económico

COLOR abc

Domingo 4 julio 2021

DEBATE/ PÁGINA 2

El prevaricato en primer lugar en la relación justicia/entidad binacional

DEBATE/ PÁGINA 3

Para enfrentar el desafío 2023, el Gobierno tiene un plan A ...bdo.

Elaborado por MF ECONOMÍA Especial para este suplemento

Transporte y comercio externo: Impacto de la pandemia

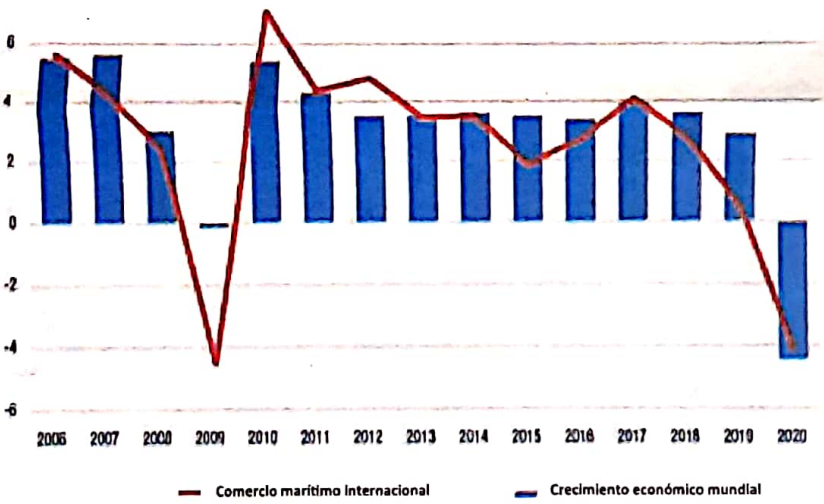
El transporte es un sector estratégico para la economía, ya que permite la movilización de los bienes desde los centros de producción hasta los puntos de consumo. El traslado se realiza por vía terrestre, aérea, fluvial, marítima o una combinación de estas. Con la llegada de la pandemia, el sector transporte ha sido también uno de los más afectados.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), en sus perspectivas del comercio internacional, considera que las medidas restrictivas aplicadas para contener el contagio del virus afectaron el transporte marítimo y el sector portuario, sobre todo en el período de mayor intensidad de la pandemia.

Para la Cepal esos efectos incluyeron la demora o cancelación de atraques de buques en puertos; atraso adicional para los camiones que transportan mercancías desde los puertos hacia el interior de los países; y demoras en el cruce de fronteras, en el caso de las mercaderías en tránsito hacia terceros países.

El organismo estima que, en América Latina y el Caribe (ALC), los controles asociados al covid-19, que implicaron medidas sanitarias adicionales e inspecciones más rigurosas de la carga, equipos de transporte y del personal logístico que los opera, incrementaron el tiempo y el costo de operación del comercio exterior.

COMPORTAMIENTO DEL COMERCIO MARÍTIMO Y CRECIMIENTO ECONÓMICO MUNDIAL



Fuente: *Imagen tomada de la UNCTAD*

De acuerdo con el informe sobre transporte marítimo de 2020 de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés), el crecimiento del comercio marítimo internacional en 2019, se estancó, al registrar su nivel más bajo desde la crisis financiera mundial de 2008-2009. De hecho, se expandió 0,5% para alcanzar 11.080 millones de toneladas.

Por su parte, Cepal proyectó que durante el primer trimestre de 2020 se generó una demora adicional media de 2,5 a 4 días en la llegada de los contenedores de importación a su destino final.

El estudio agrega que, en algunos casos, se observaron embotellamientos logísticos debido a la falta de personal; ausencia de capacidad de almacenamiento tanto para carga seca como refrigerada; falta de equipos; y carencia de contenedores vacíos en determinadas rutas. Más aún, las regulaciones adoptadas evidenciaron las falencias de coordinación.

En la misma línea, el informe de la UNCTAD sobre transporte marítimo remarca que la pandemia generó choques en cadenas de suministros; envíos; y puertos, que llevaron a una contracción en volúmenes de carga y en expectativas de expansión económica.

