

PUNTO DE VISTA

NUEVO ESCENARIO EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

# Los mega buques y sus consecuencias

Los armadores encargan navíos cada vez más grandes. Se aumentó aún más la sobre oferta de bodega y se entró en un terrible círculo vicioso.

ANTONIO ZUIDWIJK (\*) Buenos Aires

Mucho se ha escrito sobre las grandes ventajas que tienen los mega buques para reducir los costos y cómo el armador más grande del mundo, Maersk Lines, que inició esta carrera, fue el único que en 2014 tuvo ganancias durante todo el año.

De los primeros diez armadores del mundo, solo cinco tuvieron ganancias en la segunda parte del año, que fueron mayores que las pérdidas de los primeros seis meses, y el resto cerró el año en rojo. En la prensa especializada, se ha podido leer cómo el transporte marítimo entró en el 2009 en una terrible crisis que dura hasta el momento. Desde 2004 hasta la crisis económica que arrancó en la segunda parte del 2008, la demanda (principalmente de China para los tráficos a Europa y Estados Unidos) había crecido en forma constante con un ritmo de 17% por año. Pero por causa de la crisis el crecimiento de la demanda cayó en forma drástica a 5 o 6% anual, una cifra que todavía no es nada despreciable. Pero se habían pedido muchos buques muy grandes que se empezaron a entregar cuando la crisis ya estaba avanzada. En el 2010 el 11% de la flota estaba amarrada por falta de demanda, incluyendo buques nuevos de 8.500 Teus. La competencia que se generó en este tiempo es feroz y en estas circunstancias



los buques muy grandes tienen grandes ventajas, por tener el menor costo por unidad transportada. Frente a tal escenario, los armadores comenzaron a encargar buques cada vez más grandes y así se aumentó aún más la sobre oferta de bodega, es decir que se entró en un terrible círculo vicioso. Los fletes llegaron a un nivel tan bajo, que ni cubrían los costos operativos. El 9 de febrero se publicó un interesante artículo en la revista americana, Maritime Executive, con el título "Megabuques, la mentalidad del rebaño". Allí se puede leer que el señor Chang Yung-Fa, fundador de la empresa, Evergreen ya había advertido en 2007 que este "delirio" de mega buques traería consecuencias negativas. "No quiero ser adivino, pero en el primer recalcón de los que siempre

ocurren, va haber una gran inestabilidad". Evergreen fue la única empresa que no hizo pedidos de buques muy grandes hasta este mes de febrero 2015, cuando colocó una orden de compra de 11 buques de 20.000 Teus con fecha de entrega en 2018.

Esta evolución no solo tuvo consecuencias negativas para los propios armadores. Durante la segunda parte del 2014 surgieron graves problemas para poder atender a estos monstruos del mar. Y no fue en países subdesarrollados donde sucedió esto. Fue en Estados Unidos y Norte Europa y hasta en el puerto de Rotterdam, una terminal que siempre ha tenido sus Planes Maestros ajustados a las demandas. Pero durante los últimos cinco meses de 2014 se produjeron desbarajustes en los itinerarios

de los mega buques, que desarticulaban las programaciones de las terminales. Recién ahora con la puesta en marcha de una nueva fase del Plan Maasvlakte 2 se ha recuperado la normalidad.

Antecedente

En una nota que escribí en mayo de 1999 para la revista Trading News señalé: "los astilleros dicen que es técnicamente posible llegar a construir muy pronto buques de 15000 Teus. Construirlos no es el problema, pero llenarlos lo es. El negocio marítimo está en el umbral de grandes cambios. En estos momentos, en que la Argentina está obligada a fijar las políticas portuarias para las próximas décadas, no podemos dejar pasar por alto lo que está pasando en el resto del mundo. El planeta se ha globalizado rápidamente y ahora no van a pasar 10 o 20 años hasta que la Argentina sienta los efectos de los importantes cambios en el transporte marítimo de otras regiones, como fue el caso en los años 70 y 80. Que se publique que Buenos Aires se debe preparar para ser un hubport, como podíamos leer en los diarios en 1998, o que Buenos Aires no puede pretender ser el hubport de la costa este de Sudamérica, como finalmente se comenzó a reconocer ahora, no significa que se preste la debida atención a lo que sucede puertas afuera".

