

LA AGENDA parte 1.

En la agenda de cada una de las 4 presentaciones se trataron estos puntos:

1. En 2015 prácticamente todos los servicios marítimos fueron líneas directas a Argentina y el "P.B.A. y Exolgan" juntos movieron 85% del total. Ya vinieron los buques de 10.000 TEU.

2. Se tomó en cuenta que Argentina no ha tenido POLITICA DE TRANSPORTE desde 1970 y que esto ha tenido serios efectos negativos.

Ya se dijo en 2015 que estos serán aún peores, si no se tomarían las necesarias medidas, que lamentablemente no se tomaron y ahora la situación ES MUCHO MÁS DIFÍCIL.

3. Se plantó la pregunta (que sigue teniendo validez): ¿De qué depende si los buques de 10.000 TEU seguirán viniendo?

(Ahora se puede agregar:

¿De qué depende si vendrán en el futuro buques de más de 10.000 TEU ?).

4. Y se preguntó si en el futuro podrán haber mayormente servicios con trasbordos.

Se fueron desarrollando estos puntos, comenzando con estudios ya hechos en 1978 por un instituto J.I.C.E.F.A. que demostraron que se debía tapan la dársena A del "Puerto de B.A." para hacer muelles lineales para buques-portacontenedores.

Pasaron 42 años y todavía no se siguió ese consejo LOGICO y BÁSICO.

Un primer paso dado en el 2000, cuando TRP hizo un sobre-muelle en el segundo espigón, no se completó porque la competencia entre 4 terminales fue demasiado grande.

Se dieron datos cómo se llegó en 2015 a la llegada de los de buques de 10.000 TEUS: No vinieron por mayores demandas de la "carga", sino por el efecto "cascada", de buques que sobraron en el tráfico Asia-Europa.

Para eso se debe leer que en el 2011 (solo 4 años antes), Hamburg Sued y Maersk empezaron a usar en la Costa Este de Sud América buques de 7.250 TEU (+-). (HSD tipo "Santa" y Maersk "SAMMAX", es decir SUD-AMERICA MAXIMO).

Los buques de 10.000 TEU vinieron por la grave crisis del transporte marítimo mundial, donde se usaba una pretendida "economía de escala" cómo el arma para eliminar "competidores", lo que se comprobó en 2016 con la quiebra de Hanjin, el armador surcoreano, que era el número 7 de la lista de grandes armadores.

Después se hizo un racconto de "Planes" de la A.G.P. empezando con uno del año 2000:

"El Plan Estratégico para el P.B.A", que sería el PRINCIPAL HUB-PORT de la Costa Este de S.A.

Se criticó la licitación del 2014 para la Terminal 5, donde se exigió un muelle para poder atender un buque de 15.000 A PLENA CARGA, mientras el máximo de la utilización del buque a su llegada en B.A., después de la descarga en Brasil, es alrededor del 22% a 25%.

Y es difícil, probablemente imposible por los enormes costos que se tendrían que hacer para preparar la vía navegable para tales buques, hacer un servicio para la Costa Este de S.A. que empieza el circuito con la descarga y carga en B.A. y que termine en su último puerto en Brasil, es decir tocando una sola vez los puertos.

Se trató el grave problema de Tecplata, que hace 5 meses estaba listo, pero no pudo operar por falta de caminos de acceso y gremios que amenazaron con piquetes.

Pero no solo faltaban planes para puertos, también habían graves fallas en las vías navegables. Se mencionó el grave error de 2009, cuando se prolongó la concesión de Hidrovía S.A. de 2013 a 2021. Se mencionaron los 3 PPTs hechos en el 2008 en la Bolsa de Comercio de Rosario, Timon Club y Audiencia Pública de febrero 2009 en Barranqueras, que no recibieron la MÁS MINIMA ATENCIÓN y que fue aprobada en el CONGRESO, EN LA COMISIÓN BICAMARAL, no obstante un claro informe de UNIREN.

En el 2015 se advirtió que este tipo de errores podrán tener como resultado que los armadores debían empezar con **TRASBORDOS. (Por la importancia del tema, se ha hecho una ampliación en la parte 2 de esta agenda).**

Se recordó como en el 2004 algunas alianzas, que tenían 3 distintos servicios, hicieron trasbordos en Rio Grande do Sul: los buques de 2 líneas descargaron los contenedores para Argentina y los cargaron después en un buque del servicio que iba a Buenos Aires. De esta forma se ganaron muchos días para buques de 2 servicios y además no tuvieron para estos dos tráficos los grandes costos que hay para los buques entre Recalada y el puerto de B.A. de peaje y prácticos, que para buques de 10.000 teu llegan a los US\$100.000,--

Se habló de los grandes proyectos de los puertos de Itajaí, Itapúa y Santos, que se han cumplido totalmente y que bajaron enormemente los costos de trasbordos en aquellos puertos. Pero cuando los proyectos se completaron, había cambiado todo y en vez de falta de buques había un gran exceso de buques.