Para la UNCTAD las perspectivas a corto plazo para el comercio marítimo son sombrías. Además, considera que la proyección del impacto a largo plazo de la pandemia, así como el momento y escala de recuperación de la industria está afectada por la incertidumbre. No obstante, la institución espera que la industria naviera mundial avance hacia una recuperación sostenible. Por tanto, prevé que el comercio marítimo se expanda 4,8% en 2021, bajo el supuesto que la producción económica mundial se recupere.

Aunque alertan que se requiere una preparación de la industria del transporte marítimo para afrontar el entorno posterior al covid-19.

En esta edición, la consultora MF Economía/Inversiones analiza el transporte fluvial en Paraguay, su importancia en la economía y las perspectivas.

El tema de la semana

En seis años la Caja Fiscal se tragó US$ 600 millones y el subsidio se está registrando a costa de todos los contribuyentes. El saldo rojo en el pago de la jubilación viene creciendo sostenidamente desde el 2015, lo que implica un importante egreso para la cartera estatal cada año, según se puede observar en el registro histórico del Ministerio de Hacienda.

Desde dicho año y hasta la fecha, el Tesoro Nacional desembolsó la sideral cifra para financiar el déficit en pago de jubilación a funcionarios públicos, con los fondos obtenidos de los impuestos que aportan los contribuyentes. Este déficit se da porque los ingresos que provienen de los aportes jubilatorios del sector público no logran cubrir los egresos por los haberes que están desembolsando a los jubilados.

El problema radica en las regulaciones del sistema que permite, por ejemplo, que docentes puedan jubilarse antes de los 45 años, o que militares y policías se retiren con tasas de sustituciones de privilegio. Los sectores deficitarios son justamente el de maestros, policías y militares. Si bien una parte del déficit se cubre con el superávit de los demás sectores, la diferencia que se termina abonando con recursos del Tesoro es cada vez más importante. A la fecha el monto abonado por el fisco con nuestros impuestos para cubrir este saldo rojo de la Caja de Jubilaciones del sector público es de G. 3,97 billones, unos US$ 593 millones al cambio actual, similar a la emisión de bonos soberanos presupuestado por el Gobierno para cada ejercicio.

Solo en el 2020, el déficit de la Caja Fiscal, que fue cubierto con recursos del Tesoro, alcanzó G. 1,017 billones (US$ 150 millones), 29% más que en 2019; mientras que en los primeros cinco meses de este año, ya se acumula un déficit del 33%, equivalente a una diferencia de G. 484.842 millones (US$ 70 millones).

La Caja cuenta con más de 67.000 beneficiarios jubilados y unos 230.000 aportantes activos.

El volumen de exportación por vía fluvial en 2020 alcanzó el 70% de los envíos totales del país, en tanto que por medio terrestre 30% y por aéreos fue insignificante. En el mismo año, cifras provenientes de Aduanas muestran que el transporte fluvial fue de 11.417 miles de toneladas, lo que implicó una caída de 2,7% con respecto al año anterior. Sobre este resultado incidió la pandemia, que no sólo restringió la movilidad sino que generó una caída en la demanda mundial de los principales rubros exportados. La bajante de los ríos Paraná y Paraguay también incidió.

* Durante 2020, el bajo caudal llevó a cargar las barcazas por debajo del peso óptimo e incluso desarmar los convoyes para pasar por ciertos tramos del río. La situación afecta la exportación de rubros, ya que se retrasan envíos y con ello el ingreso de divisas al país, lo que podría presionar la tasa de cambio.

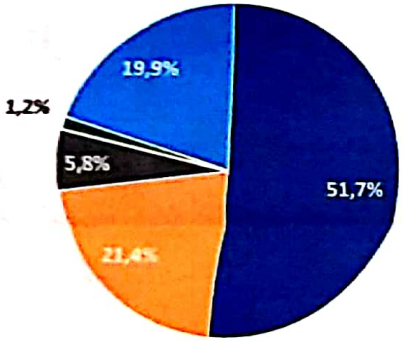
* Por la vía fluvial se transportó el 50,8% del total de lo importado por el país durante el año pasado. Esto corresponde a un total de 4,281 millones de toneladas, lo que representó una reducción de 2,5%, con respecto al 2019.

* La participación del sector de transporte por vía fluvial en la economía de Paraguay se refleja de forma directa e indirecta. La mano de obra que emplea hasta el aporte previsional y tributario que realiza contribuyen de manera importante al dinamismo del país.

