

**Rodolfo Paez, MBA**

Licenciado en Economía (UBA). Magister en Dirección de Empresas (MBA, Escuela de Dirección de Empresas de UADE). Director de la Carrera de Comercio Internacional (UdeMM)

El Transporte Marítimo Nacional y la Relación Macroeconómica Equilibrio Interno-Equilibrio Externo de la Argentina

Resumen

El equilibrio macroeconómico general de una nación requiere una óptima coordinación entre su sector interno y su sector externo. Históricamente, la economía de la Argentina, como la de otros países, ha padecido de un importante desequilibrio cíclico en estos sectores y por lo tanto en su coordinación. Para la Argentina, ha resultado y resulta, muy importante el sector externo. Su crecimiento económico y por ende sus niveles de empleo han dependido fuertemente de este sector. Características estructurales de su economía se han manifestado a través de problemas como el de la restricción externa, es decir divisas insuficientes como para atender sus obligaciones con el resto del mundo y, particularmente, mantener su aparato productivo abastecido de insumos importados, que no genera, de una manera sostenida. Las marinas mercantes nacionales, contribuyen, aunque no la solucionen, a resolver esta dificultad mediante el ahorro e ingreso neto de divisas que se visualiza en la Cuenta Corriente del Balance de Pagos. En el presente trabajo se analiza toda esta problemática,

particularmente para el caso de la marina mercante argentina.

Equilibrio interno y equilibrio externo

En toda economía, macroeconómicamente, no hay equilibrio interno sin equilibrio externo y no hay equilibrio externo sin equilibrio interno. Los dos equilibrios se interrelacionan unívocamente.

Por equilibrio interno, se entiende una situación de la economía doméstica en la que el producto real ha alcanzado su nivel potencial o de capacidad, y la tasa de inflación se manifiesta en un nivel reducido. Dicho en otros términos, se observa equilibrio interno cuando los recursos productivos con que cuenta un país están plenamente ocupados y el nivel general de precios estabilizado alrededor de un valor bajo.

Es tan malo para una economía que sus recursos disponibles se desaprovechen como también cuando se los sobre-emplea. La primera situación, desempleo, es comprensible inmediatamente, se despilfarran recursos. La segunda, tal vez menos entendible y menos nociva que la primera, también

implica un mal empleo de los recursos productivos.

El desempleo y el sobre-empleo de recursos productivos generan fluctuaciones en el nivel general de precios, perdiéndose con ello seguridad en el valor de la moneda doméstica. La moneda pierde utilidad como guía de las decisiones económicas. En particular, un nivel de precios inestable altera el valor de los préstamos y provoca la redistribución de la riqueza entre acreedores y deudores. Si el deudor en moneda doméstica es el gobierno, un alza repentina del nivel de precio provoca una reducción en el valor real de la deuda pública generando un "impuesto inflacionario" hacia los ciudadanos y, al mismo tiempo afecta su credibilidad empeorando con ello su capacidad de endeudamiento.

La noción de equilibrio interno cuenta con elementos objetivos de referencia como el "pleno empleo" y la "estabilidad de precios". Las estadísticas sobre ocupación y los índices de precios sus indicadores.

En cuanto al equilibrio externo, su definición es más compleja así como también la obtención de su indicador.

La base para analizar el equilibrio externo es el balance de pagos nacional. El balance de pagos es un estado sistemático que resume las transacciones económicas internacionales entre los residentes del país que lo confecciona y los del resto del mundo. Se considera residente del país a toda persona física o jurídica, cualquiera sea su nacionalidad, que manifiesta su centro de atención de interés económico o actividad principal dentro de la frontera del país. Se acepta internacionalmente que un individuo se presume residente del país, si permanece o tiene intención de permanecer en el mismo durante un año o más. En cuanto a las personas jurídicas, la residencia se acepta como dada cuando estas producen una cantidad significativa de bienes o prestan una cantidad significativa de servicios en el país, para lo cual deberán mantener un establecimiento productivo durante un año o más. La estructura del balance de pagos utilizada en la Argentina se muestra en el Cuadro N° 1.

Charles P. Kindleberger señala que equilibrio externo puede definirse como el estado de la balanza de pagos que, dado un conjunto de variables y parámetros, puede ser sostenido sin intervención de políticas económicas oficiales. Este conjunto dado abarca "el ingreso nacional, niveles de precios y detrás de ellos preferencias, recursos y las funciones de producción para la cuenta corriente, y para la cuenta capital, las propensiones a invertir y a ahorrar, la preferencia por la liquidez, las ofertas de dinero y las opiniones acerca del valor de la moneda de un país relativamente al de activos alternativos, que tengan los individuos y las autoridades monetarias".

Pero, observando el saldo del balance de pagos de una nación puede conceptualizarse operativamente el equilibrio externo?. Evidentemente, no se puede. El balance de pagos de una nación es un estado histórico, es un estado ex post. Su resultado, suele contener, por ejemplo, la influencia de políticas

monetarias, fiscales o de ingresos que condujeron a deflación y desempleo internos, a efectos de reducir la demanda de divisas para importaciones, o controles directos al movimiento de capitales, o restricciones cuantitativas al comercio exterior. Luego, para definir operativamente equilibrio externo, y obtener una definición como la de Kindleberger, habría que excluir débitos y créditos que impliquen la influencia de ciertas políticas económicas. Siendo el balance de pagos un estado contable histórico tal exclusión resulta prácticamente imposible.

Dada tal imposibilidad, frecuentemente es una concepción empírica definir el equilibrio externo como una posición en cuenta corriente que puede mantenerse mediante afluencia de capital en condiciones compatibles con las perspectivas de crecimiento de la economía sin recurrir a restricciones de comercio exterior o de pagos, para que el nivel de las reservas internacionales sea adecuado y relativamente estable. Esto no implica necesariamente que el balance en cuenta corriente tiene que estar equilibrado, es decir tener un resultado cero. Luego, los hacedores de política económica suelen establecer algún objetivo para la cuenta corriente, cuya consecución se convierte en su objetivo de equilibrio externo. Si bien dicho objetivo no implica generalmente un resultado igual a cero, tratan de evitar fuertes superávits o déficits, salvo que los justifiquen, de una manera prudencial, por potenciales ganancias en el comercio inter-temporal.

Importancia del sector externo en la economía argentina

En la Argentina, el sector externo tiene un importante papel en la relación equilibrio interno-equilibrio externo. Lo típico ha sido que el nivel y la tasa de crecimiento de la actividad económica interna estuvieron determinados por la evolución del sector externo.

Las exportaciones dependen del crecimiento de la economía mundial y del tipo de cambio real, las importaciones son fuertemente dependientes de la producción doméstica, del Producto Bruto Interno, y del tipo de cambio real.

La economía argentina ha mostrado hasta el presente una serie de problemas estructurales vinculados con dicho sector:

- Restricción externa y consecuentemente fuerte endeudamiento internacional, sin el consiguiente respaldo de reservas internacionales, y crisis recurrentes de balance de pagos: desde el año 1821, entonces Provincias Unidas del Río de la Plata, la Argentina observa hasta nuestros días una larga historia en materia de endeudamiento externo, incluyendo refinanciaciones y cesaciones de pago (default), consecuencia de restricciones externas (insuficiencia de divisas), con las consecuentes crisis de balance de pagos.
- Relación de complementariedad entre las importaciones y la producción doméstica: tal como puede verse en el Cuadro N° 2, los bienes de consumo tan sólo representan alrededor de un 10 % de las importaciones totales; el resto, entre un 89 y un 90 %, constituyen bienes de suma importancia para el aparato productivo. El aparato productivo interno requiere un flujo óptimo de importaciones de estos bienes a los efectos de mantener y acrecentar su operatividad. Insuficiencias en su stock frente a una escasez de divisas (restricción externa) paraliza parcialmente o totalmente el aparato productivo interno.
- Estructura productiva fuertemente vinculada con el sector primario y en consecuencia muy dependiente de este en materia de exportaciones y captación de divisas, lo que se exporta, al mismo tiempo se consume: la Argentina es un "país pequeño", en el sentido que no

influye en la formación de los precios internacionales. Un aumento en los precios internacionales de cereales y oleaginosas, o de la carne vacuna, mejora claramente la performance exportadora del país, pero al mismo tiempo plantea un dilema de asignación: a quién privilegiar, al sector exportador que genera divisas o a los consumidores internos de esos bienes?. El dilema, surge porque al aumentar los precios externos de estos bienes, en forma directa o intermedia, se produce inflación reduciendo con ello el ingreso real de los consumidores domésticos. En el Cuadro N° 3 puede visualizarse la estructura de las exportaciones argentinas.

