

## **PROGRAMA DE ASESORIA PARLAMENTARIA**

**Fundación Nuevas Generaciones**

en cooperación internacional con

**Fundación Hanns Seidel<sup>1</sup>**

### ***Desarrollo de la industria naval argentina***

#### **Resumen ejecutivo**

*El presente trabajo describe la evolución de la industria naval en nuestro país y su situación actual. Asimismo, se proponen los lineamientos para darle impulso a este sector estratégico para el desarrollo nacional.*

#### **I) Introducción**

Hablar de industria naval implica referirse a una actividad económica que, como condición esencial para su desenvolvimiento, requiere de un mercado que la demande. En ese sentido, procede hacer referencia a algunas características de la geografía y la economía de nuestro país. La extensión de nuestro litoral marítimo y la red fluvial navegable, determinan la importancia del transporte por agua en nuestra economía. Que como valor adicional se caracteriza por ser el que detenta el menor consumo de energía por tonelada transportada. La ubicación geográfica de la argentina con relación a los centros que demandan nuestras exportaciones y desde los que provienen nuestras importaciones, y las características de los productos que se intercambian determinan la necesidad de buques y embarcaciones para el desarrollo nacional. La industria naval ha sido una actividad histórica en nuestro país. Una industria que en determinado momento ha sido la más desarrollada de Latinoamérica (principalmente desde la década del '60 hasta principios de los '90), lugar que ha perdido por efecto de las malas políticas impuestas en las últimas dos

---

<sup>1</sup> La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

décadas, privando al país de su de alto impacto tecnológico, y a la sociedad de una fuente de trabajo de alta calidad.

Todo esto determina que la industria naviera ya no puede seguir siendo excluida de la agenda del Estado y de su marco normativo. Nuestro país necesita un plan estratégico de corto, mediano y largo plazo que incluya a todos los actores que en menor y mayor medida se vinculan al sector naval. Serán algunas de estas cuestiones las que se abordarán en el presente trabajo.

## II) Características de la industria naval

Es una de las ramas metalmeccánicas dedicada a la producción de bienes de capital que se caracteriza por una combinación de particulares características, destacándose las siguientes:

- Elaboración de bienes de larga duración que integran el equipamiento de las múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos (transportes de distintos tipos de carga y pasajeros, pesca, explotación o perforación del lecho marítimo, defensa y seguridad, buques especiales y embarcaciones livianas para el turismo y recreación).
- Su demanda varía según el nivel de actividad y rentabilidad de otros mercados (transporte, pesca, petróleo, servicios de defensa y seguridad, investigación, turismo, etc.).
- El establecimiento productivo típico es el astillero, dotado con medios de halaje y botadura y/o puesta en seco e instalaciones adecuadas donde se construye el casco y se montan distintos componentes, muchos de los cuales son a su vez bienes de capital provistos por otras ramas de la industria: motores, generadores eléctricos, grúas, radares, etc.
- Tanto la construcción como la reparación de embarcaciones se apoyan en la industria naval-partista que provee de bienes e insumos (chapa naval, motores, generadores, equipos eléctricos y electrónicos, etc.) así como de servicios (pintura, mecánica, etc.).
- El buque es un producto singular cuyas especificaciones son definidas por el armador ordenante y el astillero, en donde puede darse la producción seriada.

### FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: (54) (11) 4822-7721  
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar  
www.nuevasgeneraciones.com.ar

### FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: (54) (11) 4813-8383  
argentina@hss.de  
www.hss.de/americalatina

- El diseño de embarcaciones requiere de análisis exhaustivos y soluciones técnicas inteligentes (proyecto de ingeniería).
- Un buque es un bien de alto valor unitario cuya construcción demanda lapsos, por lo general, más prolongados que los de otros bienes de capital.
- Es una industria demandante de mano de obra intensiva a la vez que usuaria de personal altamente calificado.
- Por ser una industria ensambladora de componentes de alto contenido tecnológico, se caracteriza por sus importantes eslabonamientos aguas arriba.

### **III) Estado actual de la industria naval argentina**

La industria naval argentina se encuentra actualmente en una complicada situación de supervivencia y olvidada en la agenda del Gobierno.

Los talleres de reparación naval y los astilleros que construyen embarcaciones lo hacen con capital propio, y no cuentan con instrumentos financieros que son comunes en el mundo (y también lo fueron en el pasado argentino), como los fondos de marina mercante, las hipotecas o el leasing naval. La ausencia de crédito para prefinanciar la construcción de barcas, remolcadores o pequeños barcos, que cuestan millones de dólares, es la razón por la que la industria naval argentina está latente.