Y después de haber analizado estos puntos, se habló de los deseos de la "carga". Casi todos prefirieron servicios directos, pero algunos participantes anotaron las ventajas que hay en varios casos, porque B.A. NO ES EL ORIGEN o DESTINO FINAL DE LA MAYORÍA DE LAS CARGAS, algo que la mayoría de los "planificadores" y otros involucrados no toman en cuenta. Y para eso se usaron los esquemas de UNCTAD, para poder comparar los costos totales entre el puerto de origen de la carga y el puerto donde finalmente se entrega la carga al destinatario. Y ESTA PARTE MERECE MUCHA ATENCIÓN.

Las presentaciones se pueden abrir en P.D.F., que es más rápido, pero lamentablemente no muestra bien algunos partes importantes.

Los que tienen interés en aquellos importantes detalles, harán bien pedir la presentación tipo PREZI, que puedo enviar a las personas que lo desean y lo piden a mi dirección:

antoniozuidwijk7@gmail.com

En la parte 2 (de la serie de 4) se incluyó Terminal Zarate.

Se analizó la forma en que funciona ahora el transporte entre origen/destino y el puerto de Buenos Aires. Hay distancias de hasta más de 1.600 km.

Ahora se transporte el 92% por camión, 6 o 7 % por ferrocarril y 1 % por agua.

Casi todos son productos primarios de poco valor.

Aunque todo el mundo sabe que el costo por camión es el más caro, nadie hace estudios de cómo son las cifras exactas. Nadie incluye los costos de los distintos modos de transporte, con sus necesidades de infraestructura y los efectos de congestión, de accidentes y efectos al medio-ambiente.

Se mostraron las claras ventajas que tendría Terminal Zarate con una verdadera POLITICA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, insertados en un eficiente sistema de transporte, con una eficiente utilización de ríos y ferrocarriles.

Con los gráfico de UNCTAD se dieron detalles de cómo se deben hacer los estudios para verificar si T.Z. tiene o no las ventajas que se mostraron en la presentación.

Agenda Parte 2 AMPLIACIÓN DE "TRASBORDOS".

En la "Agenda" de las 4 presentaciones en aquellas reuniones del "freight-forwarder" del 2015 se habló de la posibilidad que en un futuro no muy lejano, podrían haber armadores que ofrecerían servicios directos y otros que lo harán **con trasbordos**.

Se prestó atención a importantes detalles que hemos relatado en la "INTRODUCCIÓN" y **que tienen que formar parte del estudio de cómo son los efectos de trasbordos en las CADENAS LOGISTICAS EN LA ERA DE LOS MEGABUQUES.**

Se plantearon dos preguntas

1): **¿Argentina debe pensar en su "soberanía" cuando se trata el tema de "trasbordos"?**

2) **¿O debe buscar buenos ejemplos en los desarrollos de otras regiones y ver cómo resolvieron los MISMOS problemas y ya comenzaron hace muchos años?**

Un estudio de lo que hizo Norte Europa ya hace muchos años **puede comprobar que el objetivo debe ser: ¡Obtener el menor costo TOTAL” en la completa cadena logística desde origen a destino! Así crecieron como región.**

Cómo ejemplo se debe estudiar como esto ya comenzó en 1868 en Europa: el Convenio de Mannheim, para un eficiente uso del Río Rin, que pasa por 5 países europeos.

Este Convenio se perfeccionó en 1969 con la creación del CCNR, la Comisión Central de Navegación del Río Rhin, un convenio de **COLOBORACIÓN entre 5 países.**

Se deben estudiar las ventajas que se obtuvieron.

Y en 2003 la Comisión Europea tomó un paso más en el marco del proyecto de ampliación de la Unión Europea y solicitó incluir el Danubio.

Se pidió un mandato del Consejo de la Unión Europea para negociar la adhesión de la Unión Europea además de la CCNR a **la Comisión del Danubio.**

Esto es un ejemplo de política regional, donde se busca el beneficio para el conjunto de una región.

En Alemania no hay nadie que habla de pérdida de SOBERANÍA porque Rotterdam es el puerto principal de Alemania. **Lo que vale, es la mejor cadena logística.**

¿HAY ALGÚN IMPEDIMIENTO PARA ANALIZAR SI SE PODRÁ HACER ESTO EN EL MERCOSUR?