- Enfermedad holandesa (en alusión a los problemas que se plantearon en Holanda en 1960 por el descubrimiento de gas natural): un importante aumento en el valor de la exportación de un producto, o de un conjunto de productos, disminuye el tipo de cambio real, perjudica a los productores del resto de los bienes importables y a los que los tratan de sustituir. En la Argentina, un ejemplo es lo que ocurrió con la soja con posterioridad a la crisis económica del año 2001. El boom de la soja hizo que: a) todos los recursos productivos se destinen a ese bien, retirándose de otras producciones, abandonándose estas o limitándose a zonas marginales,

lo que se observó con la producción de carne vacuna, generándose una descapitalización en esta actividad y, b) se afecte al resto de las manufacturas, una desindustrialización indirecta, que se suma a la pérdida de competitividad por la disminución en el tipo de cambio real, consecuencia del fuerte ingreso de divisas por liquidación de las exportaciones de soja.

- Sector industrial con orientación al consumo interno y muy reducido hacia las exportaciones.

Cuadro N° 1: Estructura del Balance de Pagos

	Rubros y Cuentas	Comentario
A	Cuenta Corriente (I + II + III + IV)	
	I. Mercancías Exportaciones de mercaderías (FOB) Importaciones de mercaderías (FOB)	Este rubro constituye el "Balance Comercial".
	II. Servicios Exportaciones de servicios Importaciones de servicios	Ingresos y egresos por fletes, seguros, gastos portuarios, servicios personales, culturales y recreativos, entre otros.
	III. Rentas Rentas de inversión Intereses Utilidades y dividendos Otras rentas	Se refiere a ingresos y egresos por rentas de capital financiero, así como también los derivados del trabajo.
	IV. Transferencias corrientes	Se trata de partidas reales o financieras que no tienen contrapartida ni real ni financiera, como por ejemplo las remesas de emigrantes o las ayudas sin lucro económico entre países.
B	Cuenta Capital y Financiera (V + VI)	
	V. Cuenta Capital	Registra las transacciones de activos no financieros no producidos, como la tierra y los recursos del subsuelo y las relacionadas con activos intangibles.
	VI. Cuenta financiera Sector Bancario BCRA Otras entidades financieras Sector público no financiero Gobierno Nacional Gobiernos Locales Empresas y otros Sector privado no financiero	Las transacciones que se registran en este rubro modifican la posición acreedora-deudora del país en relación con el exterior.
C	Errores u omisiones	
D	Variación de Reservas Internacionales (A + B + C)	Es el "Resultado del Balance de Pagos"
	Reservas BCRA Ajuste por tipo de pase	

Cuadro N° 2: Estructura de las importaciones de la Argentina

Tipo de bienes	(Porcentajes)							
	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Bienes de Capital	22,0	15,7	23,4	20,5	18,7	17,4	16,4	19,3
Bienes intermedios	34,2	50,7	33,4	31,1	29,3	29,1	26,5	28,7
Combustibles y lubricantes	9,3	7,9	4,1	8,4	13,2	13,4	15,4	16,7
Piezas y accesorios para bienes de capital	11,9	16,9	17,6	20,2	20,1	21,2	21,7	19,2
Bienes de consumo	19,4	8,1	18,2	11,6	10,8	10,5	10,1	10,2
Vehículos automotores de pasajeros	2,3	0,3	3,2	7,9	7,5	7,9	9,6	5,5
Resto	0,9	0,4	0,1	0,3	0,4	0,5	0,3	0,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).

Cuadro N° 3: Estructura de las exportaciones de la Argentina

Tipo de bienes	(Porcentajes)							
	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Productos Primarios	36,9	25,8	20,4	22,2	24,1	23,7	22,9	20,8
Manufacturas de origen agropecuario	40,3	39,1	29,8	33,2	33,6	33,4	35,4	39,1
Manufacturas de Origen industrial	19,3	27,2	31,2	35,0	34,4	34,2	34,8	33,6
Combustibles y energía	3,5	7,9	18,6	9,6	7,9	8,7	6,9	6,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).

La importancia del sector externo para la economía argentina puede observarse en el Cuadro N° 4, para el período 1986 - 2014, a través del comportamiento de ciertos indicadores tales como:

- Índice de Términos del Intercambio (ITI): se define como el cociente entre el índice de precios de exportaciones (IPX) y el índice de precios de las importaciones (IPM), referidos ambos a la misma base, multiplicado por cien. Se trata de un estadígrafo que indica la evolución en el tiempo de la relación de precios registrada durante el período base. Expresado en otros términos, es representativo de la capacidad de compra de un volumen de exportaciones. Permite responder a la siguiente pregunta: en qué proporción ha aumentado o disminuido el número de unidades que deben exportarse para financiar la importación de igual cantidad de productos que se introducía en el país durante el año base?. Un incremento (disminución) de este índice en un período determinado significa que los precios de las exportaciones han aumentado (caído) más que los precios de las importaciones.

$$ITI = \frac{IPX}{IPM} \times 100 \quad (1)$$

- Poder de Compra de las Exportaciones (PCX): consiste en el cociente entre el valor de las exportaciones a precios corrientes (X) en dólares y el índice de precios de las importaciones (IPM), multiplicado por cien. Mide las unidades físicas de importaciones que se pueden adquirir con las exportaciones del período. También puede obtenerse multiplicando las exportaciones en términos reales (X/IPX) por el Índice de Términos del Intercambio y dividiendo por 100.

$$PCX = \frac{X}{IPM} \times 100 = \left[\left(\frac{X}{IPX} \times 100 \right) \left(\frac{ITI}{100} \right) \right] \quad (2)$$

- Efecto de los Términos del Intercambio (ETI): cuando un país se beneficia de un aumento del índice de términos del intercambio en relación al período base, requerirá una cantidad menor de exportaciones para poder pagar un volumen dado de importaciones o, alternativamente podrá adquirir un volumen mayor de importaciones sin alterar la cantidad exportada, comparativamente con el período base. Esto significa que, dado el nivel de producción interna, medido a través del Producto Bruto Interno real, es decir a precios constantes, el país estará en condiciones de aumentar su demanda interna en bienes de consumo o de inversión, mediante una disminución de los volúmenes exportados, que conduzca a un mayor gasto interno en bienes nacionales, o mediante un aumento de los volúmenes importados que permita un mayor gasto interno en bienes del resto del mundo. Naturalmente, una disminución del índice de términos del intercambio, en relación al año base, plantea un movimiento inverso.

Dicho en otros términos, una mejora (empeoramiento) en los términos del intercambio, incrementa (reduce) el poder de compra del Producto Bruto Interno en términos reales.

El efecto de los términos del intercambio permite cuantificar la captura del esfuerzo productivo del resto del mundo (ganancia) o la transferencia de parte del esfuerzo productivo interno hacia el exterior, fruto del comercio internacional.

Formalmente se tienen las siguientes relaciones:

$$\begin{aligned} \text{Índice de Precios Implícitos del PBI} = DI &= \frac{\text{PBI a precios corrientes de mercado}}{\text{PBI a precios constantes de mercado}} = \\ &= \frac{C + G + I + X - M}{C/IPC + G/IPG + I/IPI + X/IPX - M/IPM} \times 100 \end{aligned} \quad (3)$$

Siendo:

C = demanda de bienes de consumo del sector privado (precios corrientes).

G = gasto público = demanda de bienes de consumo del sector público (precios corrientes).

I = demanda de bienes de inversión pública y privada (precios corrientes).

X = exportaciones de bienes (precios corrientes).

M = importaciones de bienes (precios corrientes).

IPC, IPG, IPI, IPX, e IPM = índices de precios del consumo, el gasto público, la inversión, las exportaciones y las importaciones, respectivamente.

$$\text{Producto Bruto Interno real} = \text{PBI} = \frac{C + G + I + X - M}{DI} \times 100 \quad (4)$$

$$\text{Ingreso Bruto Interno real} = \text{YBI} = \text{PBI} \pm \text{ETI} \quad (5)$$

Donde:

YBI = ingreso bruto interno real

ETI = efecto de los términos del intercambio (Ganancia o pérdida)

$$\text{ETI} = \frac{X}{IPX} \left(\frac{IPX}{IPM} \right) / 100 \quad (6)$$

- Cuenta Corriente del Balance de Pagos (XN): tal como se diagramó en el Cuadro N° 1 la cuenta corriente del balance de pagos comprende los rubros Mercancías, Servicios reales, Rentas y Transferencias corrientes. Su saldo (superávit o déficit) resulta muy importante como indicador del equilibrio externo y para establecer un objetivo de política económica al respecto. Podemos establecer las siguientes relaciones formales:

Sea la relación oferta agregada igual a demanda agregada:

$$YBN = C + G + I + XN \quad (7)$$

Donde:

YBN = Ingreso bruto nacional.

XN = cuenta corriente del balance de pagos.

