



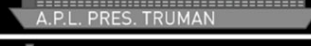





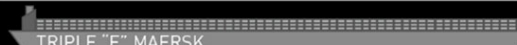



LOS PROBLEMAS DE ARGENTINA, AGRAVADOS POR LA INTERMINABLE CRISIS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL.

	Evolution / Evolución 1968 - 2013	Capacity TEU	Length m	Beam m	Draft m	DWT
1968		750	180	25	9.0	
1972		1500	225	29	11.5	
1979		3000	275	32	12.5	
1984		4350	290	32	13.0	57,000
1987		4500	275	39	13.5	52,769
1994		5000	300	41	14.1	63,000
1997		8200	345	43	14.5	104,700
2005		9500	367	42,5	15.0	115,700
2006		11800 15000	397	56	16	175,000
2009		14000	366	51,4	15.5	165,000
2012		16000	396	53,6	16.0	187,600
2013		18000	400	59	16.5	220,000

Esta historia ha demostrado, e.o., que Argentina no ha entendido la importancia de los **temas de "Transporte", los "Puertos y las Vías Navegables"** en la economía del país.

El nuevo gobierno que entró en diciembre 2019, igual que todos los anteriores no ha prestado suficiente atención a ellos.

Pero aun tiene un gran potencial, que nunca se ha utilizado.

Esperemos que el gobierno cambie su rumbo y pondrá esto como su nuevo objetivo.

Todos los políticos están de acuerdo, que el gobierno anterior había dejado dos graves problemas sin resolver:

La licitación de la nueva concesión para una o dos terminales en el puerto de Buenos Aires y la licitación de la hidrovía Paraguay-Paraná.

En diciembre 2019 se ha formado un nuevo Ministerio dedicado exclusivamente a Transporte, pero hoy, al fin del mes de enero 2021, todavía no se han nombrado los capacitados funcionarios que la gravedad de la situación requiere.

No se ha prestado atención a las claras advertencias que se han publicado desde marzo 2020 y en este Ministerio se siguen repitiendo malas decisiones en forma constante, que van a tener una repercusión muy grande en la economía.

El 12 de enero 2021 el Centro de Navegación hizo una carta directa al Presidente A. Fernandez, describiendo la grave situación del momento, por el mal manejo de la relación del gobierno con los entre gremios y con los empresarios.

Este mal manejo tuvo su origen en el principio del gobierno, cuando el Presidente dio la responsabilidad sobre la licitación de la Hidrovía a 6 gobernadores, que no tienen una organización para manejar todo lo que involucra tal importante licitación, que ahora está en el centro de la atención. Reina una TERRIBLE CONFUSIÓN.

Esto ya fue descrito en un artículo en Netnews, con el título: ¿Quién hará el pliego de la Licitación de la HIDROVÍA?

En una METAFORA en mi sitio de web, www.antonioz.com.ar, sobre EL RUMBO DEL BUQUE REPUBLICA ARGENTINA, esto figura cómo el error que el Capitan del buque hizo, cuando dejó la seguridad de la navegación del buque en manos de pilotines y oficiales de bajo rango en vez de mantenerla en sus propias manos, que es una obligación mundial.

El resultado ha sido, que sobre la licitación de la Hidrovía hay todos los días largos artículos, que son una clara demostración que la adjudicación del contrato será como un BOTIN, como fueron los botines en las películas de la guerra de piratas en el Caribe del siglo XVIII.

Pero felizmente se decidió hacer una AUDIENCIA PUBLICA en el Congreso, donde todavía podrá haber una posibilidad QUE PERSONAS CON CONOCIMIENTOS DE CAUSA, PODRÁN DEFENDER LOS INTERESES DEL PAÍS, para poner un freno a lo que se está haciendo Ahora depende de la habilidad de los que deben defender el interés del país en esa Audiencia PUBLICA en el Congreso y que evitarán que esta licitación será un BOTIN PARA LOS PIRATAS.

Las dos licitaciones son de por sí muy complicadas, pero se agravaron por la incertidumbre que hay de cómo evolucionará la grave crisis en el transporte marítimo mundial que comenzó en el 2009 y donde el tamaño de futuros buques juegan un rol muy importante.

Desde hace muchos años los buques graneleros comenzaron a crecer con un ritmo constante.

Cada aumento del tamaño de los barcos, aumentó la necesidad de infraestructura para poder atender aquellos buques .

Para los barcos graneleros se trata principalmente del tamaño de los canales de acceso, es decir la profundidad y el ancho.

Pero para el caso de los buques portacontenedores trae muchos problemas de INFRAESTRUCTURA y ORGANIZACIÓN.

Esto se puede analizar, empezando un análisis del siguiente grafico.

Cómo se ve en este grafico que cubre el periodo 1968 hasta 2013, el tamaño de buques portacontenedores creció de poco a poco hasta 1994, pero ya tomó el primer salto grande en 1997 con el buque

SOVEREIGN MAERSK con una capacidad de 8200 TEU superó la capacidad del NUK ALTIAR de 1994, que tenía una capacidad de 5000 TEU.

Comparen los datos en las columnas Capacidad eslora, manga, calado máximo y DWT (Porte Bruto).

(Después del 2013 hubo cada año nuevos saltos muy grandes y ahora ya hay buques de casi 24.000 teus.)

Con el Sovereign Maersk la empresa tomó el liderazgo de la ECONOMÍA DE ESCALA.

