

El puerto y la necesidad de un debate

En la última edición de Comercio Exterior leí una columna del interventor de la Administración General de Puertos (AGP), Gonzalo Mórtola, en la que el funcionario se refería al Plan Estratégico del organismo que dirige. Espero sinceramente que antes de que se tomen decisiones se habilite un debate público sobre el mismo.

Sin duda el Puerto de Buenos Aires será necesario para nuestro comercio exterior por varios años y para siempre como puerto de cruceros.

Todos los habitantes del país tienen derecho a un puerto competitivo. Pero hay muchos puntos que se deben analizar y plantear en “mesas redondas”, con técnicos que podrán opinar sobre muchas cosas y no sólo de lo que es estrictamente técnica portuaria.

En primer lugar, un Plan Estratégico de un puerto debe ser analizado dentro del Plan de Transporte de una Nación. Y en los países que progresan, las políticas de transporte son siempre “políticas de transporte intermodal”, donde se usan los modos de transporte en la combinación que da el menor costo final para poder mover una carga de origen a destino.

Pero esos costos no son solamente los que cobran los operadores del transporte (camionero, empresa ferroviaria o de transporte por agua). Deben incluir los costos de la construcción y mantenimiento de necesaria infraestructura, la congestión, los accidentes y el efecto sobre el medioambiente.

Para empezar hay que considerar la posición del Puerto de Buenos Aires sobre el Río de la Plata, a más de 220 kilómetros del primer punto de profundidad natural de tan sólo 12 metros, que es lo mínimo que requiere un puerto de importancia.

Después se debe tomar en cuenta que el Puerto de Buenos Aires está detrás de una zona urbana donde viven 12 millones de habitantes que merecen que se tomen todas las medidas posibles, para mitigar los inevitables efectos negativos que tiene un puerto sobre el tránsito.

Esto requiere estudios de flujos de cargas. El Puerto de Buenos Aires tiene graves problemas de accesos para camiones y ferrocarriles, que sólo se pueden solucionar con enormes gastos.

Por otra parte se debe considerar que “modernizar” un puerto con espigones de los tiempos de depósitos, a largos muelles lineales para operar con contenedores, es mucho más caro que hacer los muelles nuevos en otros lugares.

Hay que tomar en cuenta la preocupación de cómo será la evolución del comercio mundial: hay muchos que temen que en vez de crecer, se debe esperar un período de contracción por el aumento del proteccionismo.

Y finalmente la crisis del transporte marítimo mundial, que es la peor de toda la historia, que empezó en 2009 y causó la quiebra del séptimo armador del mundo – Hanjin- que provocó caos en cadenas logísticas de Europa y Estados Unidos.

Este año los armadores perderán 5000 millones de dólares en total, lo que ya arrastró a muchos astilleros.

Como única salvación los armadores deben bajar sus costos, se deben juntar y para los tráficos de Asia a Europa y a Estados Unidos se están formando tres grandes alianzas (Vessel Sharing Agreements) que comenzarán a funcionar probablemente en abril de 2017.

Son los mismos armadores que vienen a Sudamérica. Se puede leer en la prensa mundial que esto ya está afectando a los operadores de terminales que ya no pueden calcular los grandes ROI que tenían y hasta se deben unir para poder subsistir. Estos son sólo algunos de los puntos que se deben analizar para hacer un Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires, que se debe relacionar con un análisis en mesas redondas, con técnicos en diferentes materias, no sólo portuarias. Resta una sola pregunta: ¿cuáles han sido los aportes de Fundación Valencia Port, el Puerto de Rotterdam, el Puerto de Barcelona y la consultora ALG, en el Plan Estratégico y en el futuro proceso licitatorio de las 2 terminales?

Free translation:

The "Port of B.A." and the need of an open debate:

Last week I read a column of the Trustee of the General Administration of Ports (AGP), Gonzalo Mórtola, in which he referred to the Strategic Plan of the Port of BA 2019.

I sincerely hope that before a decision is taken, a public debate on it will be enabled. Without doubt the Port of Buenos Aires will be necessary for our foreign trade for several years and forever as a cruise port. All the inhabitants of the country have the right to have a competitive port. But there are many points that must be analyzed and raised in "round tables conferences", with technicians who will be able to comment on many things and not only of what is strictly about port-technics.

First, a Strategic Plan for a port should be analyzed within the Transport Plan of a Nation. And in developing countries, transport policies are always "intermodal transport policies", where transport modes are used in the combination that gives the lowest final cost in order to move a cargo from source to destination. But these costs are not only those charged by the transport operators (truckers, railway company or water transport). They should include the costs of building and maintaining the necessary infrastructure, the congestion, accidents and the effect on the environment of every mode. To start with we must consider the position of the Port of Buenos Aires within the R River Plate, more than 220 kilometers from the first point of natural depth of only 12 meters, which is the minimum required by a port of importance. Then we must take into account that the Port of Buenos Aires is behind an urban area where 12 million people live that deserve that all possible measures will be taken to mitigate the inevitable negative effects that a port has on city traffic. This requires studies of cargo-flows. The Port of Buenos Aires has serious problems of access for trucks and railroads, which can only be solved with enormous expenses. On the other hand it should be considered that "modernizing" a port with "finger-piers" from the times of warehouses, to long linear quays for operations with containers, is much more expensive than making the new berths in other places.

It is necessary to take the evolution of world trade into account. There are many who fear that instead of growing, a period of contraction should be expected due to the increase in protectionism.

And finally, the worst shipping crisis in the world, which began in 2009 and caused the collapse of the seventh shipowner in the world, Hanjin, which chaos in logistics chains in Europe and the United States. This year shipowners will lose US\$ 5 billion in total, which has already dragged many shipyards into receivership. Maritime carriers are obliged to lower their costs, they are working together and made "Vessel Sharing Agreements". For traffic between Asia-and-Europe and Asia and the United States, three major alliances are being formed which will probably start operating in April 2017. The same carriers come to South America. One can read in the world press that this is already affecting terminal operators who can no longer calculate the large ROI they had. Also port-operators have to join in order to survive. These are just some of the points that must be analyzed to make a Strategic Plan for the Port of Buenos Aires, which should be related to an analysis in "round table-conferences", with technicians in different matters, not just ports. There remains only one question: about Mr Mórtola's article: what were in fact the contributions of Fundación Valencia Port, the Port of Rotterdam, the Port of Barcelona and the ALG consultancy, in the Strategic Plan and in the future bidding process of the 2 terminals?