Nacional y consolidada la República Argentina, dándosele al flamante Estado Nacional la facultad de legislar y regular en materia de navegación y puertos. A partir de entonces se fue consolidando una red de transporte fluvial que abarcó todos los ríos navegables de la “Cuenca del Plata”, servidas principalmente por la Empresa Flota Fluvial del Estado (EFFDEA) y otras empresas privadas menores de bandera nacional.

EFFDEA operaba distintas flotas, una de pasajeros, otra de mercaderías o carga general, otra de buques transbordadores de vehículos, otra de remolcadores portuarios y otra para la carga a granel en convoyes de remolque por empuje.¹

¹ “Historia de la Marina Mercante Argentina” - Aurelio y Anselmo González Climent

Comenzó su decadencia hasta su extinción, primero con la inauguración del túnel sub-fluvial “Santa Fe–Paraná”, luego los puentes de “Zárate–Brazo Largo”, “Corrientes–Barranquera” y “Posadas-Encarnación”, la pavimentación de la ruta 14 y la aparición de camiones y ómnibus cada vez más grandes y veloces, creándose así un nuevo escenario donde los buques fluviales, a excepción del sistema de remolque por empuje, no pudieron competir con el camión y el ómnibus de pasajeros.

Hacia fines de 1979, EFFDEA había desactivado y vendido toda su flota. Primero fue la de buques de carga, muchos vendidos como chatarra, otros transformados en areneros y el resto fue olvidado en distintos fondeaderos, principalmente en el Riachuelo. Los buques de pasajeros que quedaron activos en el tráfico Buenos Aires – Montevideo y Colonia, terminaron en la bandera uruguaya y, por último, la flota de barcazas y

El Transporte Fluvial
(Atiende a Dos Mercados)

Transporte Fluvial de Carga a Granel:

- Este mercado está totalmente satisfecho por el transporte de “Remolque por Empuje”
- Sólidos (Granos, Mineral de Hierro, Manganese etc.)
- Líquidos (Combustibles)
- Gaseosos (Gas licuado etc.)
- Principal Competidos: MM Paraguaya

Transporte Fluvial Cargas Unitizadas:

- Mercado Insatisfecho por el Transporte Fluvial
- Contenedores
- Pallets
- Bultos
- Principal Competidor: El camión

remolcadores de empujes fueron transferidos a la bandera paraguaya por sus nuevos dueños.

En 1983 el gobierno del Dr. Alfonsín creó una comisión para recuperarla, pero nunca se tuvo noticias de lo ocurrido. EFFDEA recién fue liquidada en los años ‘90, luego de más de 10 años de la venta de su flota.

En esta marina mercante se distinguen dos tipos de flotas o tráficos, el de “carga a granel” tanto para sólidos como líquidos

(combustibles, granos etc.) y el de “carga general” (bultos, contendores, palletes etc.):

a-) El Transporte Fluvial de “Carga a Granel”

Esta flota utiliza el sistema de remolque por empuje para transportar carga a granel (sólidos, líquidos o gaseosos). Como se trata de grandes volúmenes y a larga distancia, como lo son los granos, combustibles etc., no existe otro medio de transporte que pueda competir con él, el cual en un solo viaje puede transportar miles de toneladas, que serían imposible transportarlas en camión, conformando así una demanda cautiva del transporte fluvial.



Este sistema de transporte está actualmente activo y en proceso de expansión debido a su gran efectividad para este tráfico, la cual es proporcional a las mejoras que se hagan en la “Hidrovía Paraguay-Paraná”.

El hecho de que casi la totalidad de la flota existente utiliza bandera paraguaya, nos da la idea de que nuestro principal competidor es la marina mercante paraguaya, la cual brinda al armador mejores condiciones operativas, económicas y fiscales.

Como se dijera anteriormente, la idea generalizada de que es mucho más barato transportar por vía fluvial que por camión o ferrocarril es real solo para este tipo de marina mercante, o sea el sistema de remolque por empuje.

b-) Transporte Fluvial de “Carga General”

El transporte fluvial de carga general (bultos, cajas etc.) fue tradicionalmente realizado por buques fluviales convencionales (“Melisa” foto). Es la marina mercante que se encuentra en problemas, pues prácticamente ha desaparecido.



