

# El puerto no esconde la caída

Se nota en la cantidad de buques y en el movimiento de contenedores. El sector admite la gravedad del momento, pero destaca que no tiene la magnitud global

Por Emiliano Galli

De la Redacción de LA NACION

Estados Unidos dio un paso atrás en el comercio. Pero el mundo dio un gran salto al vacío.

Los puertos de todo el globo reflejan drásticas caídas en los niveles de actividad. Buenos Aires no es la excepción. Así lo admitieron fuentes de Terminales Río de la Plata (concesionaria de las terminales 1, 2 y 3 de Puerto Nuevo). "El volumen del último bimestre cayó un 35%. No estábamos preparados para una caída tan fuerte", señalaron.

TRP cerró 2008 con una caída del 5% respecto de 2007, y las perspectivas para 2009 no son mejores. "Día a día el volumen sigue bajando. Llegan menos buques y menos contenedores, de importación y exportación", agregaron.

Pese a reconocer que la situación es crítica para todos, las inversiones de la terminal (una grúa súper post panamax, comprada a mediados de 2008 que estará operativa en noviembre, además de equipos de playa) seguirán su curso.

La situación es idéntica en Exolgan. "Tuvimos una caída del 28%. Cerramos 2008 con 370.000 TEU, contra 350.000 de 2007. Para este año, con suerte moveremos 290.000", sostuvo un directivo de la terminal de Dock Sud.

"¿Llegamos al rebote de la crisis o sigue en caída? No sabemos. Entendemos que no va a ser como en 2002, donde la crisis se pareció a una V (con una fuerte caída, un rebote y crecimiento inmediato). Ahora estamos en una U (donde la caída se mantiene por un tiempo). Pero somos optimistas, no vemos que sea una L (caída muy prolongada)", explicó, sonriente, tras agregar que los cálculos se revisan de forma continua.

La terminal de Dock Sud también está en plena expansión. Para principios de 2010 se espera la llegada de dos grúas súper post panamax, de las que ya se pagó el anticipo.

Sigue en estudio un préstamo para la construcción de 400 metros adicionales de frente de muelle. Dos bancos ya dieron marcha atrás con la financiación, pero la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), del Banco Mundial, todavía analiza un préstamo de US\$ 50 millones.

La expansión -que incluye obras de dragado- supone una inversión total superior a los US\$ 100 millones.

## Puerto Nuevo

Un informe del estudio Mondello & Asociados revela que entre diciembre de 2008 y enero del corriente se notó con intensidad la disminución del movimiento de cargas por el puerto de Buenos Aires (ver infografía).

"La merma se nota cuando vemos que el total de carga general



FOTOS DE ARCHIVO

El movimiento total de cargas en el puerto de Buenos Aires, en enero último, cayó un 37,1% respecto del mismo mes de 2008

(contenedores más carga suelta) de diciembre sólo llega a 633.900 toneladas, la más baja de 2008. El movimiento de contenedores del mismo mes (75.400 TEU) es también el más bajo de 2008", señala el trabajo.

La carga general operada en enero último fue de 566.900 toneladas: un 10,5% menor que el movimiento de mes anterior; el movimiento de contenedores, en cambio, fue un 7,7% menor que en diciembre de 2008 (69.600 contra 75.400 TEU).

"El movimiento de cargas que pasa por el puerto de Buenos Aires se reduce durante diciembre de 2008 y enero de 2009 y la proyección de este año es altamente incierta con tendencia, más que justificada, a una disminución considerable con respecto al movimiento de 2008", agrega, tras señalar a propósito que el movimiento total de cargas de este puerto en enero es un 37,1% menor que el de enero de

2008 (612.100 contra 973.100 toneladas).

"Lo peor de todo -reflexionó el directivo de una terminal, que solicitó reserva- es que la mayor caída se produce en la importación, que es la que le genera a las terminales mejores ingresos, porque paga almacenaje".

Ante la reducción en los itinerarios que dispusieron algunas marítimas y la fuerte merma en las operaciones, las terminales reconocen que no tienen mucho margen para ajustar.

Algunas extendieron los plazos operativos para la exportación. La mayoría recortó los horarios de sus *gates*, y tienden a eliminar las horas extras. "En 2008, la entrega era de 7 a 23. Hoy es de ocho horas, de 7 a 15. Y la recepción cierra a las 19", concedieron en Exolgan.

Hay un tema que no se toca, y ese es el laboral. No se habla de despidos.

Javier Dulce, presidente del Centro de Navegación, señaló que las maríti-

mas frenaron programas de expansión, tanto en la adición de servicios o en servicios individuales como en la llegada de buques más grandes.