Elaborado por MF ECONOMÍA Especial para este suplemento

Transporte fluvial en Paraguay y su importante participación en la economía

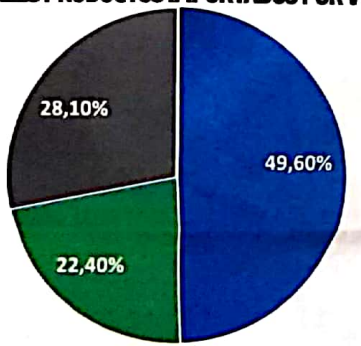
PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS POR VÍA FLUVIAL



■ Harina de soja ■ Aceite de soja ■ Carne congelada ■ Granos de soja ■ Otros

Fuente: MF Economía con datos de Timor
Nota: El total puede diferir de la suma de las partes, debido al redondeo de los números

PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS POR VÍA FLUVIAL



■ Derivados del petróleo ■ Abonos y fertilizantes ■ Otros

Fuente: MF Economía con datos de Timor
Nota: El total puede diferir de la suma de las partes, debido al redondeo de los números

El transporte por medios acuáticos reduce la presión sobre las carreteras, que es la vía por donde circula gran parte de las cargas. Además, disminuye el costo del flete, ya que un convoy de 16 barcazas tipo Mississippi es capaz de transportar 26.000 toneladas, para lo cual se requerirían 1.050 camiones de carga y/o 6 locomotoras con vagones de tren. Particularmente en Paraguay, que no tiene acceso al mar, resulta determinante la movilización de las mercancías a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná. No obstante, este medio de transporte enfrenta numerosos desafíos.

Las vías acuáticas carecen de balizamiento, lo que impide la navegación nocturna, sumado al hecho de que existen tramos del río donde el deterioro de la vía hace necesario el desarmado de los convoyes, lo cual afecta el tiempo de traslado de los bienes.

Otro problema que se tiene es la bajante del río y la falta de un plan de dragado permanente, de forma que mantenga un nivel de altura que garantice la navegabilidad. De hecho, durante el 2020, el bajo caudal llevó a cargar las barcazas por debajo del peso óptimo e incluso desarmar los convoyes para pasar por ciertos tramos del río. La situación afecta la exportación de productos, ya que se retrasan los envíos y, con ello, el ingreso de divisas al país, lo cual también podría incluso generar presiones en la tasa de cambio. Mas aun, el bajo caudal de los ríos produjo numerosos incidentes de navegación y averías de buques, barcazas y embarcaciones a lo largo del recorrido. Esa situación llevó a que las represas binacionales Itaipú y Yacyretá hayan abierto las esclusas para liberar agua y permitir la navegación de los convoyes.

***Baliza**

Las vías acuáticas carecen de balizamiento e impiden la navegación nocturna, y hay tramos donde el deterioro hace necesario hasta el desarmado de la barcaza.

Evolución de las exportaciones

El volumen de exportación por medios fluviales en el año 2020 alcanzó el 70% de las exportaciones totales, en tanto que por vía terrestre el 30%, y por medios aéreos fue insignificante.

En el mencionado año, cifras provenientes de Aduanas muestran que las exportaciones fluviales se ubicaron en 11.417 miles de toneladas, lo que representó una caída de 2,7%, con respecto al año anterior.

Sobre este resultado incidió principalmente la pandemia del covid-19, que no sólo restringió la movilidad, sino que además generó una caída en la demanda mundial de los principales productos exportados. Asimismo, la bajante de los ríos Paraná y Paraguay también influyó en este comportamiento.

Así, el valor monetario de estas exportaciones en 2020 fue de US$ 4.811 millones, cifra 4,5% por encima de la registrada el año previo. También destaca que, durante el año pasado, el 80% del volumen de bienes exportados se agrupan en tres Aduanas. A mencionar, la administración de Aduanas de Villeta, con una participación de 50,5%, la Administración de Aduanas de Caacupemí y la Administración de Aduanas de Encarnación englobaron el 17,3% y 13,4% del volumen de exportaciones totales, respectivamente.

La soja y sus subproductos representaron el 80,1% del volumen total exportado a través de medios acuáticos. En detalle, los porotos de soja concentraron el 51,7% de los envíos; la harina de soja el 21,4%; y el aceite el 5,8%.

Por su parte la carne congelada tuvo una participación de 1,2%. El dinamismo evidenciado en las exportaciones de soja ha influido en gran medida en el precio internacional de la oleaginosa.