Así como para el transporte de “carga a granel” nuestro competidor es la marina mercante paraguaya, para el transporte fluvial de “carga general” es el camión, y ello es debido a importantes ventajas operativas y logísticas que posee el camión sobre el buque fluvial, tales como:

1. En el transporte fluvial existen otros costos adicionales que no los tiene el camión, como lo son los fletes terrestres para llevar las mercaderías desde su origen hasta el puerto de embarque y desde el puerto de desembarque al destino final; los costos portuarios tanto de embarque como de desembarque; los costos de agenciamiento etc.

2. El camión tiene enormes ventajas en cuanto a costos de personal, pues al camión no se le exige llevar un gomero o un mecánico a bordo, mientras que el buque fluvial debe cumplir con las normas sobre tripulaciones de “seguridad” y de “explotación”, tanto de cubierta como de máquinas.

3. Desde el punto de vista logístico, el transporte de la “carga general”, principalmente el de contenedores, requiere de una logística perfectamente planificada y sincronizada que le garantice al cargador rapidez, frecuencia y regularidad, pues este debe cumplir con fechas de embarque, retiro, entrega o recepción de sus cargas, y así minimizar los riesgos de pagar sobrecostos de almacenamiento, multas por demoras, sobreestadias o incumplimiento de contratos. Cuando el cargador planifica el envío (o recepción) de su “carga general”, sabe en qué momento contratar el transporte para que la carga esté (o deba ser retirada) justo a tiempo. Como se puede apreciar, es el camión el único medio de transporte que satisface las condiciones de rapidez, frecuencia y regularidad requerida por la “carga general”.

4. Un barco fluvial convencional o una barcaza necesita transportar muchos contenedores o toneladas por viaje para que el mismo sea rentable, en contraposición, la mayoría de los cargadores no mueven muchos contenedores o toneladas por envío, así que reunir y coordinar el embarque de muchos cargadores por viaje es una tarea difícil para el armador, pues como se ha señalado anteriormente cada cargador tiene distintas fechas que cumplir, por lo tanto, no pueden esperar en puerto a que el barco complete su carga, como tampoco el barco puede zarpar con poca carga. En este punto vemos cómo el camión sí satisface las necesidades del cargador, pues siempre

habrá camiones disponibles, lo cual le da la rapidez, frecuencia y regularidad que requiere el cargador.

Para reforzar la idea descripta anteriormente, hay que recordar que se ha intentado sin éxito transportar contenedores con una barcaza y un remolcador de empuje entre el puerto de Santa Fe y Montevideo. Todo ello hace suponer que dicho equipo de transporte fluvial no es el adecuado para el transporte de contenedores llenos, tal vez sí para contenedores vacíos.

En muchos países europeos, conscientes de estos problemas, están aplicando normas y reglamentaciones adecuadas tendientes a hacer competir al buque fluvial con el camión.

Como se dijera anteriormente, en este tipo de transporte, el competidor del buque fluvial es el camión, en consecuencia, haciendo uso del poder de la innovación, habría que diseñar el “*buque ideal*” que pueda competir con el camión en cuando a rapidez, frecuencia y regularidad que requiere la “*carga general*”

La Marina Mercante de Cabotaje Marítimo

Al igual que la fluvial, su mercado es interno y sujeto a la jurisdicción nacional. En nuestro país, es el transporte que se realiza en el litoral marítimo, o sea entre el Río de la Plata y Ushuaia y puertos intermedios. Su origen se remonta al asentamiento de nuevos pueblos en la Patagonia en el Siglo XIX y al descubrimiento de petróleo a principios del Siglo XX, lo cual hizo que el transporte de personas, mercancías e hidrocarburos permitiera el desarrollo de un interesante tráfico de cabotaje marítimo.

En este mercado también podemos identificar dos tipos de tráficos, el de “*carga a granel*” y el de “*carga general*”, el primero para el transporte de hidrocarburos y derivados desde la Patagonia a las destilerías de La Plata, Dock Sud o San Lorenzo, esta es una flota de pocos buques, muy modernos, que satisfacen perfectamente este mercado sin ninguna competencia, su expansión y desarrollo depende del mercado de hidrocarburos, del cual es cautivo.

Contenedores Cabotaje Marítimo	
Año 2013 (en miles de TEUs)	
Puerto	TEUs
Ushuaia:	74,3
Bahía Blanca:	31,4
Puerto Madryn:	26,6
San Antonio Este:	24,5
Puerto Deseado:	14,6
Fuente: Direcciones Nacionales de Desarrollo Sectorial y Regional - Ministerio de Economía y Finanzas Públicas	

El segundo (“*carga general*”, principalmente contenedores), es un mercado limitado, con poco volumen de carga, satisfecho por el camión y consecuentemente poco atractivo para el sector armatorial, no obstante, puede tener un interesante futuro en el largo plazo, en la medida que aumente la producción y el comercio patagónico.