"Que vengan menos barcos, a una velocidad menor, es un llamado de atención. Todos debemos colaborar para cuidar los costos de nuestros puertos. La baja de volúmenes les genera pérdidas a los armadores. Es natural que los costos pasen a tener un papel fundamental", indicó, y agregó: "Toda la cadena logística debe esforzarse porque el peor escenario es la pérdida de servicios".

No obstante, señaló que en Buenos Aires la situación no es tan grave como en otros puertos, aunque no escape a la tendencia. "Por eso creemos que el tema más importante es evitar los conflictos. Es un año para evitar complicaciones", razonó.

## Las cargas

Desde las cargas se confirma el parate portuario. Jorge Pereira, presidente de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci), convino en que la crisis es más complicada de lo que se pensaba. "Se veía una caída del comercio del 20% y ahora estamos hablando de un 40%", destacó.

Pereira subrayó que la caída en la importación tendrá como consecuencia la ausencia de contenedores posicionados para exportación. Pero consideró como más grave las medidas de política comercial que aplica el gobierno, aún amparado por la Organización Mundial del Comercio (OMC): "Las licencias no automáticas de importación implican demoras burocráticas. Pero lo están haciendo todos los países. Todo el comercio se está frenando", opinó.

La carga tiene algún que otro margen de maniobra. La baja de los fletes marítimos y aéreos (que dieron marcha atrás con los recargos por combustible que, en el momento más caro del petróleo, llegaron a igualar el costo del flete) brinda más opciones de servicio. "Pero se puede tirar de la cuerda hasta cierto punto", se sinceró Pereira. Es decir, no es necesariamente una buena noticia para los dadores de carga que los fletes estén tan bajos. Nadie puede dimensionar de forma atinada qué efectos podría tener en un negocio de plazos largos.

Jorge Rey Iraola, secretario del Consejo de Cargadores por la Unión Industrial Argentina (UIA) advirtió sobre la concentración en el sector portuario. "En cada crisis, los fuertes se fortalecen y los débiles se debilitan más", indicó. A propósito, la semana último se conoció la fusión de dos competidores en China -tianjin Port Development Holdings pagó US\$ 1400 millones por su rival Tianjin Port Co.- que creó el tercer puerto en tamaño de ese país.

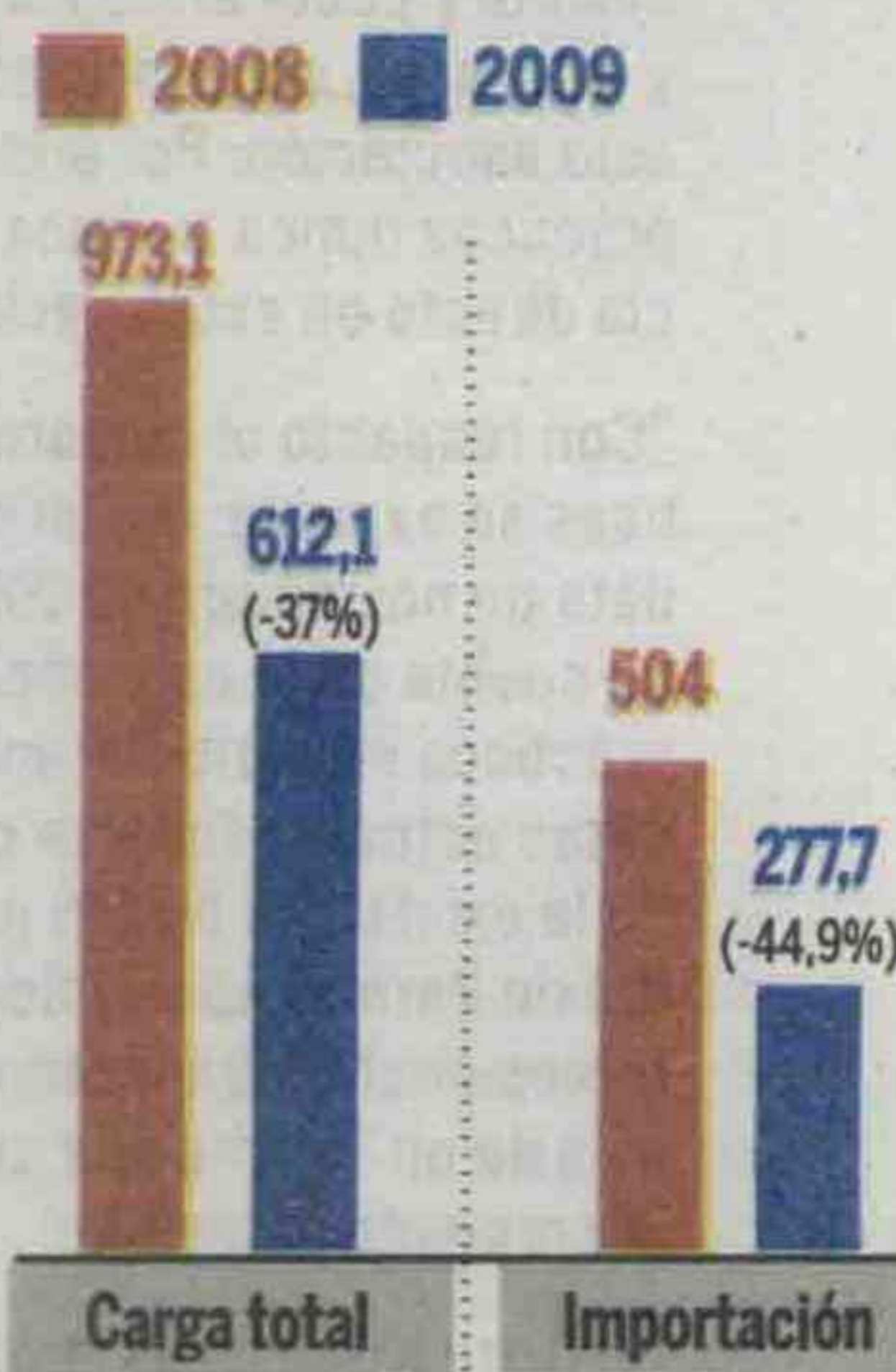
En Buenos Aires están presentes los máximos referentes mundiales del negocio portuario (en Puerto Nuevo, DP World, en las terminales 1, 2 y 3; APM Terminals, en la terminal 4, y Hutchison Port Holdings, en la terminal 5. En