Y en los estudios de los costos totales se deben incluir algo que rara vez se hace en estudios en Argentina: los costos TOTALES de cada modo de transporte, tomando en cuenta las externalidades, **las congestiones, accidentes e impacto al medio-ambiente y los costos de la necesaria infraestructura.**

Por ejemplo aquí muchas comparan solo lo que factura del ferrocarril N.C.A para llevar un contenedor de Córdoba a Buenos Aires, con lo que cobra un camionero.

Además la comparación no debe empezar o terminar con el puerto de Buenos Aires como el punto principal en la cadena de suministro:

SE DEBEN HACER ESTOS ESTUDIOS COMPLETOS DE COSTOS DESDE ORIGEN HASTA DESTINO FINAL DE LAS MERCADERÍAS.

Y en las comparaciones se deben usar modelos de UNCTAD y sus diagramas, como se verá en las presentaciones.

Aún con solo 3 grandes alianzas en el mundo, siguen existiendo servicios conjuntos locales que tienen 3 distintos tráficos regulares:1) Con Asia, 2) con Europa y 3) con Norte-América.

Éstos podrían hacer de nuevo lo que algunos ya hicieron en el 2007 cuando había un grave falta de barcos: hicieron trasbordos entre sus propios buques de distintos tráficos, que descargaron en algún puerto entre Santos y Rio Grande do Sul los contenedores para Argentina de uno o dos tráficos y cargarlos poco después de nuevo en sus buques que mantenían un servicio directo a Argentina, que generalmente fue el de las Américas.

Las reglas de la aduana de Brasil, especialmente en el caso de Rio Grande do Sul, se adaptaron a este sistema.

En el 2007 se hicieron estos trasbordos por escasez de buques y ahora lo podrían hacer porque los buques con servicios a Asia serán los mayores, que podrán presentar problemas para poder entrar en un puerto argentino, ni con enormes costos de dragado de canales de acceso de más de 220 km.

Nota: los interesados podrán encontrar más datos en un artículo del 4 de julio en Tradenews: **Pequeña historia de los armadores: conferencias de fletes, economías de escala y blanked**

sailings <https://tradenews.com.ar/pequena-historia-de-los-armadores-conferencias-de-fletes-economias-de-escala-y-blanked-sailings/>

En la agenda de cada una de las 4 presentaciones se trataron estos puntos:

1. En 2015 prácticamente todos los servicios marítimos fueron líneas directas a Argentina y el "P.B.A. y Exolgan" juntos movieron 85% del total. Ya vinieron los buques de 10.000 TEU.

2. Se tomó en cuenta que Argentina no ha tenido POLITICA DE TRANSPORTE desde 1970 y que esto ha tenido serios efectos negativos.

Ya se dijo en 2015 que estos serán aún peores, si no se tomarían las necesarias medidas, que lamentablemente no se tomaron y ahora la situación ES MUCHO MÁS DIFÍCIL.

3. Se plantó la pregunta (que sigue teniendo validez): ¿De qué depende si los buques de 10.000 TEU seguirán viniendo?

(Ahora se puede agregar:

¿De qué depende si vendrán en el futuro buques de más de 10.000 TEU?).

4. Y se preguntó si en el futuro podrán haber mayormente servicios con trasbordos.

Se fueron desarrollando estos puntos, comenzando con estudios ya hechos en 1978 por un instituto J.I.C.E.F.A. que demostraron que se debía tapan la dársena A del "Puerto de B.A." para hacer muelles lineales para buques-portacontenedores.

Pasaron 42 años y todavía no se siguió ese consejo LOGICO y BÁSICO.

Un primer paso dado en el 2000, cuando TRP hizo un sobre-muelle en el segundo espigón, no se completó porque la competencia entre 4 terminales fue demasiado grande.

Se dieron datos cómo se llegó en 2015 a la llegada de los de buques de 10.000 TEUS: No vinieron por mayores demandas de la "carga", sino por el efecto "cascada", de buques que sobraron en el tráfico Asia-Europa.

Solo 4 años antes, en el 2011 Hamburg Sued y Maersk empezaron a usar en la Costa Este de Sudamérica buques de 7.250 TEU (+-). (HSD tipo "Santa" y Maersk "SAMMAX", es decir SUDAMERICA MAXIMO).

Los buques de 10.000 TEU vinieron por la grave crisis del transporte marítimo mundial, donde se usaba una pretendida "economía de escala" cómo arma para eliminar "armadores", lo que se comprobó en 2016 con la quiebra de Hanjin, el armador surcoreano, que era el número 7 de la lista de grandes armadores.