Otro aspecto a considerar en este sentido, es el hecho de que, si se concretan los objetivos del MERCOSUR, cabría la posibilidad de cambiar el “*cabotaje marítimo nacional*” por un “*cabotaje marítimo del MERCOSUR*”, o sea que este mercado podría expandirse desde Ushuaia hasta el Amazonas, lo cual debe ser motivo para un análisis específico.

La Marina Mercante de Ultramar

Estas marinas mercantes actúan en un mercado internacional, totalmente libre y altamente competitivo, en el cual también existen dos tipos de tráficos: el “Liner” para la “carga general” (contenedores y bultos) y el “Tramp” para la “carga a granel” (sólidos o líquidos). Ellas son las encargadas de transportar las mercancías que se comercializan en el mundo, las cuales en el 2014 produjeron fletes por 18.494 millardos de dólares², dentro de los cuales se contabilizan los más de 6 millardos que producirían los fletes de nuestro comercio exterior.

a-) Tráfico Liner

Es un tráfico de línea fija y regular entre dos puertos finales y puertos intermedios, ideado para satisfacer las necesidades de muchos cargadores de pequeños volúmenes de carga general, que en más del 95% son transportadas en contenedores. Sus cronogramas de viajes son programados y publicados con hasta 3 meses de anticipación a efectos de permitir al cargador planificar la logística del transporte de sus cargas, en el figuran los buques que operan en esa línea, los puertos de escala y las fechas probables de arribo.



Antes del proceso de globalización económica, este mercado estaba regulado por las “Conferencias de Fletes”, las cuales eran, sintéticamente, acuerdos gubernamentales que reservaban para las marinas mercantes de los países conferenciados, hasta el 50% de las cargas originadas por el comercio bilateral, con lo cual conformaban una red de mercados oligopólicos.

La ex “Empresa Líneas Marítimas Argentinas” (E.L.M.A.), era nuestra marina mercante de ultramar, la cual intervenía en el tráfico “Liner”. En aquellos tiempos E.L.M.A. intervenía en 12 “conferencias de fletes”, las cuales cubrían las principales líneas marítimas del mundo. Gracias a este sistema, E.L.M.A. tenía asegurada la carga y consecuentemente el 50% de los fletes que generaba nuestro comercio exterior, no obstante, casi siempre fue deficitaria.

Los cambios en este mercado se produjeron durante la década de los años 70, luego de afianzado el libre comercio impuesta por la globalización. El comercio marítimo, en concordancia con este nuevo escenario, cambió paulatinamente el sistema de “reserva de cargas” (Conferencias de Fletes) por el de “libre contratación de los fletes”, o sea que cambio un mercado cerrado y oligopólico de reservas de cargas, por otro de libre contratación de los fletes, sin importar la bandera que enarbolan los buques, transformándolo así en un mercado libre y altamente competitivo. Hacia el año 2004 la

² https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2015_s/its15_appendix_s.htm - (un millardo = mil millones = 10⁹)

OMC³ declaró “oligopólicas” al sistema de “Conferencias de Fletes” y contrarias a los principios del libre comercio.

Obligadas por este nuevo escenario, las marinas mercantes de ultramar sufrieron un fenomenal proceso de transformación. El más importante quizás fue la matriculación de sus buques en aquellos registros llamados “banderas de conveniencia”, en busca de flexibilidad en la contratación de sus tripulantes e importantes beneficios fiscales y económicos, lo cual cambió el concepto de “*marinas mercantes de bandera nacional*” como las concebíamos antes, por el de “*marinas mercantes globalizadas*”, con sus sedes principales en países que les brindan mayor seguridad jurídica y estabilidad económica, integradas con capitales internacionales o “globalizados”, sus flotas al operar bajo banderas de conveniencia, son tripuladas por ciudadanos de cualquier parte del mundo. Como ejemplo podemos decir que la naviera Hamburg Sud ya no forma parte de la marina mercante alemana, en tanto sus buques realicen fletes en el mercado internacionales y enarboleden banderas de conveniencia.

