

Vuelve Sealand



Maersk Line, anunció la reapertura de SeaLand como compañía de transporte de contenedores regional, que se dedicará al mercado del continente americano.

Esta nueva filial tendrá una estructura similar a la de otras operadoras regionales de Maersk, entre ellas: MCC Transport (comercio intraregional asiático) y Seago Line (dedicada al comercio dentro de Europa).

SeaLand contará con personal comercial y de soporte al cliente con conocimiento local en cada país de América Latina para satisfacer las necesidades específicas de los clientes de toda la región.

Este marco ágil proporcionará una mayor flexibilidad y nivel de servicio centrado por el cliente a nivel de los distintos mercados locales. La red existente de servicios norte-sur de Maersk Line será la base para los servicios de transporte marítimo de SeaLand.

“Es una solución mejorada, a la medida de las necesidades de la región”, señaló en un comunicado oficial Craig Mygatt, presidente de SeaLand.

Maersk Line transferirá su negocio intra-regional el 1 de julio de 2014 a los cerca de 240 empleados calificados de SeaLand. Esta nueva unidad independiente comenzará a operar oficialmente el 1ro de enero del año 2015.

SeaLand compartirá servicios operativos específicos de Maersk Line, tales como finanzas, operaciones marítimas y recursos humanos.

“Esta reorganización es una inversión en nuestro negocio mundial de contenedores. Mejora y refuerza el servicio en esta importante y creciente región comercial, así como el futuro de nuestra red global de servicios en general”, dijo Vincent Clerc, director Comercial y de Marketing de Maersk Line a nivel global.

EN 2013, PUERTO NUEVO RECIBIÓ BUQUES DE 9.700 TEUS

Economía de escala como fórmula para bajar costos

Para ser más eficientes en la feroz competencia, se construyeron buques cada vez mayores. Muchos puertos se fueron adaptando con anticipación.



Mega buques atracan en la Empresa Brasileña de Terminales Portuarias de Santos (Embraport).

ANTONIO ZUIDWIJK Buenos Aires (*)

Con buques más grandes, se baja el costo por contenedor transportado, suponiendo que se puede captar suficiente carga para llenarlo en una buena parte del viaje. Maersk anunció que sus costos para operar buques de 18.000 Teus bajarán 20% a 30% comparado con los de 8 a 11.500 Teus. Los costos más importantes son construcción, consumo de combustible y tripulación. Entre 2004 y 2008 la demanda de buques creció fuertemente y en febrero 2008, los precios de construcción alcanzaron un pico histórico. Un buque de 1.100 Teus costaba u\$s 27,5 millones, uno con las mismas cualidades de 4.250 Teus, u\$s 77 millones, uno de 8.750 Teus u\$s 135 millones y otro de 13.000 Teus, u\$s 167 millones. El valor por Teu del primero era u\$s 25 mil y del último u\$s 12,850, es decir un poco más que la mitad. La tripulación no depende del tamaño y el Emma Maersk, de 15.500 Teus navega con 13 tripulantes, igual que muchos buques de 1.100 Teus. El consumo de combustible es en proporción mucho menor que el aumento de la carga transportada. Para ser más eficientes en la feroz competencia, se construyeron buques cada vez mayores. Muchos puertos se fueron adaptando con anticipación a los cambios que fueron bien previsibles y también lo hizo el Canal de Panamá, que anunció en el 2006 la ampliación de sus esclusas, que permitirán a partir del 2015 el paso de buques de 49 metros de ancho, en vez de los 32,2 metros actuales. Esto impactará en la construcción de buques graneleros, que ya no tendrán la ineficiente limitación de 32,2 metros y en el futuro la mayoría tendrán anchos de 40 metros y más. En 2013, comenzaron

a llegar al puerto de Buenos Aires buques de 8.500 Teus y en junio se pudo recibir un barco de 9.600 con una eslora de 334 metros. En la filmación de esa primera entrada, se ve la apretada maniobra y al girar popa adentro a la dársena C, pasó a menos de 10 metros de otro buque atracado al otro lado. Fue un momento de gran tensión. ¿Fue inesperada la llegada de buques tan grandes? ¿Nuestros canales y puertos estaban en condiciones de atender esos buques adecuadamente? Esto merece un análisis, pues en esta cuestión la enorme crisis en el transporte marítimo que comenzó en la segunda parte del 2008, ha tenido un efecto muy grande. Los buques de 8.500 Teus que llegaron en el 2013, no respondieron a la necesidad de nuestros mercados, formados por Brasil, Uruguay y Argentina. Ellos comenzaron a sobrar en el tráfico Asia-Europa y buscaron otros rumbos cuando fueron reemplazados por nuevos buques de 16.000 Teus.

Círculo vicioso

El transporte marítimo ha entrado ahora en un terrible círculo vicioso y mientras hay muchos buques de más, se comenzaron a usar en junio de 2013 naves de 18.000 Teus para poder competir y subsistir. Pronto van a sobrar entre Asia y Europa, unidades de 10.000 Teus y más, y parte de ellos van a venir a nuestras costas. Pero aunque esto podrá ser una cierta excusa por las evidentes fallas de planificación, se puede decir con certeza que no se ha hecho suficiente para adecuar nuestros canales y puertos a los crecientes requerimientos. Los canales no ofrecen suficiente seguridad y esto ha obligado a la Prefectura a restringir el tráfico y permitir la navegación en una sola dirección para el pase de grandes cruceros, buques con Gas Natural Li-

cuado entre otros (cierre de canales). Esto está causando grandes demoras, especialmente a los buques graneleros que bajan cargados por el Paraná de las Palmas al océano, pero también a buques porta-contenedores que salen del puerto de Buenos Aires y Dock Sud.

Nuevamente se deben tomar importantes decisiones y para evitar que ahora se repitan los mismos tipos de errores, parece aconsejable que se hagan los debidos estudios previos, con debates abiertos de los puntos que se deben considerar. Ahora hay indicios sobre intenciones de ir a otro extremo, con ciertas grandes proyecciones que deben ser sometidas a un buen análisis. Un punto a ser tomado en cuenta, es que mientras los mega-buques portacontenedores bajan el costo por contenedor transportado en los largos trayectos marítimos, aumentan significativamente sus costos cuando llegan a nuestro sistema portuario. Son los "port-costs", que para un buque de 9.600 Teus son más de u\$s 190.000. Y estos costos pueden significar, que sería más económico hacer trasbordos en las nuevas terminales que han comenzado a operar en los últimos tiempos en Brasil. Pero lo que asusta aún más a los armadores, son las demoras que los grandes buques causan y sufren en los inadecuados canales de acceso.

Más información en www.antonioz.com.ar.



(*) Especialista en transporte y logística internacional.