Asimismo, hay que mencionar que, a diferencia de lo observado en los años previos, durante 2020, el flujo de exportaciones de ambos semestres del año fue similar, ya que el inicio de la cosecha se realizó de manera tardía.

Además, la bajante del río y la adopción de protocolos de bioseguridad ante la pandemia del covid-19 generaron esa trayectoria.

Por otro lado debe considerarse igualmente que de acuerdo con el informe sobre transporte marítimo de 2020 de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) se espera que la industria naviera mundial avance hacia una recuperación sostenible. Por tanto, prevé que el comercio marítimo se expanda 4,8% en 2021, bajo el supuesto que la producción económica mundial se recupere, por lo que nuestro país debería acompañar esta proyección, adecuando nuestro sistema de transporte fluvial para responder a las mayores demandas que podrían generarse a futuro.

Evolución de las importaciones

En 2020 se transportó por vía fluvial el 50,8% del total importado por el país, que corresponde a 4.281 millones de toneladas, lo que representó una reducción de 2,5%, con respecto a 2019. En términos monetarios, alcanzaron US$ 4.299 millones, registro 20,8% por debajo del observado el año anterior.

Entre los principales productos importados por medios acuáticos fueron los derivados del petróleo, con un 49,6% de participación dentro del volumen total de los bienes adquiridos en el exterior, seguido por abonos y fertilizantes, con una cuota de 22,4%.

Entre las administraciones de Aduanas por donde ingresaron las mercaderías se destacan la de Terport, que concentró el 32,8% de las importaciones, seguido por la de Villeta (30,9%) y la de Puerto Seguro Fluvial (8,0%). Finalmente cabe resaltar que entre los principales importadores de bienes en nuestro país se encuentran los vinculados al comercio de los derivados de petróleos y combustibles en general.

***Dragado**

Otro problema que se tiene es la bajante del río, y la falta de plan de dragado permanente para mantener un nivel de altura que garantice la navegabilidad.

***Avanzar**

Paraguay debe avanzar de forma urgente hacia un plan maestro de navegación, que garantice el uso de las vías fluviales de forma segura durante todo el año.

Movimiento de contenedores

En términos de los contenedores utilizados para la movilización de las cargas, tanto de importaciones como de exportaciones, destaca que en el año 2020, los mismos registraron una caída interanual de 4,3%, al pasar de 160.031 unidades a 153.094.

Los contenedores utilizados para las exportaciones mostraron un incremento interanual de 8,2%, para finalizar en 59.339. Por su parte, los dirigidos a las importaciones experimentaron una contracción de 10,9%, para ubicarse en 93.755.

Empleo, salarios, aporte previsional y tributario

La participación del sector de transporte por vía fluvial en la economía de Paraguay se refleja de forma directa e indirecta. La mano de obra que emplea hasta el aporte previsional y tributario que realiza contribuyen de manera importante al dinamismo del país.

En lo que respecta al mercado laboral, las empresas asociadas al Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFyM) emplean de manera directa a 2.319 tripulantes. Además, CAFyM tiene 778 plazas laborales para personal en tierra, con lo cual el empleo total asciende a 3.097 personas. Si bien estos empleos se refieren directamente a las empresas asociadas al CAFyM, se estima que todo el sector fluvial paraguayo genera puestos directos de trabajo para aproximadamente 4.000 personas.

En cuanto al empleo indirecto generado por la industria naval, que abarca astilleros; talleres de reparación; empresas de aprovisionamiento y servicios para las embarcaciones; puertos; entre otras, se proyecta, de acuerdo con un estudio de la consultora PricewaterhouseCoopers, que por cada empleo directo se generan a su vez cinco trabajos indirectos.

El salario devengado por los empleados de las empresas asociadas al CAFyM se encuentra en función del perfil de carrera. Así, la mayor remuneración la perciben el capitán y el práctico, en tanto que la más baja es para el marinero. En este punto es importante mencionar que toma aproximadamente 10 años la obtención del cargo de capitán, una vez que la persona egresa de la escuela naval.

Es de destacar que, si bien la remuneración del marinero es la más baja en la estructura de cargos, supera la registrada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) para el sector que engloba, entre otros servicios, al transporte.