A partir del 2000 la demanda de la carga por el fenomenal crecimiento de China fue constante y no se pudo seguir el ritmo con la construcción de barcos y en el 2004 faltaban muchos barcos y los fletes subieron constantemente hasta el 2007 y todos empezaron a construir más barcos.

En el 2007 todos los armadores colocaron ordenes de compra de buques muy grandes, construidos especialmente para el tráfico entre China y Europa

Pero cuando estos monstruos salieron en el 2009 de los astilleros, se había producido una crisis económica mundial, que tuvo su origen en la quiebra del Banco Lehman Brothers en 2008 y el resultado fue que en el 2009 sobraba un 7% de la capacidad de buques.

En la competencia que se originó para llenar aquellos buques enormes buques nuevos, los fletes se desplomaron y en muchos casos ni cubrían el costo del combustible.

En el 2009, todos los armadores con excepción de Maersk, perdieron miles de millones de US\$

Esta competencia demostró que Maersk había sido PREVISOR.

En noviembre del 2009 los armadores que se habían asustados por las grandes pérdidas, que puso en peligro su existencia, SE JUNTARON Y SACARON TODOS JUNTOS EL 7% DE LA FLOTA SOBROANTE.

Como resultado, se aumentaron en seguida los fletes y en el 2010 todos ganaron otra vez.

Pero algunos de los armadores que habían comprado los enormes monstruos querían llenarlos otra vez y comenzaron otra vez a bajar los fletes

En esa competencia se repitió lo que había pasado en el 2009 y todos empezaron a perder de nuevo.

Y aunque sobraban buques, varios armadores comenzaron igualmente a colocar nuevas ordenes de compra por buques aún más grandes y se llegaron a las capacidades de 24.000 Teus

Esta competencia resultó ser un suicidio y en el 2016 quebró el séptimo armador del mundo, Hanjin de Corea del Sur, algo que mandó escalofríos en todo el mundo.

Los armadores se dieron cuenta que así pocos quedarían de pie y comenzaron a buscar sus soluciones.

Para empezar cambiaron los múltiples SERVICIOS CONJUNTOS y ahora quedan solo 3 grandes alianzas, que dominan el mundo. Después algunas armadores hicieron "integraciones verticales", donde los armadores ofrecen más que el simple transporte marítimo de "puerto a puerto" y agregaron servicios.

De esta forma han conseguido que en el año 2020 todos han ganado buena plata y ellos esperan poder mantener esto en el futuro.

Pero ahora se puede leer en la prensa mundial todos los días cómo los armadores están sacando buques de servicios que ya estaban anunciado, los "blanked sailings".

Con eso manipulan la capacidad disponible y lo dejan un poco DEBAJO DE LA DEMANDA y de esta forma se han aumentado sideralmente los fletes y otros recargos, como "detentions and demurrage".

Ahora los que tienen problemas, no son los armadores, sino LA CARGA: los "beneficial cargo owners".

Los problemas son ahora tan grandes, que, no solo afectan los países en vías de desarrollo, que ya habían sufrido esto en algunas ocasiones anteriores, sino afectan seriamente a los EEUU y el Reino Unido.

EEUU ya está estudiando un cambio en su Ley de Navegación, donde existe el "common carrier", que tiene sus derechos. Pero los transportistas también sus obligaciones con la "carga", como common carriers.

Se están preparando reglas, para que la F.M.C. (Federal Maritime Commission) puede controlar que no se hagan contravenciones a las reglas de competencia de EEUU y las reglas de "common carrier".

Y China ha declarado directamente, que va actuar si los altos fletes y otras cobranzas, perjudican la economía china.

Todo esto se debe tomar en cuenta en la preparación de los pliegos para las 2 licitaciones más importantes de nuestro país.

Más información en el blog www.antonioz.com.ar y en LinkedIn donde se hizo una metáfora: EL RUMBO DEL BUQUE REPUBLICA ARGENTINA:

El viaje del buque REPUBLICA ARGENTINA, con el Capitán Alberto Fernández, empezó cuando había una densa neblina y al poco tiempo el buque entró en una zona con peligrosas rocas.

Para navegar en zonas de alto riesgo, el Capitán debiera haber tomado un PRÁCTICO, un especialista en la navegación en zonas peligrosas.

Además el buque REPUBLICA ARGENTINA, no ha tenido mantenimiento durante décadas y está por perder su clasificación internacional como "apto para la navegación".

Todo esto pone el buque en peligro de HUNDIR.

Y cómo un último dato muy importante:

Se pudo leer el 28 de enero los primeros flashes en la prensa mundial, de una acción que están tomando nuevamente.

En el pasado, el Gobierno de los EEUU, la Comisión de la Unión Europea y autoridades del Ministerio de Transporte de China, juntos con los principales Shipper's Councils del mundo habían tomado acción.

Ellos están retomando esta iniciativa para analizar todos estos problemas en conjunto.

Una clarísima prueba de la importancia que tienen los problemas causados por las 3 grandes alianzas

Y ya están los resultados a la vista: se rompió el constante aumento de fletes y recargos y ya hubo una pequeña reducción.

(Eventualmente con una aclaración de lo que es la bitácora: Una Bitácora es el libro oficial donde los oficiales de guardia de los buques mercantes deben anotar la derrota, con los cambios de rumbo, las distancias navegadas, los cambios de tiempo, vientos y olas, el comportamiento del buque, como cabecea y roda y demás ocurrencias de la navegación.)