Por otra parte, definimos el ingreso disponible como el ingreso nacional (suma de remuneraciones a los factores productivos internos y externos, YBN), menos los impuestos netos (T), es decir los impuestos o recaudación tributaria bruta, menos transferencias gubernamentales (pagos de subsidios, jubilaciones y pensiones)

$$Yd = YBN - T \quad (8)$$

En la relación (7) restemos en ambos miembros la misma variable T:

$$YBN - T = C + G - T + I + XN \quad (9)$$

Pero, el primer miembro es, según (8) el ingreso disponible y este tiene sólo dos destinos, o se consume (C) o se ahorra (S). Luego reemplazando se tiene:

$$C + S = C + G - T + I + XN \quad (10)$$

Simplificando y haciendo un pasaje de términos de miembro a miembro, tenemos:

$$[S + (T - G)] - I = XN \quad (11)$$

relación que nos dice que el ahorro privado (S) más el ahorro público (T - G), es decir el ahorro nacional, menos la inversión, es igual al saldo de la cuenta corriente. Si el ahorro nacional resulta ser mayor que la inversión de un período se impacta positivamente a la cuenta corriente, y viceversa.

Volviendo a la relación (7), realizando pasajes de términos de un miembro a otro, obtenemos:

$$YBN - (C + G + I) = XN \quad (12)$$

Que se interpreta como que: si el país produce (YBN) más que lo que gasta (C + G + I), se favorece la cuenta corriente, y viceversa.

Explicado el sentido e interpretación de los indicadores, volviendo al Cuadro N° 4 puede observarse sus comportamientos en relación de fuerte interdependencia con el crecimiento económico argentino, es decir la importancia del equilibrio del sector externo.

El transporte marítimo internacional, su importancia para las economías nacionales

El transporte marítimo integra la logística internacional y representa alrededor del 80 % del volumen del comercio exterior mundial. Si bien el flujo continuo de los movimientos de mercancías hace necesario la utilización de sistemas de transporte multimodal, el modo marítimo se constituye en la columna vertebral del comercio global.

En el Cuadro N° 5 se detalla la evolución del transporte marítimo internacional de mercancías en el período 2000 - 2014, según tipo de mercancía.

Desde el punto de vista de las economías nacionales, su transporte marítimo también representa un porcentaje muy importante de su comercio exterior. El Cuadro N° 6 muestra su participación en el comercio exterior por agua.

Cuadro N° 4: Indicadores del Sector Externo de la Argentina

Años	Variación del PBI	Índice de Términos del Intercambio	Exportaciones	Poder de Compras de las Exportaciones	Efecto de los Términos del Intercambio	Cuenta Corriente
	(%)	(2004 = 100)	(Millones de U\$S a precios de 2004)			(Millones de U\$S)
1986	7,3	75,4	9.429,7	7.110,0	-2.319,7	-2.861,0
1987	2,6	80,8	8.382,5	6.773,1	-1.609,4	-4.230,0
1988	-1,9	87,8	10.352,3	9.089,3	-1.263,0	-1.572,0
1989	-6,2	81,7	10.631,6	8.686,0	-1.945,6	-1.304,0
1990	0,1	77,7	14.055,5	10.921,1	-3.134,4	-1.833,0
1991	8,9	79,4	13.981,4	11.101,2	-2.880,2	-2.861,0
1992	8,7	83,8	14.023,0	11.751,3	-2.271,7	-5.558,0
1993	6,0	83,6	15.214,2	12.719,1	-2.495,1	-8.209,0
1994	5,8	84,4	18.008,4	15.199,1	-2.809,3	-10.981,0
1995	-2,8	87,9	22.266,3	19.572,1	-2.694,2	-5.104,0
1996	5,5	92,3	23.953,3	22.108,9	-1.844,4	-6.755,0
1997	8,1	90,2	27.569,7	24.867,9	-2.701,8	-12.116,0
1998	3,9	85,0	31.070,5	26.409,9	-4.660,6	-14.465,0
1999	-3,4	79,1	30.410,3	24.054,5	-6.355,8	-11.910,0
2000	-0,8	86,5	30.983,9	26.801,1	-4.182,8	-8.955,0
2001	-4,4	84,4	32.882,2	27.752,6	-5.129,6	-3.780,0
2002	-10,9	86,4	32.944,5	28.464,0	-4.480,5	8.767,0
2003	8,8 (8,5)	93,4	34.610,6	32.326,3	-2.284,3	8.140,0
2004	9,0 (8,9)	100,0	34.608,0	34.608,0	0,0	3.212,0
2005	9,2 (8,5)	97,0	38.610,7	37.452,4	-1.158,3	5.274,0
2006	8,4 (8,1)	101,3	40.366,1	40.890,9	524,8	7.768,0
2007	8,0 (8,6)	107,6	42.777,8	46.028,9	3.251,1	7.354,0
2008	3,1 (3,0)	120,6	42.342,8	51.065,4	8.722,6	6.755,0
2009	0,1 (-4,1)	121,6	37.803,7	45.969,3	8.165,6	11.127,0
2010	9,1 (8,2)	125,1	43.002,1	53.795,5	10.793,5	2.818,0
2011	8,6 (5,2)	139,2	44.468,7	61.900,4	17.431,7	-1.568,0
2012	0,9 (-0,4)	144,8	41.521,8	60.123,6	18.601,8	22,0
2013	3,1 (2,8)	134,9	42.995,7	58.001,2	15.005,5	-4.696,0
2014	0,5 (-2,6)	131,9	38.700,5	51.046,0	12.345,5	-5.069,0

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) y Banco Central de la República Argentina (BCRA). Para la Cuenta Corriente, 1986-1990, metodología del Balance de Pagos distinta a la del período 1991-2013. PBI 2003-2013, entre paréntesis, Orlando J. Ferreres y Asociados.

Cuadro N° 5: Transporte Marítimo Mundial de Mercancías

Años	Petróleo crudo y derivados	Principales graneles sólidos (x)	Otros graneles	Carga en container	Carga general	Carga líquida y gaseosa	Total de mercancías	Demanda Total
	Millones de Toneladas							Miles de Millones Ton-millas
2000	2.248	1.219	874	607	918	143	6.108	30.648
2001	2.219	1.262	976	628	922	143	6.150	30.804
2002	2.190	1.308	1.003	692	975	149	6.317	30.958
2003	2.346	1.389	1.064	802	915	161	6.677	32.908
2004	2.504	1.509	1.142	911	893	169	7.128	35.451
2005	2.587	1.609	1.185	1.002	876	180	7.439	36.830
2006	2.658	1.709	1.271	1.091	865	199	7.793	39.401
2007	2.699	1.836	1.368	1.214	790	210	8.117	40.830
2008	2.722	1.937	1.362	1.269	832	215	8.337	41.818
2009	2.642	1.997	1.197	1.131	813	223	8.003	39.719
2010	2.753	2.234	1.358	1.280	885	263	8.773	44.057
2011	2.771	2.344	1.484	1.383	893	288	9.173	48.579
2012	2.828	2.541	1.547	1.445	919	283	9.563	48.750
2013	2.834	2.677	1.632	1.524	965	282	9.914	50.500
2014	2.893	2.844	1.649	1.623	1.020	296	10.325	52.418

Fuente: Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), 2014.

(x): carbón mineral, mineral de hierro y granos.

Si se analiza la participación del transporte marítimo en el Producto Bruto Interno de los países se observará, en general, su reducido valor relativo, excepto en países como Panamá, quien por tener un registro de buques de "bandera de conveniencia" alcanza aproximadamente un valor del 21 %, constatándose que aproximadamente el 45 % de las empresas abanderadas tienen oficinas en el país. En el caso de la Argentina las cuentas nacionales lo contabilizan en el rubro "Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones". En el período 2004 - 2013, este rubro se comportó estructuralmente como se puede observar en el Cuadro N° 7.

