

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/La-colonializacion-del-comercio-exterior-argentino>

UN PUÑADO DE EMPRESAS EXTRANJERAS CONTROLAN EL NEGOCIO
EXPORTADOR

La colonialización del comercio exterior argentino

- Argentine - Économie -

Date de mise en ligne : lundi 1er décembre 2014

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Integradas verticalmente desde el estratégico eslabón marítimo, poseen los puertos privatizados, con silos, elevadores, grúas y muelles. Los especialistas analizan qué se debería hacer para revertir la situación.

Es necesario planificar

Por Agata Grinberg *

Luego de cinco siglos de disputa por la navegación y los mercados mundiales, las coronas europeas, los angloamericanos y otros imperialismos orientales constituyeron la alianza marítima que reguló de forma definitiva los mercados, en un nuevo orden mundial. Con presencia en Holanda, India, Alemania, Inglaterra, Rusia y Argentina ; Cargill, André, Continental, Dreyfus y Bunge y Born constituyen el monopolio de la cadena de valor del comercio exterior mundial. Integradas verticalmente desde el estratégico eslabón marítimo, controlan los puertos privatizados, con silos, elevadores, grúas y muelles en la Argentina desde la década del '90. Además del flete, el seguro, el acopio y la maniobra, definen el perfil productivo de nuestro país proveyendo a los productores rurales del paquete tecnológico. En la línea de Don Corleone, "I'll make him an offer he can't refuse", proveen de la semilla, el fertilizante, el herbicida ; con "la garantía" de comprarle en la tranquera la cosecha. En la Argentina de hoy se reproduce una semilla extranjera, con úrea y glifosato extranjeros. Así, la tierra más fértil del mundo expulsa a sus trabajadores rurales, porque el modelo de siembra directa pone el valor agregado en el paquete tecnológico de las multinacionales. Los economistas no pueden explicar la caída abrupta del precio de la soja de 550 dólares la tonelada a 350 dólares, porque no comprenden que en el mercado de Chicago en el precio tiene especial incidencia el accionar de las multinacionales.

Una economía de escala como la argentina, donde se producen alimentos para más de 460 millones de habitantes, requiere del control del comercio exterior por medio de una corporación estatal que actúe de forma independiente del capital privado. Argentina necesita un Instituto Argentino de Promoción del Intercambio, un IAPI del siglo XXI. Que esté actualizado tecnológicamente, sea ágil y comercialmente agresivo. Que realice las exportaciones argentinas de las 100 millones de toneladas a granel, otorgándole al productor semilla desarrollada por el INTA ; además de un seguro multiriesgo contra la seca, la inundación o el granizo ; con estaciones de campaña, silos, elevadores y nacionalizando los puertos privatizados en los '90. No hay que olvidar que de las 100 millones de toneladas que el país produce, el 92 por ciento es exportado y sólo el 8 por ciento es consumido internamente.

El Estado también tiene que poder planificar la demanda de las 30 millones de toneladas de importación, sustituyendo los productos que estamos en condiciones de fabricar en el país. Una pequeña muestra de la potencialidad del Estado en la materia lo ofrece nuestra propia historia : con lo acumulado por Miguel Miranda (ministro de Economía de Juan Perón) del '46 al '48, el gobierno en ese momento pagó los ferrocarriles a ingleses y franceses, creó la Flota Argentina de Navegación de Ultramar, la flota fluvial, Aerolíneas Argentinas, los camiones del IAPI, la construcción del Astillero Río Santiago, Somisa, el Gasoducto Comodoro Rivadavia-Bs. As., el desarrollo del Pulki, Rastrojero, Justicialista, los Institec y Graciela ; la moto Puma y el tractor Pampa. Los pactos bilaterales y equilibrados entre Estados nacionales son el camino a la equidad en el intercambio. Por ejemplo, Venezuela ha intercambiado hidrocarburos por productos argentinos a través de fideicomisos donde no es necesario el intercambio en divisas.

De igual y complementaria importancia es un brazo logístico multimodal que integre una flota mercante estatal, que

realice el 50 por ciento de los fletes del comercio exterior que le corresponden al país ; que integre al ferrocarril en las cargas y las largas distancias por tierra ; con las recuperadas Aerolíneas Argentinas y una flota de camiones que llegue con los productos de consumo a todas las provincias, a todos los pueblos, a todos los barrios. Un Estado que ejerza la producción y preste el servicio, además de regular la actividad, porque en el ejercicio de la actividad está la verdadera regulación. Para ello, nuestro movimiento impulsa la creación de la Empresa de Líneas Multimodales Argentina ELMA XXI, que permitiría al pequeño productor o pequeño industrial una estatal hacia el mar, que proteja los precios de nuestros productos y realice el flete y el seguro en toda la cadena del transporte, desde el camión al tren, la barcaza o el buque.

* **Agata Grinberg.** Presidenta de la Federación Popular del Transporte Argentino Eva Perón.

