



## NUESTRA HERMOSA ACTIVIDAD MARÍTIMA: SOLUCION PARCIAL AL DESEMPLEO. ¡HORA QUE EL GOBIERNO CENTRAL NOS ESCUCHE!

Guillermo Solano, Gerente Navesco



Quisiera empezar este artículo, citando a nuestro libertador Simón Bolívar en una frase bastante representativa. Después de leerla y releerla parece que no hubiéramos evolucionado desde entonces.

*"Siendo muy difícil apreciar dónde termina el arte y principia la ciencia, si su inclinación le decide a aprender algún arte u oficio yo lo celebraría, pues abundan entre nosotros médicos y abogados pero nos faltan buenos mecánicos y agricultores que son los que el país necesita para adelantar en prosperidad y bienestar."*

Simón Bolívar

*(Extraído del libro "LA EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO EDUCATIVO DE BOLÍVAR" Autora Ana Carmen Neissa de Mantilla - mi suegra-.)*

Todos los meses vemos con cierta sorpresa los datos del desempleo en Colombia. La verdad sé que hay una discusión de cómo salen esas cifras del DANE, y que es difícil determinar con exactitud el índice real de desempleo. Lo que sí sé con certeza es que hay una enorme desigualdad en nuestro país en cuanto a condiciones de vida y oportuni-

dades de bienestar. Pareciera que entre más se aplican las teorías neoliberales en nuestros países latinoamericanos, los números son más positivos pero para unos pocos. Sencillamente los que algo tenemos de riqueza, no podremos hablar de felicidad completa cuando vemos que otros sencillamente nada tienen. La falta de oportunidades laborales son claras.

Una consecuencia del desempleo sin lugar a duda es la orientación de las nuevas generaciones a realizar actividades novedosas, concentrándose donde la actual sociedad tiene necesidades. Viendo la frase inicial de nuestro Libertador, nos causa sorpresa que desde esos tiempos "abundan entre nosotros médicos y abogados". Seguramente muchos de Ustedes han estado en la encrucijada de orientar a sus hijos qué estudiar y antes de tener un título prestigioso, debería uno pensar en lo que ese hijo hará después de graduado. No puedo creer que un médico recién egresado su sueldo sea miserable para una persona que ha estudiado 7 años. Esto sencillamente es que el mercado está copado en esos sectores. Y no vale la pena hablar de otras carreras donde la situación puede ser peor. Hoy seguramente puede ganar más un buen plomero o carpintero (me refiero a los cumplidos), que un verdadero profesional.

Es aquí donde nuestro SECTOR MARÍTIMO tiene mucho de qué hablar y qué decir frente al gobierno central que hasta el momento poco o nada hemos recibido. Mientras La DIMAR hace grandes esfuerzos por convencer a los diferentes ministerios so-



bre el impulso que necesita los temas del mar, el éo en estas instituciones es mínimo. Seguramente no ven una utilidad real en nuestro tema marítimo y tienen la sensación que el país está bien servido en este campo.

Pues bien, el gobierno hoy en día tiene los oídos abiertos frente a actividades que generen nuevos empleos y nosotros, el SECTOR MARÍTIMO, estamos listos a contribuir para constituir puestos no solamente en cantidad, sino bien remunerados. Desde ese punto de vista el gobierno no se puede tapar los ojos.

Veamos estas ideas más en detalle con dos ideas centrales:

### LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Ante el alto costo de la mano de obra de ciertos países en especial Europeos, la mayoría de armadores en compañía de astilleros han decidido construir en otros países menos desarrollados donde los precios de la mano de obra son muchísimo menores. El buque es total o parcialmente construido en China, Rumania, Eslovakia e incluso Vietnam. Los Europeos con esta asociación armadores-astilleros constructores han transmitido su tecnología a estos países para que sea allí donde se fabrique el buque. Es decir, que la supervisión está totalmente rea-

lizada por los armadores o astilleros europeos pero la mano de obra soportada por estos otros países. Lo que es la máquina principal, grúas, equipos del puente y algunos otros sistemas más sofisticados son traídos de Alemania u Holanda.