Cuadro N° 6: Transporte Marítimo y Fluvial del Comercio Exterior de Argentina

Años	Exportaciones	Importaciones	Total Comercio Exterior	Transportado por vía marítima y fluvial	Participación
	(Miles de Toneladas)				%
1985	38.628,3	7.630,3	46.258,6	38.392,7	90,0
1986	30.272,5	9.607,0	39.879,5	35.380,3	91,0
1987	23.348,0	11.729,4	35.077,4	31.464,4	89,7
1988	29.183,3	11.614,5	40.797,8	36.922,0	90,5
1989	27.190,6	9.705,1	36.895,7	32.984,7	89,4
1990	39.082,4	8.145,6	47.228,0	42.694,1	90,4
1991	38.890,3	9.992,8	48.883,1	43.652,6	89,3
1992	42.468,5	13.959,4	56.427,9	50.773,6	89,9
1993	40.794,6	13.985,3	54.779,9	48.863,7	89,2
1994	46.678,0	17.212,8	63.890,8	54.179,4	84,8
1995	57.718,3	17.669,8	75.368,1	63.686,0	84,5
1996	62.432,5	19.580,2	82.012,7	68.808,6	83,9
1997	69.994,8	22.769,8	92.764,6	77.458,4	83,5
1998	82.530,1	24.383,9	106.914,0	88.738,6	83,0
1999	77.807,1	20.871,1	98.678,2	81.212,1	82,3
2000	82.751,5	21.584,6	104.336,1	87.454,7	83,8
2001	89.911,5	18.963,5	108.874,9	90.472,7	83,1
2002	89.019,8	13.381,8	102.401,6	84.972,8	83,0
2003	94.789,0	17.017,4	111.806,4	s/d	s/d
2004	99.199,6	22.220,8	121.420,4	s/d	s/d
2005	102.722,1	24.590,0	127.312,1	91.573,8	71,9
2007	105.596,2	30.078,7	135.674,9	102.405,8	75,5
2008	91.275,1	28.295,2	119.570,3	s/d	s/d
2009	82.229,1	22.105,6	104.334,7	s/d	s/d
2010	99.692,1	30.633,2	130.325,3	s/d	s/d
2011	101.670,6	38.099,0	139.769,6	s/d	s/d
2012	98.753,4	32.586,5	131.339,9	s/d	s/d
2013 (x)	94.350,5	35.364,1	129.714,6	s/d	s/d

Fuente: Comercio Exterior: 1985-2013, INDEC. Transporte Marítimo: 1985-2003, "Compendio Estadístico de la Navegación", (R. Delú); 2005 y 2007 "Conexión Logística y de Infraestructura Latinoamericana", (P. M. Sosa Pinilla, D. Vaca Villegas). (x) datos provisorios.

Cuadro N° 7: PBI Transporte Almacenamiento y Comunicaciones

Años	Total PBI a Precios de mercado	Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones	
	Miles de \$ a precios 2004	Miles de \$ a precios 2004	% sobre el PBI
2004	535.828.338	35.845.189	6,7
2005	585.116.447	40.432.384	6,9
2006	634.055.144	44.709.007	7,0
2007	684.797.886	50.203.810	7,3
2008	706.041.082	53.437.260	7,6
2009	708.397.733	53.168.580	7,5
2010	770.835.940	58.737.843	7,6
2011	836.888.837	63.600.479	7,6
2012	844.807.455	64.482.763	7,6
2013	869.520.376	66.259.189	7,6

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).

Tal como se detalla, la participación del agregado "Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones" es relativamente baja respecto de las restantes ramas de actividad de la economía. Y si se desagrega el conjunto, se estima que los transportes representan alrededor del 57 % del mismo, porcentaje dentro del cual tan solo le corresponde un 0,3 % al transporte por agua. A su vez, si nos centramos en el transporte por agua como generador de empleo, también constatamos su relativa baja contribución. Un estudio realizado por la Administración Federal de Ingresos Públicos constató que el sector transporte marítimo y fluvial verificó los siguientes niveles de empleo:

Años	Cantidad de ocupados
2005	5.342
2006	5.680
2007	6.778
2008	7.324
2009	7.308
2010	7.729

De lo visto podría concluirse en que es reducida la importancia del transporte marítimo y fluvial para la economía mundial y particularmente para las economías nacionales. Sin embargo no es así.

Para la economía mundial, el transporte marítimo, por su participación, se convierte en la columna vertebral del sistema logístico que permite que ocurra el comercio internacional de mercancías. Y para las economías nacionales, este modo de transporte resulta esencial para facilitar su comercio exterior y dar seguridad en la cobertura de tráficos considerados vitales para el país. Y es más, su actividad puede implicar, cuando se posee una marina mercante propia, una contribución positiva al logro del equilibrio externo, a través de su incidencia en la cuenta corriente del balance de pagos.

Las marinas mercantes, intervienen en la cuenta corriente del balance de pagos específicamente en el rubro "Servicios" a través de ingresos y egresos de divisas por fletes, pasajes, gastos portuarios, arrendamiento de buques y de contenedores, entre otras fuentes, originadas en la prestación de servicios de transporte marítimo y fluvial del comercio exterior de mercancías y pasajeros.

En el Cuadro N° 8, se detalla la generación de divisas por fletes del transporte marítimo y fluvial del comercio exterior de la Argentina y entre puertos extranjeros. A su vez en el Cuadro N° 9 se presentan los movimientos de divisas por pasajes, gastos portuarios y arrendamiento de buques. Con los datos de los dos cuadros, convenientemente organizados, podemos diagramar tres balances:

- Balance Naviero Nacional.
- Contribución Neta de la Marina Mercante Nacional a la Cuenta Corriente del Balance de Pagos.
- Balance Naviero General.

Cuadro N° 8: Fletes generados por el transporte marítimo y fluvial internacional de la Argentina

Años	Buques armadores residentes				Buques de armadores no residentes			Total fletes
	Export.	Import.	Entre puertos	Total fletes	Export.	Import.	Total fletes	
Millones de U\$S corrientes								
1980	175,2	641,8	109,1	926,1	827,9	215,7	1.473,6	2.399,7
1985	239,4	107,2	88,4	435,0	1.710,9	100,3	1.811,2	2.246,2
1990	175,9	118,6	93,7	388,2	1.420,3	107,7	1.528,0	1.916,2
1991	105,6	120,4	77,1	303,1	1.549,2	292,1	1.841,3	2.144,4
1992	84,5	136,4	74,7	295,6	1.321,5	550,3	1.871,8	2.167,4
1993	48,5	91,0	60,6	200,1	1.311,8	626,5	1.938,3	2.138,4
1994	63,7	75,9	47,2	186,8	1.478,6	797,4	2.276,0	2.462,8
1995	94,9	57,3	40,1	192,3	1.938,5	762,2	2.700,7	2.893,0
1996	81,3	55,5	35,5	172,3	2.228,3	829,7	3.058,0	3.230,3
1997	93,4	67,0	31,2	191,6	2.444,0	995,9	3.439,9	3.631,5
1998	87,0	65,5	34,0	186,5	2.186,2	936,1	3.122,3	3.308,8
1999	87,2	49,7	41,0	177,9	1.894,0	718,4	2.612,4	2.790,3
2000	105,3	49,5	37,6	192,4	2.133,7	715,2	2.848,9	3.041,3
2001	87,2	46,8	46,9	180,9	2.036,2	594,3	2.630,5	2.811,4
2002	103,2	37,7	11,3	152,2	1.820,6	242,0	2.062,6	2.214,8
2003	100,3	40,4	6,0	146,7	1.995,4	337,1	2.332,5	2.479,2
2004	78,4	33,9	6,2	118,5	2.169,0	550,4	2.719,4	2.837,9
2005	48,4	30,0	5,5	83,9	2.374,8	729,0	3.103,8	3.187,7
2006	34,1	17,5	1,3	52,9	2.525,9	808,6	3.334,5	3.387,4
2007	37,8	26,2	0,6	64,6	2.761,2	1.242,3	4.003,5	4.068,1
2008	40,2	28,7	3,0	71,9	3.460,7	1.728,2	5.188,9	5.260,8
2009	36,3	14,7	2,0	53,0	2.747,3	840,3	3.587,6	3.640,6
2010	38,8	15,4	9,5	63,7	3.646,3	1.442,3	5.088,6	5.152,3
2011	33,6	16,3	39,2	89,1	4.220,5	1.784,3	6.004,8	6.093,9
2012	30,8	23,8	40,0	94,6	3.859,5	1.551,3	5.410,8	5.505,4
2013	30,2	12,0	60,0	102,2	3.971,0	1.716,3	5.687,3	5.789,5
2014	30,0	11,7	76,1	117,8	3.516,7	1.530,4	5.047,1	5.164,9

Fuente: Dirección Nacional de Cuentas Internacionales. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Cuadro N° 9: Pasajes, gastos portuarios y arrendamientos originados en el transporte marítimo y fluvial internacional de la Argentina

Años	Buques de armadores residentes			Buques de armadores no residentes	
	Pasajes	Gastos en puertos extranjeros	Gastos por arrendamientos	Pasajes	Gastos en puertos argentinos
	Millones de U\$S corrientes				
1980	5,7	283,5	85,6	20,2	292,0
1985	2,5	114,9	74,6	4,6	269,3
1990	4,3	89,1	40,6	11,8	182,8
1991	6,7	70,6	20,1	19,0	204,7
1992	10,1	63,4	33,0	26,1	210,9
1993	10,6	44,9	14,3	27,7	187,3
1994	10,6	46,7	21,5	34,9	165,3
1995	5,0	48,1	26,1	32,5	226,2
1996	5,5	43,1	23,4	41,8	254,2
1997	7,1	47,9	26,0	48,1	257,8
1998	7,0	46,6	25,3	50,2	273,7
1999	8,5	44,4	26,0	49,8	252,7
2000	8,9	47,4	28,8	41,6	282,4
2001	7,0	45,3	20,4	39,0	279,1
2002	5,2	38,2	16,8	20,3	241,6
2003	3,9	16,8	6,6	17,2	279,6
2004	3,0	16,2	9,1	25,8	299,3
2005	s/d	11,1	-3,4	31,2	348,5
2006	s/d	7,8	-3,9	32,9	412,5
2007	s/d	8,3	1,2	43,0	467,2
2008	s/d	15,4	-1,3	60,8	543,1
2009	s/d	11,5	3,0	64,7	466,7
2010	s/d	10,3	2,1	65,0	575,8
2011	s/d	13,8	34,7	66,1	657,6
2012	s/d	7,9	25,9	72,6	710,3
2013	s/d	8,9	34,3	80,9	748,7
2014	s/d	11,8	31,7	60,6	744,4

Fuente: Dirección Nacional de Cuentas Internacionales. Ministerio de Economía.

