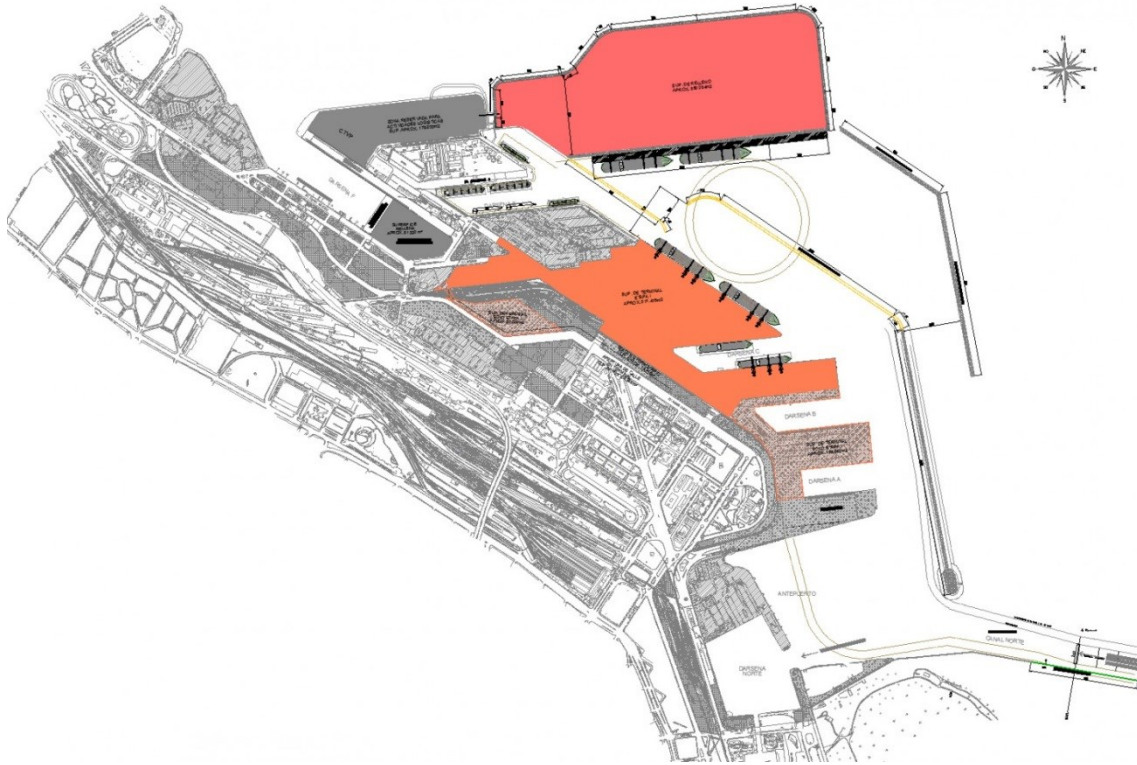


Sobre el Plan de Modernización del Puerto de Buenos Aires hay muchos artículos en este sitio y también en [www.nuestromar.org](http://www.nuestromar.org) y [www.tradenews.com.ar](http://www.tradenews.com.ar).

A los que realmente tienen interés en el tema de la **COMPETITIVIDAD DEL FUTURO PUERTO DE BUENOS AIRES**, se recomienda ver especialmente un artículo y los comentarios del 15 de Agosto en [www.nuestromar.org](http://www.nuestromar.org) : **LA MODERNIZACIÓN DE PUERTO NUEVO VA ADQUIRIENDO SU FORMA DEFINITIVA.**



En este blog conviene leer dos entradas en el campo el nro 6:

Relación Puerto Ciudad con su nuevo puerto.

Y el campo 9. El difícil camino a la formulación del Plan de Modernización del P.B.A.

Para poder analizar la cuestión de cómo será la **COMPETITIVIDAD** del nuevo puerto, se debe conocer bien lo que ha pasado en el **TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL** después de la **CRISIS FINANCIERA MUNDIAL** del 2008.

Recién ahora el sistema empieza a mostrar **ESPERANZAS** que podrá salir dentro de 2 o 3 años, de una larga crisis, que ya dura más de 9.

En el 2008 se produjo una enorme caída en el crecimiento de la demanda que generaba China.

Esta demanda tuvo varios años seguidos un crecimiento anual del 14%, que por la crisis cayó de repente en un crecimiento mucho menor de 5 y 6% por año.

Esto pasó justo cuando entraron en el mercado una gran cantidad de buques nuevos de muy grandes dimensiones, que se habían comenzado a construir 2 o 3 años antes, para responder a la constante e enorme demanda del comercio de China.

Esto causó **UNA INMEDIATA SOBRECAPACIDAD** muy grande **DE BARCOS**.

Los fletes cayeron inmediatamente a niveles que ni cubrieron los costos directos de la operación y los armadores comenzaron a perder billones de dólares por año.

Y lo que fue una sana política de “ECONOMÍA DE ESCALA” para competir mejor en un mercado creciente, se transformó en un CIRCULO VICIOSO QUE CREÓ LA PEOR CRISIS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE TODA SU HISTORIA.

Algunos hablan de una crisis de “auto-destrucción”, otros lo ven ahora como una POLITICA PARA DESTRUIR COMPETIDORES.

Claramente algunos participantes tenían intenciones de sobrevivir con unos pocos competidores, con la esperanza de poder tomar la revancha por las pérdidas sufridas, cuando se llegaba de nuevo a un equilibrio entre oferta de carga y demanda de capacidad de buques.

Por ahora se pronostica esto para el 2020 o 2021.

Esto fue la razón, primero por las “integraciones verticales de armadores”, que después pasó a los “operadores de terminales de contenedores”.

Además los enormes buques nuevos desplazaron en el tráfico más importante del mundo, con China, una clase anterior, que igualmente tenían dimensiones muy grandes,

Estos se mandaron a otros tráficos que para nada estaban preparados aquellos monstruos. El efecto “CASCADE”.

Esto causó problemas, no solo en puertos de países “emergentes” sino hasta en los puertos de EEUU.

Ésta es la razón, que nadie sabe bien lo que se podrá esperar para los años que vienen y todos los puertos del mundo aplican PLANES FLEXIBLES, como se puede leer en la prensa especializada.

Al respecto se publicó en [www.nuestromar.org](http://www.nuestromar.org) el 1 de Septiembre 2018 una entrevista: [Mórtola: "Si el mundo quiere ver un ejemplo claro de integración vertical es el Puerto de Buenos Aires"](#)

(También hay que leer los comentarios).

Ahora bien, la única parte del “PLAN” que es flexible, es que se podrá ampliar si la futura demanda requiere más muelles y plazoletas.

¿Pero qué pasará en el futuro con un puerto en una ciudad donde NO se puede esperar mucha expansión, donde se piensa en un PLAN, con una inversión estimada de MÁS DE US\$ MIL MILLONES?

¿No es esta una inversión demasiado grande para poder TENER UN PUERTO COMPETITIVO?

¿Esto es un PLAN FLEXIBLE”?

Esperamos que los funcionarios responderán esta pregunta y que darán “indicaciones” por qué piensan que igualmente va a ser un PUERTO COMPETITIVO.