Hoy este esquema empieza a utilizarse por un constructor en el astillero de COTECMAR. No sé exactamente cuál haya sido la experiencia comparado con otros países, en cuanto a costos se refiere. En todo caso ya se colocó la primera piedra. Frente a la fuerte rotación de directores de COTECMAR ha sido difícil tener una política a largo plazo.

NAVESCO por su parte tiene la firme intención de construir en Colombia, y para ello invitamos al Gobierno Nacional para que desarrollemos este proyecto.

Son varias las ventajas que hemos encontrado de construir en Colombia frente a países como Holanda y Alemania. En esos países los trabajadores tienen un horario laboral que empieza hacia las 8:00 a.m. y termina a las 3:30 p.m. Aquí sin duda se pueden incluso hacer trabajos nocturnos. Por otra parte el clima en épocas de invierno los afecta considerablemente, teniendo que parar por dicha inclemencia. O se ven en la obligación de detenerse hasta que las condiciones climatológicas mejoren para trabajos especiales como por ejemplo aplicación de pintura.

El Gobierno Nacional tiene la capacidad de incentivar estas actividades económicas como lo ha hecho en otros sectores. Aplicar exoneraciones de impuestos, crear áreas de construcción especiales con incentivos tributarios y ampliar las posibilidades que los recursos de las AFC, hoy restringidos a la construcción de vivienda, puedan ser utilizados por los fondos para esta actividad, son algunas de las medidas que el Gobierno pudiera implementar.



Para medir la capacidad de generación de empleo de esta actividad, basta ver la cantidad de personal utilizado por COTECMAR en la construcción de barcazas y remolcadores que hoy realiza. Los resultados deben ser innegables sobre la cantidad y calidad de empleos que se pueden generar con la construcción. Valdría la pena solicitar estas estadísticas, para construir una muestra realmente representativa.

### FORMACIÓN DE TRIPULACIONES

En varios seminarios con Dimar se ha resaltado la escasez de tripulación que se va a presentar en el mundo en el corto plazo. Eso es innegable y por demás preocupante. Muchos armadores extranjeros están creando sus propias escuelas ante la posibilidad que en un futuro muy próximo sea una realidad la falta de personal experimentado.

Algunos países empiezan a tomar la vanguardia en la formación de nuevos tripulantes. China y Perú son unos de esos ejemplos. Ya hemos tenido varios buques fletados donde la tripulación es toda de nacionalidad China con la curiosidad que el único que sabe inglés es el capitán. No nos sorprendamos cuando los Chinos invadan en este rubro como en muchos otros.

Y qué decir del Perú donde la escuela naval Peruana tiene contratos con empresas de personal europeo en el que el tripulante y oficial ya tienen trabajo una vez se gradúen.

Sería ingenuo pensar que habrá trabajo suficiente para tripulantes y oficiales colombianos mediante las navieras nacionales. Por ello este proyecto debe pensar en satisfacer las NECESIDADES MUNDIALES y no locales. Por otra parte las pocas navieras nacionales empiezan a verse afectadas fuertemente por la falta de tripulación en vista del cierre de nuestra Escuela Mercante.

Pero lo que es peor y se percibe como un problema nuevo, es que ahora para el armador nacional le es más costoso contratar tripulación colombiana que utilizar extranjeros ¿Sabían Ustedes esto? Las altas prestaciones sociales y la revaluación del peso son los factores más importantes para que los extranjeros empiecen a ser más económicos. Para que tengan una idea, el ahorro anual de contratar por ejemplo peruanos, con relación a la colombiana, puede estar alrededor de los USD 70,000 para una tripulación de 10 tripulantes. ¡Quién lo creyera!

Bueno señores, esperamos que con este nuevo caballito de batalla de exaltar las bondades de nuestra actividad marítima, en la generación de nuevos empleos de calidad y cantidad tengan algún tipo de eco en el Gobierno Nacional. Al menos de habérselo comunicado al Gobierno Nacional, ya la responsabilidad recae en ellos. Después que no argumenten que no se lo dijimos.