Cuadro N° 10: Balance Naviero Nacional (Millones de U\$S)

Con-	ceptos	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
	Ingresos de Divisas								
1.	Fletes percibidos por el transporte de exportaciones buques de empresas residentes	175,2	175,9	105,3	38,8	33,6	30,8	30,2	30,0
2.	Fletes percibidos entre puertos extranjeros por buques de empresas residentes	109,1	93,7	37,6	9,5	39,2	40,0	60,0	76,1
3.	Pasajes de no residentes en el país transportado en buques de empresas residentes	3,2	1,3	3,1	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
4.	Gastos efectuados en puertos argentinos por buques de empresas no residentes	291,5	182,8	282,4	575,8	657,6	710,3	748,7	744,4
A.	Total Ingresos	579,0	453,7	428,4	624,1	730,4	781,1	838,9	850,5
	Egresos de Divisas								
5	Fletes percibidos por buques de empresas no residentes por el transporte de importaciones	215,7	107,7	715,2	1.442,3	1.784,3	1.551,3	1.716,3	1.530,4
6	Pasajes de residentes en el país transportados en buques de empresas no residentes	20,2	11,8	41,6	65,0	66,1	72,6	80,9	60,6
7	Gastos en puertos extranjeros por buques de empresas residentes	283,5	89,1	47,4	10,3	13,8	7,9	8,9	11,8
8	Arrendamientos de buques	85,6	40,6	28,8	2,1	34,7	25,9	34,3	31,7
B.	Total Egresos	605,0	249,2	833,0	1.519,7	1.898,9	1.657,7	1.840,4	1.634,5
A - B	Balance Naviero	-26,0	204,5	-404,3	-895,6	-1.168,5	-876,6	-1.001,5	-784,0

Fuente: Dirección Nacional de Cuentas Internacionales., Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Cuadro N° 11: Contribución neta de la Marina Mercante Nacional a la Cuenta Corriente del Balance de Pagos (Millones de U\$S)

	Conceptos	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
	Ahorro de divisas								
1.	Fletes percibidos por el transporte de importaciones en buques de empresas residentes	641,8	118,6	49,5	15,4	16,3	23,8	12,0	11,7
2.	Pasajes de residentes del país transportados en buques de empresas residentes	2,5	3,0	5,8	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
A	Total del ahorro	644,3	121,6	55,3	15,4	16,3	23,8	12,0	11,7
	Ganancia de divisas								
3	Fletes percibidos por el transporte de exportaciones en buques de empresas residentes	175,2	175,9	105,3	38,8	33,6	30,8	30,2	30,0
4	Fletes percibidos entre puertos extranjeros por buques de empresas residentes	109,1	93,7	37,6	9,5	39,2	40,0	60,0	76,1
5	Pasajes de no residentes en el país transportados en buques de empresas residentes.	3,2	1,3	3,1	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
B	Total de ganancia	287,5	270,9	146,0	48,3	72,8	70,8	90,2	106,1
A + B	Contribución Bruta	931,8	392,5	201,3	63,7	89,1	94,6	102,2	117,8
Menos	Gastos en puertos extranjeros por buques de empresas residentes	283,5	89,1	47,4	10,3	13,8	7,9	8,9	11,8
	Arrendamientos de buques	85,6	40,6	28,8	2,1	34,7	25,9	34,3	31,7
= C	Contribución Neta	562,7	262,8	125,1	51,3	40,6	60,8	59,0	74,3

Fuente: Dirección Nacional de Cuentas Internacionales, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Cuadro N° 12 Balance Naviero General (Millones de U\$S)

	Conceptos	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
	Ingresos de Divisas								
1.	Fletes percibidos por el transporte de importaciones en buques de empresas residentes	641,8	118,6	49,5	15,4	16,3	23,8	12,0	11,7
2.	Fletes percibidos por el transporte de exportaciones buques de empresas residentes	175,2	175,9	105,3	38,8	33,6	30,8	30,2	30,0
3.	Fletes percibidos entre puertos extranjeros por buques de empresas residentes	109,1	93,7	37,6	9,5	39,2	40,0	60,0	60,6
4.	Pasajes de residentes del país transportados en buques de empresas residentes	2,5	4,3	8,9	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
5.	Pasajes de no residentes en el país transportado en buques de empresas residentes	3,2	s/d						
6.	Gastos efectuados en puertos argentinos por buques de empresas no residentes	291,5	182,8	282,4	575,8	657,6	710,3	748,7	744,4
A.	Total Ingresos	1.223,3	575,3	483,7	639,5	746,7	804,9	850,9	846,7
	Egresos de Divisas								
7.	Fletes percibidos por buques de empresas no residentes por el transporte de exportaciones	827,9	1.420,3	2.133,7	3.646,3	4.220,5	3.859,5	3.971,0	3.516,7
8.	Fletes percibidos por buques de empresas no residentes por el transporte de importaciones	215,7	107,7	715,2	1.442,3	1.784,3	1.551,3	1.716,3	1.530,4
9.	Pasajes de residentes en el país transportados en buques de empresas residentes	20,2	11,8	41,6	65,0	66,1	72,6	80,9	60,6
10.	Gastos en puertos extranjeros por buques de empresas residentes	283,5	89,1	47,4	10,3	13,8	7,9	8,9	11,8
11.	Arrendamientos de buques	85,6	40,6	28,8	2,1	34,7	25,9	34,3	31,7
B.	Total Egresos	1.432,9	1.669,6	2.966,7	5.166,0	6.619,4	5.517,2	5.811,4	5.151,2
A - B	Balance Naviero	-209,6	-1.094,3	-2.483,0	-4.526,5	-5.872,7	-4.712,3	-4.960,5	-4.304,5

Fuente: Dirección Nacional de Cuentas Internacionales. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

Estos tres balances se muestran respectivamente en los Cuadros N° 10, 11 y 12.

En el Balance Naviero Nacional, se registran las transacciones económicas internacionales de fletes, pasajes, gastos portuarios y arrendamientos, derivados del transporte marítimo y fluvial, correspondientes a armadoras residentes y no residentes, que se contabilizan en el rubro Servicios de la Cuenta Corriente del Balance de Pagos. Es decir, este balance respeta el principio residente no residente de la contabilidad del Balance de Pagos.

En la Contribución Neta de la Marina Mercante Nacional a la Cuenta Corriente del Balance de Pagos, se contemplan únicamente las transacciones mencionadas realizadas por empresas armadoras residentes, se contabilicen o no en el rubro Servicios de la Cuenta Corriente del Balance de Pagos. Es decir, en este estado económico, a pesar de significar una relación residente no residente, no se contemplan las transacciones realizadas por armadores no residentes. Además, se contemplan transacciones efectuadas por empresas armadoras residentes con otros actores residentes, por constituir un "ahorro de divisas" para el país. La idea es la siguiente, cuando una empresa importadora de mercancías (institución residente) contrata para el transporte internacional una empresa armadora nacional (también, institución residente), se

evita que el exportador (institución no residente) lo obtenga y con ello la erogación de divisas, es decir se produce su ahorro para el país.

En el Balance Naviero General se resumen todas las transacciones derivadas del transporte marítimo y fluvial correspondientes a empresas armadoras residentes y no residentes, se contabilicen o no en la Cuenta Corriente del Balance de Pagos, es decir respeten o no el principio residente no residente.

El Balance Naviero Nacional y la Contribución Neta de la Marina Mercante Nacional a la Cuenta Corriente del Balance de Pagos son indicadores de la importancia de un sector naviero para la economía de un país desde el punto de vista de su equilibrio externo.

El Balance Naviero Nacional, en los períodos presentados en el Cuadro N° 10, arroja saldos negativos, acentuados particularmente en el período 2000 - 2014. La excepción fue el año 1990 que manifestó un resultado positivo.