En la misma nota de Trading News de 1999, advertía que "las autoridades deben entender que ha llegado el momento de comenzar un amplio debate sobre los posibles impactos que esta evolución tendrá en los sistemas portuarios de la región. Los recientes cambios en el transporte marítimo en las importantes líneas Este-Oeste del hemisferio Norte, con la aparición de una gran cantidad de buques de más de 6.000, y aún más de 7.000 Teus en el tráfico entre Europa y Lejano Oriente, ya está teniendo efecto sobre nuestra región y es aconsejable analizar cómo esta tendencia puede afectar al desarrollo de los puertos. Hasta ahora las autoridades han anunciado que están formulando un Plan Estratégico para el Puerto de Buenos Aires, pero ha llegado el momento para que se dediquen a un Plan Estratégico para los Puertos Argentinos para el año 2020. Debemos estar muy atentos a los desarrollos en otras regiones, observar lo que ha pasado con otros puertos del mundo y buscar las lecciones que muchas experiencias vividas por otros, contienen para nosotros".

No hay que llorar sobre la leche derramada, pero seguir en el mismo camino equivocado, puede ser reprochable.

Más información en [www.antonioz.com.ar](http://www.antonioz.com.ar).



(\*) Especialista en transporte intermodal.

Paso de Agua Negra

La Argentina y Chile firmaron un protocolo de acuerdo para profundizar y promover las obras de infraestructura de carácter ferroviario y vial, tendientes a incrementar la conectividad y la integración entre los dos países.

Un caso puntual es el Proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra. Tras seis años, el acuerdo que se firmó entre ambos países en octubre de 2009 fue tratado en el Congreso de la Nación. En una sesión extraordinaria recibió dictamen para su tratamiento y de ser aprobado se procederá al llamado a licitación para la concreción de la mega obra.

En el Tratado se reafirmó la conveniencia de acordar un conjunto de condiciones que sirvan de cauce adecuado para determinar la factibilidad y eventual desarrollo del Túnel Internacional Paso de Agua Negra.

Se acordó que las partes se comprometían a intensificar, por intermedio de sus respectivas autoridades competentes, el examen de las cuestiones referidas al diseño, construcción, mantenimiento, administración y explotación del proyecto.

A tal efecto se creó la Entidad Binacional integrada, al menos, por seis miembros, tres de ellos designados por la República Argentina, a propuesta del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto; del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y del Gobierno de la Provincia de San Juan; y tres designados por la República de Chile, uno a propuesta del Ministerio de Relaciones Exteriores y dos por el Ministerio de Obras Públicas.

El Túnel de Agua Negra es el primer proyecto que llevará a la práctica la construcción de un túnel trasandino de gran longitud y tránsito permanente que permitirá unir las provincias de San Juan y la Región de Coquimbo, en Chile. Este proyecto formará parte del Corredor Bioceánico Central que consiste en una vía interoceánica que conectará el puerto pacífico de Coquimbo con el puerto atlántico de Porto Alegre, pasando por la región central de la Argentina y Chile. Por lo tanto, este proyecto no solo permitirá incrementar e intensificar las relaciones binacionales, sino también lograr una interconexión entre los países del Mercosur y Chile, con el resto del mundo.

El túnel de baja altura contempla la creación de un cruce ferroviario de vía simple y un túnel simple en la Cordillera de los Andes, que unirá la localidad argentina de Luján de Cuyo, Provincia de Mendoza, con los Andes, en la Región Valparaíso de Chile, permitiendo de este modo conectar las más importantes zonas productivas.

Evergreen  
3x12