Esta transformación hizo imposible sostener el sistema de “reservas de cargas” que permitían a las “*marinas mercantes de bandera nacional*” participar proporcional y equitativamente de los fletes que producía el comercio entre los Estados conferenciados. Las “*Conferencias de Fletes*” han sido suplantadas por nuevos acuerdos estratégicos como lo son los consorcios, las fusiones, las alianzas y los “joint venture” celebrados entre los grandes grupos económicos globalizados que controlan las marinas mercantes de ultramar, y en consecuencia el gran negocio de los fletes navieros en el mundo.

Según la CEPAL⁴, actualmente existen solamente 3 grandes grupos económicos que controlan la totalidad de las marinas mercantes de ultramar en el mundo. Como corolario de este nuevo escenario, nos acabamos de enterar que el grupo “A.P. Moller-Maersk- Sealand” ha comprado la mayoría del paquete accionario de la “Hamburgsud Group”.

Nuestra empresa E.L.M.A., que operaba en este tipo de tráfico, comenzó su decadencia a principios de los años ´70, afectada por estos cambios. A principios de los ´80 casi la totalidad de su flota de más de 60 buques se hallaba amarrada o fondeada, todos por obsoletos, vetustos y con exceso de tripulantes, además eran buques de carga general (a excepción de 4 portacontenedores comprados a lo último) en los cuales era difícil y antieconómico transportar contenedores. A principio de los años ´90 E.L.M.A. había quedado fuera del mercado de los fletes internacionales por falta de competitividad y eficiencia.

A modo de consuelo, debo decir que lo sucedido con nuestra marina mercante de ultramar, ha sucedido con todas las marinas mercantes de ultramar, incluso las de los países más desarrollados y tradicionalmente marítimo, como EE.UU., Inglaterra, Alemania, Holanda por citar algunas. Estos países cuentan con interesantes marinas mercantes, pero de cabotaje fluvial, marítimo y “off shore”.

b-) Tráfico Tramp:

³ Organización Mundial del Comercio

⁴ CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe

Este fue y sigue siendo un mercado abierto y altamente competitivo, más aún “globalización” de por medio, nunca fue regulado por ningún mecanismo de “reserva de carga” como lo fueron las “conferencias marítimas” para el tráfico “Liner”.

Es un tráfico ideado para satisfacer las necesidades de un mercado de pocos cargadores de grandes volúmenes de carga a granel, tanto sólidos como líquidos, como lo son los granos, los combustibles etc., este tráfico no tiene itinerario fijo, su contratación se realiza en las bolsas de fletes o mercados de fletes o por medio de un representante o consignatario (bróker).



La negociación se inicia en forma verbal con una oferta del armador y una contraoferta del cargador, hasta que se cierra y firma el “contrato o póliza de fletamento” (“Charterparty” en inglés). En este tipo de contrato, el cargador contrata total o parcialmente la capacidad del buque, y pueden ser de dos tipos: por tiempo, es decir cuando el cargador necesita contratar el buque por un tiempo determinado (meses, años etc.) o por uno o más viajes, según las necesidades del cargador.

Nuestro país nunca tuvo “marina mercante de ultramar de tráfico tramp”, pese a los enormes volúmenes de granos que exportamos al mundo.

CONCLUSIONES

Retomando la pregunta “¿podemos recuperar la marina mercante?” a la luz de lo señalado anteriormente, deberíamos responder con otra pregunta “¿Cuál marina mercante?”, pues es en este punto cuando “La Teoría de las 3 Marinas Mercantes” cobra relevancia.

La Marina Mercante de Ultramar

Respecto a esta marina mercante, debo colegir que es imposible recuperarla debido a los profundos cambios que han ocurrido como consecuencia del proceso de “globalización económica” a partir de la década de los años ´70. Antes de este proceso, las “conferencias de fletes” fueron el sostén de estas “marinas mercantes de ultramar de bandera nacional”, pues ellas les garantizaban hasta el 50% de las cargas generadas por el comercio entre los países conferenciados, pero cuando cayeron estos acuerdos impulsados por el libre comercio, la contratación de los fletes fue liberada, dando inicio a un fuerte proceso de competencia entre las navieras, las cuales recurrieron a distintas estrategias y una de ellas fue la de matricular sus flotas en las denominadas “banderas de conveniencia” para minimizar costos, principalmente de tripulación, y obtener ventajas

impositivas, lo cual dio origen a las *“marinas mercantes globalizadas”*, pues sus tripulantes son de cualquier nacionalidad, sus capitales multinacionales y sus buques enarbolan distintas banderas de conveniencia. Estas nuevas marinas mercantes reemplazaron a las *“marinas mercantes de ultramar de bandera nacional”* como la concebíamos antes.

