

Por qué la Argentina es calificada hoy como puerto sucio

Las complicaciones para importar y exportar, sumadas a la dificultad para pagar los fletes, llevan a otros países a desconfiar de la capacidad local de cumplir con los contratos

10 de agosto de 2023

[Paula Urien](#)

Con un esfuerzo mayúsculo, las empresas grandes, medianas y pequeñas salen a vender sus productos al exterior, muchas veces participando en ferias comerciales en otros países, con los costos que esto significa. Abrir mercados no es fácil. Para que se concreten operaciones, los compradores quieren certezas que no son nada del otro mundo: entre ellas, que los productos que se les ofrecen lleguen a tiempo para no defraudar a sus propios clientes. Si esto no sucede, es casi imposible que las ventas se vuelvan a concretar. Un mercado que se pierde es difícil de recuperar, porque la competencia global es mucha y el reemplazo se produce con velocidad.

Éstas son algunas de las cosas que se ponen en juego cuando se producen restricciones al comercio exterior. Así lo comunican dos entidades relacionadas con el transporte marítimo, por donde se produce el 90% del comercio exterior no solo de la Argentina sino del mundo.

Este año, primero fueron las comunicaciones del Banco Central A7746; 7771 y 7789 que dificultan el pago de los fletes. Luego llegó el DNU 377/23 que grava los fletes de no residentes con el Impuesto País. Según señala el Centro de Navegación, esta situación ha alentado a que el cobro de fletes sea efectuado en el exterior, “provocando que nuestro mercado de transporte sea definido, negociado y arbitrado en el exterior, convirtiendo a la Argentina en puerto sucio”.

El especialista en comercio exterior, Marcelo Elizondo define puerto sucio, una terminología que no es formal, pero sí es conocida en el mundo del intercambio comercial. “Los puertos se califican según la eficiencia en la prestación de servicios. Hay cualidades logísticas y físicas que se tienen en cuenta, como su dimensión y su capacidad de almacenamiento, o el equipamiento para carga y descarga, el dragado, etcétera. La otra calificación tiene que ver con el entorno económico, como el cumplimiento de pagos y contratos, o regulaciones políticas. En este último sentido, el Banco Central somete a las navieras a condiciones de pago que no aceptan, que son...no cobrar”, define.

Suspensión de la operatoria

Según la Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA), por el impacto del Decreto 377/23 se podría suspender la operatoria de buques en el país.

“El reciente Decreto 377/23 implica un nuevo empeoramiento de la ecuación económica financiera de las empresas armadoras argentinas. El Impuesto para una Argentina Inclusiva y Solidaria (PAÍS) que hoy se aplica a la marina mercante, impacta de manera directa a la importación de bienes en un 7,5% y de servicios en un 25%, y esto sin tener en cuenta los costos de financiación, que a la fecha venían siendo soportados por los armadores, en atención a los plazos de pago que se autorizan”, comunica FENA. “Éstas medidas suponen aproximadamente 10% de incremento en los costos operativos de las empresas”.

La entidad también advirtió que en pocos días “deberemos comenzar a parar los buques por falta de pago de arrendamientos, de seguros o falta de mantenimiento”. Combustible, materiales para el agro y otros insumos clave podrían, verse afectados, agregaron.

Situación irregular

Fernando Landa, titular de la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), explica que “**lo que nos lleva a la denominación puerto sucio es el combo de medidas que son difíciles de entender.** Por ejemplo, aplicar el impuesto país a los fletes internacionales o a las importaciones sujetas a regímenes de promoción para poder luego exportar, no tiene lógica”.

De la misma manera en que lo hizo el Centro de Navegación y también FENA, la CERA ha pedido a las autoridades que reconsideren las medidas que afectan al comercio exterior, porque tienen “**un sesgo antiexportador**”, asegura Landa.

Con respecto al controvertido Sistema de Importaciones de la República Argentina y Pagos de Servicios al Exterior (Sirase), desde la cámara que representa a los exportadores aseguran que, “aunque estén aprobadas, no tienen fecha y no se puede calcular si están a término. Esto impide que se realice la operación o la dificulta enormemente”, sostiene Landa. Por otro lado, advierten desde la entidad que reúne a los exportadores, que **tampoco se sabe cuáles son las razones por las cuales algunas se aprueban y otras no.**

“Este es el país más austral del mundo, que tiene que traer divisas a sus arcas. El hecho de dificultar las operaciones lleva a una reacción de parte de los proveedores de servicios que, ante la incertidumbre de no poder cobrar en la Argentina, porque no saben cuándo van a recibir el pago en el país, **deciden cobrar en el destino.** Es decir, **el nuestro es un puerto que no puede pagar el flete.** Por supuesto que se puede ir al dólar MEP, que es legal, pero condiciona el acceso al mercado de cambios”.

Como contrapartida, las empresas exportadores deben pedirle a los propios clientes que paguen el flete en el exterior, una situación irregular en el comercio internacional que hace que se cambien las condiciones de venta.

Cuál es el costo sobre la Marca País es difícil de cuantificar, porque “un comprador no sabe si el proveedor va a cumplir o no. La marca país está bastante deteriorada. Hay ámbitos o nichos donde tiene prestigio, como la Patagonia o los vinos, pero la realidad es que **la Argentina suma desconfianza, y falta de previsibilidad.** Para las pymes esto es terminal”, sentencia Landa. “Una empresa que tiene una filial en el exterior se puede acomodar, pero una pyme no puede hacer nada”.

Ayer, **la Cámara de Exportadores de la República Argentina, cumplió 80 años.** “Hemos pasado por muchas cosas, pero estamos convencidos de que exportar es trabajo y desarrollo”, finaliza Landa