La Contribución Neta de la Marina Mercante Nacional a la Cuenta Corriente del Balance de Pagos muestra, para iguales períodos en el Cuadro N° 11, siempre saldos positivos aunque decrecientes. El valor máximo se obtuvo en el año 1980 y el mínimo en el 2011.

El Balance Naviero General, como resulta obvio de los datos de los Cuadros anteriores, ha mostrado históricamente saldos negativos.

Un análisis retrospectivo del Balance Naviero Nacional y de la Contribución Neta de la Marina Mercante Nacional a la Cuenta Corriente del Balance de Pagos, tal como se detalla en el Cuadro N° 13, nos permite observar que el mejor período durante el cual el transporte marítimo nacional verificó su mayor aporte al equilibrio externo y su relación con el interno, fue el comprendido entre 1981 y 1990. Efectivamente, tanto uno como otro indicador muestran saldo positivos, con máximos en el año 1985, para el Balance Naviero Nacional, y en el año 1981 para la Contribución Neta. Con relación a esta última, si bien siempre refleja saldos positivos lo hace con tendencia decreciente: del máximo de 580,8 millones de dólares del año 1981, finaliza la serie con un valor de 59,0 millones de dólares.

El Cuadro N° 13 también indica la evolución del elenco de buques de la bandera nacional mayores de 1000 Toneladas de Registro Bruto (TRB). Tal evolución se correlaciona con el comportamiento del Balance Naviero Nacional y de la Contribución Neta de la Marina Mercante Nacional a la Cuenta Corriente del Balance de Pagos. El valor máximo, tanto en lo referente al número de buques como de Toneladas de Porte Bruto (TPB), 192 y 3.256.000 respectivamente, se verificó en el año 1984.

La tendencia del elenco de buques también es decreciente, estimándose para el año 2012: 45 unidades con un total de 1.272.443 T.P.B

Un análisis de la evolución estructural de la marina mercante de la Argentina, en materia de buques mayores de 1000 T.R.B., entre 1980 y 2014, permite comprender con mayor precisión lo ocurrido con su contribución al equilibrio macroeconómico externo. Con tal sentido, podemos individualizar tres períodos bien diferenciados:

a) 1980 - 1990: tomando su inicio como ejemplo del período, la marina mercante nacional contaba con 197 buques que totalizaban 3.070.234 T.P.B., 99 (50,2 %) eran de ultramar con un total de 1.877.955 T.P.B., 47 (23,9 %) de cabotaje con 1.003.281 T.P.B. y 51 (25,9) de transporte fluvial con 188.998 T.P.B.

Desde el punto de vista de la propiedad, 95 (48,2 %) buques eran estatales con un total de 1.295.076 T.P.B. y 102 (51,8 %) con un total de 1.775.158 T.P.B. pertenecían a armadoras privadas. Los estatales, comprendían 54 embarcaciones de ultramar con 738.129 T.P.B, 27 de cabotaje con 528.712 TPB y 14 de transporte fluvial con 28.235 T.P.B. Los del sector privado, se dividían en 45 buques de ultramar con un total de 1.139.826 T.P.B, 20 de cabotaje con 474.569 T.P.B. y 37 fluviales con 160.763 T.P.B.

Cuadro N° 13: Elenco de buques de bandera nacional al 1 de Enero de cada año, Balance Naviero Nacional y Contribución de la Marina Mercante Nacional a la Cuenta Corriente

Años	Elenco de buques		Balance Naviero Nacional (millones de U\$S)	Contribución Neta
	Cantidad	T.P.B. (Miles)		
1980	197	3.070,2	-26,0	562,7
1981	189	2.948,6	46,9	580,8
1982	187	2.896,6	85,1	365,0
1983	190	3.102,7	87,0	257,0
1984	192	3.256,7	214,1	275,0
1985	189	3.200,2	303,9	248,0
1986	178	3.168,8	221,7	221,8
1987	160	2.815,0	107,0	237,0
1988	156	2.705,8	182,9	245,2
1989	154	2.729,5	234,0	239,6
1990	154	2.905,5	204,5	262,8
1991	149	2.798,5	-13,4	225,1
1992	133	2.425,1	-299,7	209,3
1993	118	2.201,5	-413,6	151,5
1994	104	1.947,3	-600,2	129,2
1995	92	1.751,2	-506,3	123,1
1996	87	1.803,8	-565,6	111,3
1997	84	1.817,8	-733,0	124,8
1998	76	1.658,1	-661,0	121,6
1999	77	2.097,0	-455,1	116,0
2000	72	1.223,3	-404,3	125,1
2001	72	2.205,0	-283,1	122,2
2002	70	2.248,8	40,8	102,4
2003	67	2.082,4	11,4	127,2
2005	46	1.293,6	-365,5	76,2
2010	s/d	s/d	-895,6	51,3
2011	s/d	s/d	-1.168,5	40,6
2012	45	1.272,4	-876,6	60,8
2013	s/d	s/d	-1.004,7	59,0
2014	s/d	s/d	-784,0	74,3

Fuente: *Compendio Estadístico de la Navegación.*; Ministerio de Economía.

b) 1991 - 2003: En este período, en el año 1991, el Gobierno Nacional dicta el Decreto 1772, proseguido con otros que extendieron su vigencia y complementaron, que permitió a las empresas armadoras privadas que tenían sus buques en el registro nacional a registrarlos provisoriamente en otros registros, comprometiéndose a reincorporar las unidades a la matrícula nacional dentro del lapso de dos años a partir de la fecha del otorgamiento del cese provisorio de bandera.

Las empresas registraron sus buques en países tales como Panamá y Liberia, de banderas de conveniencia. Además en este período la marina mercante estatal se vio reducida a los buques del Servicio de Transportes Navales de las fuerzas armadas nacionales. Las empresas estatales ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) y Flota Fluvial del Estado Argentino se disolvieron, desprendiéndose de sus buques. A su vez YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) también se desprendió de sus embarcaciones.

Al 1 de Octubre de 2003 la marina mercante argentina mostraba la siguiente estructura: 67 buques con un total de 2.082,405 T.P.B, 17 (25,4 %) de ellos bajo matrícula nacional con 139.925 T.P.B. y 50 (74,6 %) registrados provisoriamente en otras banderas sumando 1.942.480 T.P.B.

Desde el punto de vista del tipo de navegación, 50 (74,6 %) buques actuaban en el transporte marítimo, de ultramar y de cabotaje, y 17 (25,4 %) en el transporte fluvial. En materia de propiedad, pertenecían al sector estatal (Servicios de Transporte Navales 3 (4,5 %) buques con un total de 21.566 T.P.B. y al sector privado 64 (95,5 %) unidades con 2.060.839 T.P.B.

c) 2004 - 2014: En Agosto de 2004, el Poder Ejecutivo Nacional dicta el Decreto 1010 derogando el Decreto 1772 del año 1991 y sus continuadores. El nuevo Decreto otorgó un plazo de dos años a las empresas armadoras que hayan optado por pabellones provisorios de registro a reintegrarse a la matrícula nacional, gozando hasta su incorporación únicamente el beneficio de operar en el cabotaje nacional.

El Decreto 1010, también establece que se otorga "el tratamiento de bandera nacional, a todos los fines de la navegación, comunicación y comercio, de cabotaje internacional, a los buques y artefactos navales de bandera extranjera locados a casco desnudo, bajo el régimen de importación temporaria por armadores argentinos, que se sujeten a las condiciones, plazos y características que instituye el presente decreto".

Más adelante, agrega que "la capacidad de locación a casco desnudo de los armadores que cumplan con los requisitos establecidos en el presente decreto, será igual al cien por ciento del tonelaje o potencia o capacidad de bodega de sus buques y/o Artefactos navales en actividad que registre de su propiedad ... Dichos armadores sumarán a esa capacidad hasta doscientos por ciento del tonelaje o potencia o capacidad de bodega de las unidades que posean en construcción en astilleros nacionales, o que hayan construido en astilleros nacionales desde la entrada en vigencia del régimen establecido por el Decreto N° 1772/91 y que a

su vez se encuentren enarbolando pabellón nacional". También agrega que "los armadores que se acojan al presente régimen podrán, previa autorización de la Autoridad de Aplicación y en cualquier momento de su vigencia, sustituir buques incorporados por otros de tonelaje o potencia o capacidad similar o equivalente, una vez efectuado el despacho de importación temporal correspondiente, y el cual tendrá una vigencia igual a lo que le restaba de tiempo de permanencia al buque que fuera incorporado originalmente".