En el año 2004 el Gobierno Nacional insinuó una política para fomentar el sector. Con la firma del decreto 1010 se habilitaba el ingreso de embarcaciones extranjeras usadas, con tratamiento de bandera argentina, con la condición de que el armador-importador tuviera una embarcación de similares características navegando con bandera argentina o colocara órdenes de construcción en astilleros argentinos. Esta medida permitió la reactivación de los talleres de reparación. Además, regía por dos años, plazo establecido para que el Congreso fijara una nueva ley de la Marina Mercante e Industria Naval, la cual nunca vio la luz.

**FUNDACION NUEVAS GENERACIONES**

Beruti 2480 (C1117AAD)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: (54) (11) 4822-7721  
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar  
www.nuevasgeneraciones.com.ar

**FUNDACION HANNS SEIDEL**

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: (54) (11) 4813-8383  
argentina@hss.de  
www.hss.de/americalatina

En 2011 también se impulsó un plan para reconstruir la flota mercante, pero dicho plan no avanzó porque el leasing naval, como instrumento pensado para lograr ese objetivo, no preveía el pre-financiamiento del capital de trabajo, cuando justamente el mayor problema de los astilleros es conseguir garantías para cubrirse ante eventuales incumplimientos.

En la actualidad, por la Hidrovía Paraná-Paraguay navegan alrededor de 1800 barcazas que tienen una antigüedad de 35 años y necesitan ser renovadas. Los crecientes volúmenes de *commodities* que circulan por la vía (soja de Argentina y Paraguay y mineral de hierro proveniente de Bolivia y Brasil) indican que se necesitan alrededor de 300 barcazas nuevas por año.

Desde el sector empresario se indica que contar con una industria naval activa es garantía de reducción de costos logísticos, ya que, una barcaza de 2500 toneladas posee una capacidad de bodega equivalente a la de casi 100 camiones, teniendo el flete terrestre un costo de US\$ 0,8 por tonelada/kilómetro recorrido, cuando por vía fluvial, dicho costo se reduce a US\$ 0,015.

Cuando se derogó la ley de Marina Mercante en el año 1992, según datos del sector sindical, la industria naval empleaba unos 30.000 trabajadores. En la actualidad, la cantidad de mano de obra empleada es de tan solo 8.000 trabajadores, entre los cuales se incluyen a aquellos abocados a la construcción naval militar. La crisis del sector en Argentina queda evidenciada cuando se la compara con Brasil. En el vecino país en el año 2000, había solo 3.000 trabajadores empleados por la industria naval, hoy son 73.000; además, entre los fondos que el Banco Nacional de Desarrollo destina y los de la Marina Mercante (la cual se sustenta con una tasa sobre los fletes), hay disponibles enormes sumas millonarias para financiar la construcción de barcos durante los próximos cinco años.

**FUNDACION NUEVAS GENERACIONES**

Beruti 2480 (C1117AAD)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: (54) (11) 4822-7721  
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar  
www.nuevasgeneraciones.com.ar

**FUNDACION HANNS SEIDEL**

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: (54) (11) 4813-8383  
argentina@hss.de  
www.hss.de/americalatina

#### IV) Situación de la industria naviera en los principales países productores de artefactos navales

	Estrategia y segmentos	Estructura industrial y relaciones entre agentes
<b>Estados Unidos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alta tecnología</li> <li>Industria militar</li> <li>Construcción para el cabotaje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concentración (pocos jugadores)</li> <li>Estímulos y protección a la actividad</li> </ul>
<b>Europa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integración regional de la industria</li> <li>Nichos de alto valor (cruceiros, cargas especiales, etc.)</li> <li>Equipos navales</li> <li>Offshore</li> <li>Industria militar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concentración</li> <li>Participación accionaria del Estado</li> <li>Estímulos para que grandes grupos participen de la actividad naval</li> <li>Exenciones impositivas para estimular inversiones en la industria</li> </ul>
<b>Japón</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inversiones en nuevos productos</li> <li>Línea completa de embarcaciones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Astilleros y naval-partistas integran grandes conglomerados</li> <li>Naval-partistas 100% locales</li> </ul>
<b>Corea</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bajo costo, calidad aceptable, bajo tiempo de entrega</li> <li>Grandes embarcaciones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Astilleros y naval-partistas integran grandes conglomerados</li> <li>Participación del Estado</li> </ul>
<b>China</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bajo costo</li> <li>Decisión política</li> <li>Marina de Guerra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Estado controla los astilleros y los armadores</li> <li>Joint-ventures con empresas extranjeras</li> </ul>

#### FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)  
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
 Tel: (54) (11) 4822-7721  
 contacto@nuevasgeneraciones.com.ar  
 www.nuevasgeneraciones.com.ar

#### FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)  
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
 Tel: (54) (11) 4813-8383  
 argentina@hss.de  
 www.hss.de/americalatina

<p><b>Brasil</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renovación vía offshore</li> <li>• Todo tipo de barcos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidios y créditos a la industria</li> <li>• Protección y estímulo financiero</li> <li>• Internacionalización patrimonial completa</li> </ul>
----------------------	--	--

Fuente: UIA-FINA

### V) Qué barreras al crecimiento del sector naval hay hoy en Argentina

- La inestabilidad e incertidumbre en las reglas de juego condicionan el desarrollo de inversiones a largo plazo.
- Se advierten prolongadas demoras en la implementación de medidas para la activación del sector.
- La oferta y la demanda están regidas por variables incontrolables (precio de *commodities*, de fletes, etc.).
- No hay políticas que incentiven la fabricación nacional de partes y piezas locales.
- Se ha perdido la mano de obra calificada. Que debería acompañar un potencial crecimiento de la industria.
- No se acepta la hipoteca naval para la construcción de embarcaciones como instrumento de garantía para la financiación de proyectos, donde en muchos casos éste es superior al valor del astillero.
- No hay adecuado control a la competencia desleal por parte de talleres sin habilitación o que incurren en fraude laboral.
- Existen graves asimetrías con otros países de la región.
- En los casos de astilleros emplazados sobre tierras jurisdiccionales portuarias provinciales, aquellos no son dueños de los predios que ocupan y tampoco hay reglas claras para su utilización.

#### FUNDACION NUEVAS GENERACIONES

Beruti 2480 (C1117AAD)  
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
 Tel: (54) (11) 4822-7721  
 contacto@nuevasgeneraciones.com.ar  
 www.nuevasgeneraciones.com.ar

#### FUNDACION HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° depto "C" (C1021AAA)  
 Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
 Tel: (54) (11) 4813-8383  
 argentina@hss.de  
 www.hss.de/americalatina

## VI) Herramientas básicas para el desarrollo de la industria naval argentina

Las siguientes, son las herramientas esenciales que consideramos deberían dictarse para promover el resurgimiento de la industria naval argentina:

- a) Sanción de una Ley de Marina Mercante e Industria Naval, que regule y clarifique todos los aspectos relacionados al sector, como ser los mecanismos de inversión, la definición del carácter de armador argentino y sus beneficios; el régimen de bandera; la modernización del crédito marítimo; el establecimiento de procedimientos legales ágiles de acuerdo con estos tiempos; la participación de la industria naval y el ámbito laboral específico; entre otros. Es importante en este punto que la legislación fomente la relación y el intercambio del sector con sus socios del Mercosur y asimismo ayude a aumentar la participación de la industria naval argentina en el cabotaje nacional y regional, en la Hidrovía Paraná-Paraguay y las restantes vías del Mercosur, así como en la explotación de los recursos pesqueros, y la explotación de hidrocarburos en el Mar Argentino.
- b) La ley mencionada en el punto 1 también deberá incluir necesariamente la promoción de la investigación y el desarrollo así como la formación de profesionales, técnicos y operarios especialistas en la materia.
- c) Creación de la Dirección Nacional de la Industria Naval en el ámbito de la actual Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, para la atención, promoción y regulación de la industria, con la suficiente capacidad de articulación con los sectores relacionados a la actividad: empresarios, sindicatos, proveedores, etc., y con facultades como para constituirse en un interlocutor válido con sus pares de otros países.
- d) Diseño de un Plan Nacional de construcciones navales basado en las reales necesidades de la flota nacional y regional, así como en la proyección de crecimiento futuro, como por ejemplo, en los casos de barcasas para la Hidrovía Paraná-Paraguay y la explotación offshore.