Se hizo un racconto de "Planes" de la A.G.P. que en año 2000 tuvo un Plan Estratégico, donde el P.B.A. sería el HUB-PORT PRINCIPAL de la Costa Este de S.A.

Se criticó la licitación del 2014 para la Terminal 5, donde se exigió un muelle para poder atender un buque de 15.000 A PLENA CARGA, mientras el máximo de la utilización del buque a su llegada en B.A., después de la descarga en Brasil, es alrededor del 22% a 25%.

Y es difícil, probablemente imposible por los enormes costos que se tendrían que hacer para preparar la vía navegable para tales buques, para que se podrá hacer un servicio para la Costa Este de S.A. que empieza con la descarga y carga en B.A. y que termine en su último puerto en Brasil.

Se trató el grave problema de Tecplata, que hace 5 meses estaba listo, pero no pudo operar por falta de caminos de acceso y gremios que amenazaron con piquetes.

Pero no solo faltaban planes para puertos, también habían graves fallas en las vías navegables. Se mencionó el grave error de 2009, cuando se prolongó la concesión de Hidrovía S.A. de 2013 a 2021. Se mencionaron los 3 PPTs hechos en el 2008 en la Bolsa de Comercio de Rosario, Timon Club y Audiencia Pública de febrero 2009 en Barranqueras, que no recibieron la MÁS MINIMA ATENCIÓN y que fue aprobada en el CONGRESO, EN LA COMISIÓN BICAMARAL, no obstante un claro informe de UNIREN.

En el 2015 se advirtió que este tipo de errores podrán tener como resultado que empezarán TRASBORDOS.

Se recordó como en el 2004 algunas alianzas, que tenían 3 distintos servicios, hicieron trasbordos en Rio Grande do Sul: los buques de 2 líneas descargaron los contenedores para Argentina y los cargaron después en un buque del servicio que iba a Buenos Aires. De esta forma se ganaron muchos días para buques de 2 servicios y además no tuvieron los grandes costos que hay para los buques entre Recalada y el puerto de B.A. en peaje y prácticos, que para buques de 10.000 teu llegan a los US\$100.000,--

Se habló de los grandes proyectos de los puertos de Itajaí, Itapúa y Santos, que se han cumplido totalmente y que bajaron enormemente los costos de trasbordos en aquellos puertos. Pero cuando los proyectos se completaron, había cambiado todo, en vez de falta de buques había un gran exceso de buques.

Y después de haber analizado estos puntos, se habló de los deseos de la "carga".

Casi todos prefirieron servicios directos, pero algunos participantes anotaron las ventajas que hay en varios casos, porque B.A. NO ES EL ORIGEN o DESTINO FINAL DE LA MAYORÍA DE LAS CARGAS, algo que la mayoría de los "planificadores" y otros involucrados no toman en cuenta. Y para eso se usaron los esquemas de UNCTAD, para poder comparar los costos totales entre el puerto de origen de la carga y el puerto donde finalmente se entrega la carga al destinatario. Y ESTA PARTE MERECE MUCHA ATENCIÓN.

Las presentaciones se pueden abrir en P.D.F., que es más rápido, pero lamentablemente no muestra bien algunos partes importantes.

Los que tienen interés en aquellos importantes detalles, harán bien abrir la presentación tipo PREZI.

Pero puedo enviar a las personas que lo desean, la presentación en PREZI.

En la parte 2 se incluyó Terminal Zarate en la presentación.

Se analizó la forma en que funciona ahora el transporte entre origen/destino y el puerto de Buenos Aires. Hay distancias de hasta más de 1.600 km.

Ahora se transporte el 92% por camión, 6 o 7 % por ferrocarril y 1 % por agua. Casi todos son productos primarios de poco valor.

Aunque todo el mundo sabe que el costo por camión es el más caro, nadie hace estudios de cómo son las cifras exactas. Nadie incluye los costos de los distintos modos de transporte, con sus necesidades de infraestructura y los efectos de congestión, de accidentes y efectos al medio-ambiente.

Se mostraron las claras ventajas que tendría Terminal Zarate con una verdadera POLITICA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES, insertados en un eficiente sistema de transporte, con una eficiente utilización de ríos y ferrocarriles.

Con los gráfico de UNCTAD se dieron detalles de cómo se deben hacer los estudios para verificar si T.Z. tiene o no las ventajas que se mostraron en la presentación.

Parte 1.

Parte 2.

Parte 3.

Parte 4.