Según información de la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo entre el año 2005 y el 2011, considerando embarcaciones mayores de 1000 T.R.B., se incorporaron a la matrícula nacional 8 buques, 7 de ellos "tanque", con un total de 155.570 T.R.B. y 292.841 T.P.B. Se otorgó también el cese de bandera a 9 buques que suman 135.925 T.R.B. y 313.956 T.P.B. Además se autorizó el "tratamiento de bandera nacional" (buques charteados) a 33 buques tanques y 3 buques portacontenedores. Asimismo, entre el 2005 y el 2011, se incorporaron a la matrícula nacional 13 barcas mayores de 1000 T.R.B., 7 de ellas "tanque". Considerando esta información y partiendo de la existente para el año 2005, según Cuadro N° 13, se puede estimar que al 1 de Enero del año 2012 la marina mercante nacional con buques mayores de 1000 T.R.B. sumaba 45 unidades con un total de 1.272.443. Además, contaba con buques con tratamiento de bandera nacional, es decir charteados. La mayoría de los buques mayores de 1000 T.R.B. de la bandera nacional y los charteados están dedicados al cabotaje nacional e internacional marítimo y al transporte fluvial. Es importante el número de buques "tanque".

Actualmente, las empresas armadoras argentinas prestan servicios de transporte en el tráfico con Brasil, de cabotaje marítimo internacional, a través del acuerdo de Servicios de Transporte Marítimo Argentina - Brasil (SEMARBRA) y en el transporte fluvial y de cabotaje marítimo nacional, este último fundamentalmente de hidrocarburos. No se observan buques de bandera nacional que actúen en el transporte marítimo de ultramar. En lo que hace al transporte fluvial de la hidrovía Paraguay - Paraná más del 95 % de las embarcaciones tienen bandera paraguaya o boliviana.

Pautas a tener en cuenta para desarrollar una marina mercante nacional.

"Una Nación que deja hacer por otra una navegación que puede realizar por sí misma compromete su futuro y el bienestar de su pueblo". Esta frase fue escrita por quien

fuera Secretario del Real Consulado de Buenos Aires, el Dr. Manuel Belgrano. Con esta premisa básica, el 25 de Noviembre de 1799 inauguró la Escuela de Ciencias Matemáticas y Náuticas, la que sufriría distintas clausuras y reaperturas hasta que en 1895 se concretó su puesta en funcionamiento definitivo. Esta Escuela hoy se conoce como Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano.

Respetando la premisa de Manuel Belgrano, la marina mercante argentina fue creciendo, aunque de una manera cíclica. Su pico máximo, tal como se manifestó anteriormente, lo alcanzó en la década de los años ochenta para luego ir decayendo su crecimiento hasta nuestros días, hasta manifestar el nivel mencionado para el año 2013.

Hoy en día, la logística, la competitividad vía precio y el aprovechamiento de las economías de escala, son factores fundamentales para disponer de una marina mercante nacional. Un país no puede tener una marina mercante propia si no se adecua operativamente a estos factores. El entorno internacional marítimo de los años ochenta no es el mismo actualmente.

Inducidos por las necesidades logísticas, las empresas armadoras de buques amplían su campo de actividad ofreciendo sistemas de distribución internacional. La filosofía "just in time", exigida por las empresas productivas, les genera la necesidad de adecuación a ella. La relación transportista-cliente ha evolucionado hacia una relación bidireccional de mayor colaboración. El transporte se observa ahora como parte de los procesos productivos de las empresas y no como un complemento.

La importancia relativa del precio, en nuestro caso del flete, ha ido evolucionando como criterio para la toma de decisiones en materia de selección de proveedores. En la década de los años ochenta, la frecuencia de salidas y el flete eran factores fundamentales para esas decisiones. En la actualidad, el tiempo de tránsito (transit time) entre puerta del proveedor y puerta del cliente y no entre puerto y puerto, se convirtió en un importante determinante de las decisiones de embarcar en un determinado servicio, afectando el peso relativo del flete marítimo en las mismas.

En el mercado de transporte marítimo se observan dos tipos de tráficos, el "tramp", fundamentalmente de graneles, y el de "línea regular". El tráfico "tramp", tradicionalmente ha sido fuertemente competitivo, ya que dispone de dificultades para la entrada muy fáciles de superar por los nuevos operadores pues los buques que operan en él no ofrecen servicios regulares entre puertos, sino que sus rutas se establecen exclusivamente en base a la oferta de carga que en cada momento surge en forma espontánea de los fletadores. En cambio, el mercado de línea regular ha presentado una estructura que ha sido caracterizada como monopólica, cartelizada u oligopólica. Hoy, además, el mercado de línea

regular se caracteriza por la incursión del contenedor que ha conducido a la utilización de buques de más de 20.000 TEUS de capacidad.

En los años ochenta todavía eran posibles las líneas marítimas regulares a través de las "Conferencias", así como también el establecimiento de Leyes de Reserva de Carga. La Argentina participaba en once Conferencias y en dos Acuerdos Intergubernamentales de Fletes, estos últimos con Rusia y con China. En la actualidad, el sistema conferenciado ha quedado prácticamente abolido en los Estados Unidos de América y Europa mediante cambios legislativos.

Desde su origen, las Conferencias fueron observadas como una especie de cartelización con sus consecuencias negativas sobre los usuarios de los servicios de transporte marítimo. Las legislaciones más relevantes que los gobiernos establecieron para superar estas consecuencias han sido: Shipping Act 1984 y Ocean Shipping Reform Act (OSRA) de 1998 de los Estados Unidos de América; la DG VII Transport Directorate, DG IV Competitive Directorate, Directivas 4056/86, 870/95; 1017/68 y la Council Regulation (EC) Número 1419/2006 del 25 de Septiembre de 2006 de la Unión Europea; y las Shipping Conferences Exemption Act (SCEA) de 1987 y Canada Transport Act (CTA) de 1996 del Canadá. Japón y Australia también legislaron en tal sentido. Estas legislaciones, no solo minimizaron a las Conferencias, sino también afectaron la aplicación de leyes de reserva de carga.

Además de los cambios legislativos, el declive de las Conferencias Marítimas se debió a la irrupción de operadores asiáticos en el mercado de línea regular – outsiders – con una fuerza similar al de aquellas alianzas.

Internacionalmente y particularmente a partir de los años noventa, prácticamente desmontadas las Conferencias, surgieron en el mercado de líneas regulares nuevos tipos de concentraciones empresarias. Así se observan:

- a) Alianzas estratégica globales: convenios de larga duración entre líneas competidoras entre sí, que implican la utilización de los medios propios de cada empresa para el beneficio conjunto y que se da en servicios intercontinentales. Los acuerdos extienden su ámbito al conjunto de los servicios de los operadores implicados es decir a todas sus rutas y comprenden acuerdos incluso en el campo de las terminales portuarias y en las instalaciones terrestres.
- b) Acuerdos básicos operacionales: mediante este tipo de acuerdos, un conjunto de competidores se unen poniendo en común buques completos y/o espacios reservados en ellos. Los miembros del acuerdo pueden pertenecer al mismo tipo de servicio o de otros adyacentes en función de la disponibilidad de operaciones

dispuestas al acuerdo. A diferencia de las alianzas estratégicas globales, los acuerdos básicos operacionales no extienden su ámbito al conjunto de los servicios o rutas concretas de los operadores implicados, sino a ciertas rutas concretas. No recogen acuerdos en el campo de las terminales portuarias y las instalaciones terrestres.

- c) Consorcios, pools y joint ventures: una sofisticación orgánica de mayor complejidad técnica de los acuerdos se manifiesta en los Pools y Consorcios Conjuntos, Consortia & Joint Marketing Pools, los cuales presentan una estructura de colaboración distinta en las que las firmas no intercambian participaciones ni acciones recíprocamente, sino que generan una empresa nueva de servicios –pool– a través de la cual ofrecen al mercado una imagen diferenciada, conjunta y más amplia que la que puedan ofrecer. Es decir aúnan esfuerzos sin perder las identidades propias, pero comercializan una marca conjunta de servicios, nueva y de mayor cobertura.
- d) Fusiones y adquisiciones: el escalón más alto de grado de concentración es aquel en el que las firmas individuales forman nuevos grupos empresariales de capital accionario compartido por medio de fusiones y adquisiciones, verticales y horizontales.

En el año 2013, el mercado de línea regular en contenedores sumaba una capacidad de 17.737.898 TEU's. El 84 %, es decir 14.953.048 TEU's la ofertaban tan sólo 20 operadores marítimos. Los tres primeros de ellos, APM-Maersk, Mediterranean Shg Co. Y CMA CGM Group absorbían el 36,6 % (6.488.386 TEU's) del mercado total. A principios del año 2015 se hizo operativo el mayor acuerdo de bodega compartida (vessel sharing agreement) del mundo, la denominada "alianza 2 M" integrada por la danesa Maersk y la suiza MSC, que decidieron avanzar en su acuerdo de bodega luego de que China desaprobara una alianza mayor, la "P 3", que incluía también a la francesa CMA CGM.