- e) Mantenimiento del reintegro del 14% sobre bienes de capital producidos en el país a la industria naval para embarcaciones destinadas al mercado interno, en forma independiente de la excepción de arancel cero a los bienes de capital.
- f) Creación de un Fondo Nacional de pre-financiamiento y crédito a las construcciones navales.
- g) Promoción de la “hipoteca naval” como herramienta de financiación para la compra de artefactos navales (mayores a 10 toneladas) que hayan sido construidos o vayan a construirse dentro de Argentina.
- h) Liberar la importación a arancel cero de chapa naval, así como insumos, partes, piezas, componentes y/o equipos no fabricados en el ámbito del Mercosur destinados a la construcción y reparación de buques y artefactos navales.
- i) Derogar la obligación aduanera de importar temporalmente las embarcaciones extranjeras destinadas a transformaciones o grandes reparaciones, sustituyendo el régimen actual por uno adecuado a las necesidades y particularidades de la industria.
- j) Apoyar la acción de la Prefectura Naval Argentina en cuanto a la prohibición de navegar en aguas interiores y jurisdiccionales argentinas a embarcaciones sub-standards, exigiendo la reparación en el país de aquellas que así lo requieran para proseguir una navegación segura.

## VII) Conclusiones

Teniendo en cuenta la extensión del litoral marítimo y fluvial que tiene la Argentina, sin lugar a dudas es imprescindible el desarrollo de una industria naval que esté a la altura de las circunstancias y pueda satisfacer la creciente demanda de buques y artefactos navegables capaces de abastecer las necesidades de la marina mercante. Es extremadamente relevante también, la reducción de fletes, principalmente de *commodities* agrícolas, que hoy se realizan por vía terrestre y su consecuente impacto en el ambiente y la infraestructura de carreteras.



Desde el punto de vista económico, entendemos que el desarrollo de una industria como la naval es altamente positivo para nuestro país por ser una gran generadora de mano de obra, movilizadora de cadenas de valor y aportante de bienes de capital.

Asimismo, nuestro país cuenta con importantes instituciones educativas en dicha materia que debieran ser aprovechadas al máximo para estar a la vanguardia en el diseño y capacitación del personal a nivel mundial.

Finalmente, desde el Gobierno Nacional se deben promover las acciones necesarias, algunas de las cuales fueron planteadas en este trabajo, para que el crecimiento de la industria naval argentina sea una “política de Estado”, modificando la legislación vigente y creando nuevos instrumentos a través de medidas económicas, financieras e impositivas necesarias para dicho fin. Así también, los sectores empresarios y sindicales debieran trabajar firmemente en ser cada vez más profesionales y eficientes para lograr los mejores niveles de productividad y alcanzar los estándares internacionales de calidad.

## **Bibliografía**

1. Diario La Nación: “La industria naval reclama un plan propio para crecer”, Buenos Aires, 12 de septiembre de 2011.
2. Diario La Nación: “Los armadores se van de la hidrovía y el país hace agua”, Buenos Aires, 4 de octubre de 2011.
3. Diario La Nación: “Las indefiniciones navales”, Buenos Aires, 18 de octubre de 2011.
4. Diario La Nación: “El pedido de la marina mercante”, Buenos Aires, 18 de octubre de 2011.
5. Cámara Santafesina de Industria Naval: “Declaración de principios”, Santa Fe, 2011.
6. ABIN, CARBA, CINA, CINMDP, CAPINAVAL, CATANAPA, CPIN, CPINA, FEMPINRA, SAONSINRA, UBA y UTN: “Bases para un plan estratégico para el desarrollo y el crecimiento de la industria naval argentina”, Buenos Aires, 23 de octubre de 2008

7. SAONSINRA, SOIN, SITTAN, FINA, ABIN, AAIN, AATNA, ARS, CAPINAVAL, CASIN, CINA, CINAMDP y UCN: “Situación de la industria naval argentina”, Buenos Aires, 22 de diciembre de 2010.
8. Unión Industrial Argentina y Federación de la Industria Naval Argentina: “Cadena de Valor de la Industria Naval”, Buenos Aires, 2005.

**FUNDACION NUEVAS GENERACIONES**

Beruti 2480 (C1117AAD)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: (54) (11) 4822-7721  
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar  
www.nuevasgeneraciones.com.ar

**FUNDACION HANNS SEIDEL**

Montevideo 1669 piso 4° depto “C” (C1021AAA)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)  
Tel: (54) (11) 4813-8383  
argentina@hss.de  
www.hss.de/americalatina