Para aclarar mejor este punto pongo el siguiente ejemplo: en la “conferencia de fletes” al norte de Europa, nuestra *“marina mercante de ultramar de bandera nacional”* (E.L.M.A.) estaba conferenciada con su igual alemana, entre las cuales estaba la naviera “Hamburg-Sud”, hoy día esa naviera es una naviera multinacional, globalizada, que enarbola *“banderas de conveniencia”*, o sea ya no pertenece al registro de buques alemán, y en consecuencia ya no forma parte de la marina mercante de aquel país.

No solo Argentina perdió su *“marinas mercantes de ultramar de bandera nacional”*, sino que también la perdieron las grandes y tradicionales potencias marítimas como Inglaterra, EE.UU., Alemania, Francia, Holanda etc. Pues en este nuevo escenario resulta imposible competir con los grandes grupos económicos globalizados que controlan los fletes navieros del mundo con estas *“marinas mercantes globalizadas”*. Cabe aclarar que estas nuevas marinas mercantes operan tanto en el tráfico LINER como el TRAMP.

La Marina Mercante de Cabotaje Fluvial

En principio debo decir que es posible su recuperación, pero para ello se debe analizar por separado, en sus dos modalidades de explotación, los transportes de *“carga a granel”* y el de *“carga general”*, pues ambas no solo comprenden distintas marinas mercantes, sino que interactúan en distintos mercados y con distintos competidores.

El Transporte de “Carga a Granel”

En este tipo de transporte fluvial, realizado por el sistema de convoyes de barcazas remolcadas por empuje, el competidor de nuestra bandera es la bandera paraguaya, en consecuencia, habrá que investigar cuales son nuestras ventajas competitivas, fortalezas y debilidades para determinar de que manera podríamos mejorar nuestra competitividad, y así ofrecer mejores atractivos para que los armadores elijan nuestra bandera.

El Transporte de “Carga General”

Esta es la marina mercante con más problemas. El transporte de este tipo de carga (contenedores, bultos, palletes etc.) requiere de una logística planificada y sincronizada que le garantice rapidez y regularidad al cargador, quien debe cumplir con fechas de embarque, retiro etc., de modo de minimizar riesgos de pagar sobrecostos o multas por demoras o sobreestadías etc.

Cuando el cargador planifica el envío de sus cargas, sabe en qué momento ha de contratar el transporte para que la carga esté o deba ser retirada justo a tiempo. En este escenario, es el camión el que mejor satisface las necesidades de rapidez y regularidad requerida por el cargador. Siempre habrá un camión disponible a tiempo.

Un barco fluvial convencional o una barcaza necesita transportar muchas toneladas de carga por viaje (bulto o contenedores), para que el negocio sea rentable; por otro lado, la mayoría de los cargadores no mueven grandes cantidades de carga por envío, así que reunir y coordinar el embarque de muchos cargadores es difícil; además cada cargador tiene distintas fechas de embarque o entrega de su carga, por lo tanto, no pueden esperar en puerto a que el barco fluvial complete su carga.

En consecuencia, para saber si podemos recuperar este tipo de transporte fluvial, es necesario hallar al “buque ideal” que compita con el camión en precio, rapidez y regularidad, para lo cual es necesario que la ingeniería naval, mediante la innovación, logre diseñar eficazmente al “buque ideal” y la que la evaluación económica garantice su eficiencia y efectividad.

POLÍTICA DE ESTADO

Para la elaboración de una “Política de Estado para el Sector Naviero” necesita aceptar que existen más de una “marina mercante”, que como se dijera anteriormente interactúan en mercados distintos y con distintas reglas de competencia etc., lo cual requiere que sean estudiadas y analizadas separadamente, pues cada una de ellas requiere de consideraciones y soluciones diferentes. En consecuencia, la elaboración de la misma requiere de:

1. Un “*Proyecto de Investigación*”, multidisciplinario y por separado para cada una de las marinas mercantes, sus correspondientes flotas y para cada tráfico, a efectos de obtener un diagnóstico referente a sus fortalezas y debilidades; sus ventajas comparativas y competitivas y las factibilidades de desarrollo en sus respectivos mercados y tráfico.
2. Un “*Programa de Desarrollo*” elaborado con los resultados de los diagnósticos de cada una de ellas y con los necesarios incentivos fiscales y financieros para incentivar la inversión privada en el sector.
3. Una *Ley* que apruebe el “Programa de Desarrollo”.

Proyecto de Investigación

Programa de Desarrollo

Ley