Un factor de cambio estructural del mercado de línea regular ha sido el del aprovechamiento de las economías de escala. Las empresas armadoras de buques relativamente pequeñas y medianas han ido declinando en su porcentaje de participación en el negocio de línea regular en términos absolutos en tanto, simultáneamente las firmas de gran tamaño y alcance de mercado han incrementado su incidencia en el sector. Las estrategias de estas se ha dirigido hacia el logro de reducciones de costos a través de rendimientos crecientes a escala en la producción de sus servicios, básicamente de transporte de contenedores. Tal economía de escala es obtenida a través del aumento en los tamaños de los buques. Hoy, por ejemplo, se puede disponer de buques portacontenedores con una capacidad superior a los 19.000 y 20.000 TEU's. En efecto, a principios del

2015 fue clasificado para la empresa suiza Mediterranean Shipping Co. (MSC) el buque MSC Oscar con una capacidad de 19.244 TEU's. Esta empresa, a esa fecha tenía además órdenes de construcción por otros dieciocho buques portacontenedores de 19.000 TEU's. A su vez, el gigante naviero japonés Mitsui O.S.K. Lines (MOL), en Marzo de 2015 anunció un contrato con el astillero coreano Samsung Heavy Industries para la construcción de cuatro portacontenedores de 20.150 TEU's de capacidad, que se sumarán a otros dos que se construirán en Japón, habiéndose firmado contrato de charteo a largo plazo con Shoen Kisen Kaisha. En los años ochenta la marina mercante argentina contaba con una estructura que hoy no presenta: existía una flota de buques de propiedad estatal, que operaba en conjunción con la del sector privado. Además este sector disponía de una fuente relativamente de bajo costo para el financiamiento de sus inversiones en buques en astilleros nacionales, el Fondo Nacional de la Marina Mercante. Este Fondo se nutría de recursos provenientes de gravámenes sobre los fletes de importación y exportación. Además, y con muy poca utilización, también contaba con créditos del ex Banco Nacional de Desarrollo (BANADE). En los años noventa, la flota estatal se disolvió y se eliminaron las mencionadas fuentes crediticias. Para el armamento privado argentino sólo quedó el posible financiamiento externo, de buques nuevos o de segunda mano, y en los últimos años una línea de financiamiento mediante leasing bancario. Estos cambios se adicionaron a la no intervención en los servicios de líneas regulares conferenciados. Sólo se mantuvo la participación en el Servicio de Transporte Marítimo Argentina – Brasil (SEMARBRA), un acuerdo bilateral sobre transporte marítimo con Brasil en el ámbito del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

Lo que sí siguen subsistiendo en el mercado internacional son los registros abiertos para incorporar los buques en "banderas de conveniencia" como, por ejemplo, Panamá y Liberia.

En particular, en lo relativo al cabotaje varios países están otorgando una mayor apertura a su sistema de cabotaje nacional por uno de mayor amplitud y flexibilidad, de manera de favorecer el comercio exterior y la mano de obra local. En tal sentido, Canadá favorece con incentivos financieros a armadores, propietarios u operadores, que deseen participar en el área. Brasil para revertir su disminución de bandera, reteniendo su exclusividad de bandera en el servicio, permite que empresas extranjeras se asocien con líneas brasileñas. Australia analiza para el futuro que empresas extranjeras puedan participar asociadas con empresas nacionales.

Conclusiones

De lo señalado, para tener una marina mercante nacional adecuada al sistema logístico internacional y doméstico, competitiva vía precio (flete) y que aproveche las ventajas de las economías de escala, para que con su operatividad contribuya fuertemente al equilibrio externo y a su relación con el interno, deben darse respuesta, entre otros, a los siguientes interrogantes:

- ¿Cuáles deben ser y cómo generar, si se requiere por ser originales, las fuentes de financiamiento de la inversión naviera, de aceptable costo-beneficio para la sociedad en su conjunto?
- ¿Cómo lograr que los costos operativos de los buques de las empresas armadoras nacionales, en conjunción con los del sistema logístico, sean competitivos frente a los del extranjero?
- ¿Cómo incentivar al sector armatorial privado para que adecue su intervención en el mercado de transporte internacional conforme a las condiciones que en el mismo se manifiestan actualmente y a las que se exijan en el futuro?. Se trata de lograr un empresariado que se sienta incentivado a ser emprendedor, que adecuando su operatividad a un entorno colaborativo internacional, genere empleo para el mercado laboral interno y capte y ahorre divisas de modo de favorecer a la cuenta corriente del balance de pagos doméstico.

El funcionamiento de una marina mercante nacional debe adecuarse al entorno evolutivo internacional, a una operatividad más colaborativa y consistente con el desarrollo tecnológico que acompaña la búsqueda de economías de escala.

Una marina mercante nacional, contribuye positivamente al equilibrio externo mediante el ahorro y el ingreso neto de divisas por su incidencia en el rubro Servicios de la Cuenta Corriente del Balance de Pagos.

El poseer una marina mercante propia debe surgir de claros objetivos de política económica para el mediano y largo plazo. Ello, sin perjuicio de objetivos de estrategia geopolítica. En este último sentido, la guerra de las Malvinas ha sido un ejemplo de la importancia de una marina mercante nacional. En ella se emplearon buques mercantes para abastecimiento logístico a las islas, para transportes logísticos y de personal a puertos patagónicos, para el abastecimiento de combustible a puertos y bases patagónicas, para abastecimiento a unidades de la armada y para tareas de inteligencia. Por su parte Gran Bretaña dispuso de alrededor de sesenta embarcaciones mercante para el conflicto bélico.

Además, frente a una disputa ajena a la nación, una marina mercante propia es de mucha importancia. Como ejemplo de esto último valga el ejemplo de Suiza, un país sin mar y

que sin embargo cuenta con una marina mercante nacional moderna de buques mercantes. Según la UNCTAD, en el 2013, Suiza operaba con una flota de 350 embarcaciones y 17.012 millones de DWT, de las cuales 1.195 millones de DWT formaban su marina mercante nacional. Esta fue creada en 1959 por el Consejo Federal, apoyando a un grupo de armadores privados, en momentos en que el continente europeo vivía bajo la tensión de la Guerra Fría y este país se fijó el objetivo de asegurar al país el suministro de alimentos básicos y no tener que depender de flotas extranjeras.

Bibliografía

1. Martin Stopford, "Maritime Economics", Routledge, New York 2009.
2. J. J. Evans & P. B. Marlow, "Quantitative Methods in Maritime Economics", Chapter 20, "Shipping and the Balance of Payments", Fairplay Publications LTD, London, 1990.
3. Ignacy Chrzanowski, "An Introduction Shipping Economics", Chapter Seven, "Shipping and the National Economy", Fairplay Publications LTD, London 1989.
4. Rodolfo Páez, en Diego Roquero (Compilador), "Introducción a la Economía y Política Naviera", "La Marina Mercante y su Aporte a la Economía de un País", Poligrafik PROAMAR, Buenos Aires, 1990.
5. Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), "Merchant Maritime Transport 2013/2014", Madrid, 2014,
6. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), "El Transporte Marítimo 2013", United Nations Publications and Marketing Office, New York 2014.
7. Roberto Delú, "Compendio Estadístico de la Navegación", Buenos Aires, 1980 – 2013 diversos números.
8. Dirección Nacional de Cuentas Nacionales, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Estadísticas sobre fletes generados.
9. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Estadísticas sobre Comercio Exterior Argentino, Cuentas Nacionales y Balance de Pagos.
10. Estudio Orlando Ferreres. Estadísticas del Producto Bruto Interno 2003-2013.
11. Diario "La Nación", suplemento de Comercio Exterior, diversos números.
12. Banco Central de la República Argentina (BCRA). "Metodología de Estimación del Balance de Pagos", (Mayo 2007).
13. Fondo Monetario Internacional "Revisión del Manual de Balance de Pagos Quinta Edición", Abril 2004.
14. Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP). "Informe Sectorial N° 34", 2011.
15. Ana M. Martirena – Mantel, "Economía Internacional Monetaria. Teoría y Política de Balanza de Pagos, Ed. Macchi, Buenos Aires, 1978.
16. Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz, "Economía Internacional. Teoría y Política", Ed. Pearson Educación, Madrid, 2012.
17. Pablo Gerchunoff, Lucas Llach, "El Ciclo de la Ilusión y el Desencanto. Un Siglo de Políticas Económicas Argentinas", Grupo Editorial Planeta/Ariel, Buenos Aires, 2005.
18. Javier Milei, Diego Giacomini, Federico Ferrelli Mazza, "Política Económica Contra Reloj", Fundación Acordar, Buenos Aires, 2014.