Un eslabón concentrado

Por Martín Ayerbe *

En general los temas como el comercio exterior y la actividad del flete marítimo parecen reservados a los especialistas, que en estos casos reflejan la opinión de las multinacionales interesadas en la materia. Ese tipo de análisis plantea que en el sector del flete fluvial existe competencia entre firmas rivales, rige la ley de oferta y demanda, la riqueza desborda hacia las firmas más modestas y que existe en general eficiencia de la empresa privada. Sin embargo, no advierten que nueve empresas se reparten el 82 por ciento del movimiento de contenedores del país. Lejos de la competencia que se postula, el ambiente es absolutamente conservador, prácticamente un coto de caza en donde la Argentina se encuentra cautiva. Estas empresas extranjeras se presentan bajo múltiples nombres, pero en realidad son un solo grupo económico e integran verticalmente la cadena de valor del flete, con sus flotas subsidiarias de buques, barcasas, trenes y camiones, en un proceso de constante concentración económica. De alguna forma la situación es similar en el caso del movimiento de graneles y de hidrocarburos, que completan el despliegue del comercio exterior argentino.

Si se toma una serie estadística desde 1998 a 2008 (las dos puntas del máximo nivel de actividad y mayor importación del país) las siguientes son las empresas que acumularon más ganancias en el comercio exterior argentino : Mediterranean Shipping Company, que explica el 18,6 por ciento del mercado, facturó 196.726.900 dólares ; Hamburg Süd, con el 17,3 por ciento de las cargas, 180 millones de dólares ; Maersk Sealand, con el 13,6 por ciento, 205 millones ; Compañía Sudamericana de Vapores, con el 12,1 por ciento, 117 millones ; Hapag Lloyd, con el 5,6 por ciento, 65,7 millones ; Maruba, con el 4,1 por ciento, 87 millones ; Evergreen, también con el 4,1 por ciento, 103 millones ; Compagnie Maritime d'Affrettement, con el 3,4 por ciento del Mercado, facturó 45,5 millones y Nippon Yusen Kaisha, con el 3,2 por ciento, 56,6 millones. El resto del mercado se lo dividen entre CSCL, Mitsui OSK, Cosco, Pacific Int., CCL, Grimaldi, Israel y American, entre otras, que facturaron 297,8 millones de dólares. Por el total de la carga containerizada la factura asciende a los 1356 millones de dólares. Sumado a los montos por las maniobras de carga y descarga y al movimiento de estiba, que totalizan 264 millones, el total de la facturación del sector llega a los 1620 millones de dólares. Si la cuenta se extiende a 2014 el total es de 2398 millones.

Estas multinacionales, junto a sus "hermanas de los graneles" (donde se destacan Cargill, ADM, Continental, Bunge y Dreyfus) facturaban en 2008, 4000 millones de dólares. Hoy la Argentina paga en concepto de fletes alrededor de 7000 millones de dólares a empresas que no construyen un solo buque en el país.

El proceso privatizador del neoliberalismo se apropió de la totalidad de los fletes de nuestro comercio exterior. Sólo nueve multinacionales explican la mayor parte de la facturación de contenedores y fueron (y son) los beneficiarios del decreto 1772/1991 de cese de bandera nacional de Menem-Cavallo y la liquidación de ELMA. Ningún armador privado se presentó para sustituir al Estado, que fue destruido en esa maniobra y todas las que siguieron en esa dirección. Por el contrario, fueron y son funcionales a la destrucción. En esta materia, el Estado tiene una asignación

pendiente en la recuperación de la intervención directa como empresario, para intervenir en la renta de fletes que el país genera anualmente. En este sentido, los proyectos de ley Transporte por Agua con Reserva de Cargas y del Fondo de Desarrollo de la Industria Naval Nacional, creados por los trabajadores del Astillero Río Santiago luego del triunfo contra la privatización menemista, constituyen un plexo jurídico interesante para la reconstrucción de la Marina Mercante Argentina. Esa normativa nos permitiría recuperar el 50 por ciento de los fletes del comercio exterior para buques de bandera nacional inscriptos en el registro, construidos en astilleros nacionales y tripulados por argentinos. También prevé un gravamen del 2 por ciento a todos los fletes marítimos, para financiar proyectos productivos dentro de la propia actividad de la navegación. Eso podría financiar la construcción de entre 5 y 7 buques Panamax por año, creando más de 145 mil puestos de trabajo.

En 1984 el Astillero Río Santiago construyó los buques portacontenedores Malvina y Soledad con enorme capacidad de carga refrigerada y con maniobra propia, capaces de realizar carga y descarga en sólo 36 horas. Cada buque costó a valores de la época unos 42 millones de dólares y dejaban de ganancia 1,5 millón cada 40 días en su tráfico al norte de Europa. Se amortizó el costo de construcción en los primeros 5 años. Ya lo hicimos y es nuestro deber volver a hacerlo.

* **Martín Ayerbe**. Presidente del Foro Naval Argentino Hipólito Bouchard.

Temas de debate : Producción : Javier Lewkowicz debate@pagina12.com.ar

[Página 12](#). Buenos Aires, 1° de diciembre de 2014.