

EL DESAJUSTE ENTRE PRODUCCION Y MERCADO



por V. PAZ-ANDRADE

QUISIERAMOS centrar este análisis preliminar en torno al problema de producción, que ha sacudido a la industria pesquera española en 1965 y ha legado su herencia de inquietud a 1966. En ninguna tribuna tan copiosamente como en la montada en estas páginas, se han dedicado meditaciones y comentarios a la cuestión. Por tanto, aunque no se nos reconozca autoridad, debe sernos admitida cierta familiarización con los motivos de aquella preocupación empresarial.

Sin otra pretensión, ni mayor alcance crítico, debemos intentar en este número una revisión global del problema, dentro de límites escuetos. Los límites que imponen el carácter general de nuestros enfoques y la necesidad de no mermar las virtudes dialécticas de la síntesis.

UN ABANICO DE IMPACTOS

DESDE 1961 a 1965 ha experimentado un cambio profundo la estructura de la industria española de productos marinos. El calado de la metamorfosis económica sobrevenida, ha afectado fuertemente:

- al volumen de la inversión,
- a la dimensión de la empresa armadora,
- al nivel y estructura de los costes,
- al modelo de las operaciones de captura,
- al sistema de distribución de los productos, y,
- al comportamiento del mercado.

Este abanico de impactos económicos era previsible en relación a todos sus componentes, así como a la curva de su evolución. Especialmente después de que, en los años 1962 y siguientes, el éxito espectacular que alcanzó la apertura austral, había desembocado alegremente en una multiplicación de equipo acelerada y desproporcionada al ritmo de incremento de la demanda. Al ritmo esperado y presumible.

Con todo, se ha tardado más tiempo del que parecía debido, en tomar plena conciencia del daño que a corto término pudiera hacerse irremediable. Hasta el segundo semestre de 1965 no fue aplicado el freno a las importaciones. Hasta 1966 no se retiró el acceso al crédito oficial para unidades destinadas a engrosar la flota generadora de los excedentes. Y la reacción de las empresas de tamaño medio o pequeño, agrupándose en cooperativa nacional, tampoco ha madurado hasta hace pocos meses.

LA DISTORSION EN LOS COSTOS

DE todos los efectos provocados por aquel conjunto de cambios estructurales, el más importante es el que recae en la falta de control sobre los costes. La cadena de las distorsiones, en relación a la estructura tradicional, tiene como primer eslabón la inversión en bienes de equipo. El sistema de congelación a bordo ha supuesto mayor capacidad del buque, y, aun a equivalencia de capacidad, un coste de financiación tres o cuatro veces superior. Solo el interés del capital de préstamo procedente del crédito institucional se ha más que duplicado a partir de 1962.

Otro renglón que ha experimentado un grado de distensión altamente oneroso para la empresa es el de sueldos, salarios y participaciones. Era inevitable que el sistema de retribuciones se hiciera más generoso, desde el momento que al trabajador se exigía mayor permanencia en la mar. Además esta evolución venía impuesta por la necesidad de alcanzar el nivel internacional en una actividad que se ejercita en la misma esfera de trabajo y de riesgo.

Lo que no se pensó a tiempo es que tal frontera, en algunos casos, dada la masividad de las capturas, y su estable nivel de productividad, podría ser rebasada. Como en efecto lo fue al menos en algunos cargos ultrarrentados, a pesar del recorte inicial de los porcentajes que se abonaban a los mandos en la explotación tradicional.

EL DESAJUSTE ENTRE PRODUCCION Y MERCADO

La necesidad de eliminar tiempos muertos e incrementar la productividad, obligó a otro importante desorbitamiento en los costos de transferencia. Nos referimos a la utilización del transporte frigorífico, demasiado encarecido aún, para alijar las caladas en la base de transbordos y conducir las a puerto peninsular. A pesar de la duración que ya ha alcanzado tal experiencia, no se ha desarrollado aún cualquier forma de comercio con Sud Africa, que permitiera aprovechar fletes de retorno y reducir a un coste unitario más llevadero los viajes con carga congelada.

MANTENIMIENTO DE LA FLOTA

INDEPENDIEMENTE del incremento que han experimentado para la empresa armadora los costos de transferencia del producto, ha de considerarse también el de mantenimiento en forma de los equipos. Siempre ha sido importante el renglón de las reparaciones en el presupuesto de gastos variables de aquélla, pero en las expediciones a larga distancia adquiere un volumen mucho más oneroso.

En parte esta situación viene creada por la concentración de flota en una misma área geográfica, donde solamente el puerto de Cape Town se halla en condiciones de cubrir con eficiencia el servicio de varadas, averías, reparaciones, etc. Tales condiciones eran ya limitadas, y de capacidad fácilmente rebasable, antes de la acumulación de buques pesqueros de diversas banderas que se registra en aquellas aguas. Mucho más han de serlo ahora.

En todo caso, la concentración engendra siempre encarecimiento del servicio y demora en su prestación, cuando menos. No se ha intentado medida alguna para corregir este inconveniente, como no sea la de sacrificar la productividad con un aumento forzado de las rotaciones al puerto de base, cuya contraindicación es evidente.

No es fácil que la flota española de gran altura pueda liberarse de tal servidumbre. Pero debe ser factible la atenuación de sus efectos, mediante la cooperación, la previsión y la negociación. Cualquiera que sea el resultado a lograr, por el momento es innegable que estamos ante un factor con gravitación cuantiosa en el presupuesto de explotación de la flota.

DISTRIBUCION Y MERCADO

TAMBIEN resultó subestimada en la práctica, la necesidad de preparar el mercado, para la absorción masiva de pescado blanco congelado. El sistema tradicional de distribución, dedicado exclusivamente al fresco y ávido de aprovechar las fluctuaciones de su oferta, se colocó desde los primeros momentos en actitud de defender a ultranza sus viejas posiciones. Fue necesario abrir nuevos canales de distribución, por cuenta de la propia empresa armadora, para ir venciendo poco a poco la resistencia residual y la resistencia fomentada.

Las redes preestablecidas, tanto de transporte como de venta al público, han servido de poco para alcanzar los objetivos de fluidez y expansión que era necesario cubrir. Hubo necesidad de prescindir del ferrocarril, aun canalizador del tráfico de pescado fresco en bastante medida, y soportar los costos del transporte en camión aislado y con "thermo-king", más caro, pero eliminador de acarreo y apto para mejorar la agilidad operacional.

Los factores hasta ahora apuntados no han sido los únicos a incidir sobre el nivel de costos unitarios del pescado blanco congelado. También debe tenerse en cuenta la pérdida de peso derivada de la forma de comercialización, especialmente desde que se adoptó el corte japonés en el tallado de las piezas. Es indudable que tal sustraendo, especialmente cuando los desechos no se destinan a una planta reductora, tiene su influencia en el resultado de la explotación, y qué, por ahora, este factor no cuenta en el subsector del pescado fresco.