La tripulación mejor remunerada es la nuestra

Es importante resaltar que Paraguay tiene la tripulación mejor remunerada de la región. Esta diferencia en la remuneración podría estar explicada por los horarios laborales; la formación de la tripulación y los horarios de navegación.

El sector de transporte fluvial presta sus servicios para la movilización de mercancías. Por tanto, su actividad genera un considerable monto por concepto de impuestos directos para el Estado.

De acuerdo con información de la Subsecretaría de Estado de Tributación (SET) para el año 2019, un total de cuatro empresas pertenecientes al CAFyM figuran en el ranking de los 500 mayores aportantes al mencionado organismo, con una contribución equivalente al 0,3% del total de impuestos percibidos por la institución.

Flota naviera paraguaya

Información preliminar proveniente de la Dirección de Marina Mercante y de la Dirección General de Movilización Nacional (DGMN) da cuenta que entre remolcadores y buques, la flota de CAFyM alcanza las 2.541 unidades, con un tonelaje de registro bruto de 1.807.561. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las embarcaciones.

En términos monetarios, la inversión realizada por las empresas asociadas al CAFyM para adquirir la mencionada flota, asciende a aproximadamente US$ 2.000 millones, cifra que equivale, por ejemplo, al 5,5% del Producto Interno Bruto (PIB) corriente en dólares del país para el 2020.

Como muestran los números, la participación del sector de transporte fluvial en Paraguay forma parte importante de la logística del país. Sin embargo, el nivel actual del río se mantiene muy por debajo de los valores normales. Además, la navegación se concentra en períodos donde hay luz solar, ya que la falta de señalización impide la navegación nocturna. Estos elementos tienden a elevar los tiempos de viajes e incrementar a la vez los costos del sistema de transporte.

Por tanto, Paraguay debe avanzar de forma urgente hacia un plan maestro de navegación, que garantice el uso de las vías fluviales de forma segura durante todo el año. Esto abarca dragado, balizamiento y cualquier otra obra de infraestructura necesaria para el mantenimiento del principal medio de transporte del país, por consiguiente, para la provisión y comercialización de productos de fuera y hacia dentro del país.

***Empleo**

Se estima que todo el sector fluvial paraguayo genera puestos directos de trabajo para aproximadamente 4.000 personas.

CIRCULACIÓN POR HIDROVÍA PARAGUAY- PARANÁ (HPP)

Bolivia
- Volumen total transportado a través de la HPP: Alrededor de un millón de toneladas, que corresponde al 97% de las exportaciones y el 3% de las importaciones.
- Principal ruta socio comercial: América Central y Asia.
- Productos comercializados destacados de exportación: Aceite de soja y residuos de aceite de soja.
- Productos destacados de importación: Combustibles.
- Representación de la HPP en el transporte de carga en el país: Cerca del 13%.

Brasil
- Volumen total transportado en la HPP: 4,5 millones de toneladas, que corresponden al 100% de las exportaciones.
- Principal ruta socio comercial: Argentina.
- Productos comercializados destacados – exportación: mineral de hierro y soja, con una representatividad del 99%, desde Ladario; Gregorio Curvo y Puerto Murtinho.
- Representación de la HPP en el transporte de carga en el país: Alrededor del 0,6%.

Así, durante los años 2019 y 2020, Bolivia y Brasil movilizaron por la HPP alrededor de 5.309 miles de toneladas y 3.610 miles de toneladas, respectivamente. Como era de esperar, la pandemia de la COVID-19 y el reducido caudal hídrico, influyeron sobre los resultados del año previo.

Fuentes: MF Economía con información del Comité Intergubernamental de Hidrovía Paraguay - Paraná (CIH)

EMPLEO DIRECTO E INDIRECTO GENERADO

Empleo	CAFyM	Sector fluvial
Directo	3.097	4.000
Indirecto	15.485	20.000
Total	18.582	24.000

Fuentes: MF Economía con datos del CAFyM

SALARIO PROMEDIO MENSUAL DE TRIPULACIÓN EN LA REGIÓN

País	Salario promedio
Argentina	US$ 745
Bolivia	US$ 800
Brasil	US$ 508
Paraguay	US$ 1.179
Uruguay	US$ 1.011

Fuentes: MF con datos de presentación del superintendente de desempeño, desarrollo y sostenibilidad.
Nota: Tasa de cambio utilizada R$/US$ 5,63 (promedio del mes de octubre de 2020)