Exolgan está embarcado en un

## Evolución de la carga en

Enero de cada año, en miles de t



Fuente: AGP

Dock Sud, PSA Singapur). Pero desestimó que en Buenos Aires pueda darse ese fenómeno de concentración.

Sin embargo, es innegable que las grandes compañías portuarias tienen una estrategia de posicionamiento en todo el mundo. Si a esto se le suma el fenómeno de los consorcios navieros (servicios brindados en conjunto entre las marítimas), existen muchas probabilidades de que puertos y navieras negocien paquetes de fletes y servicios portuarios.

"Este fenómeno deja a la carga con menos opciones. Cuando una terminal negocia por paquetes los puertos de Buenos Aires, Uruguay, Brasil, México y Venezuela con las navieras, la carga local tiene muy poco poder de negociación", alertó Rey Iraola.

A su entender, la Argentina por sí sola no interesa. "La tendencia hacia una mayor concentración es inevitable", puntualizó.



programa de expansión que incluye la llegada de dos grúas súper post panamax y un muelle de 400 metros

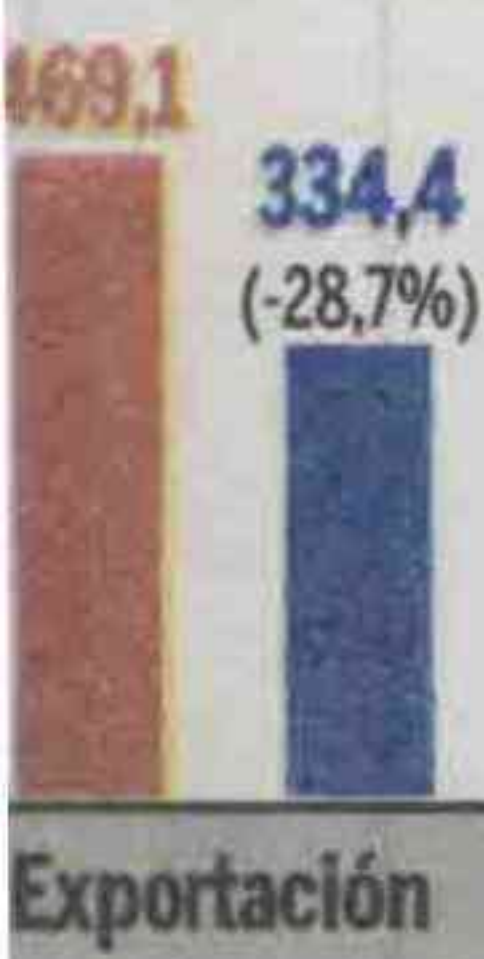
## el puerto de Buenos Aires

### Participación de las terminales

	Ene 09	Ene 08	Variación %
Total	69,6	99,4	-29,97
Terminal 1/2/3	34,7	52,7	-34,16
Terminal 4	12,3	20,0	-38,50
EMCYM	0,01	0,7	-98,57
Terminal 5	22,6	26,0	-13,08

### Movimiento de buques

	Ene 09	Ene 08	Variación %
Total puerto	180	201	-10,4
Term. 1/2/3	122	127	-3,9
Terminal 4	15	25	-40
EMCYM	1	4	-75
Terminal 5	34	27	25,9
Terbasa	1	1	0
Otros	7	17	-58,8



LA NACION

ciero y dejar al buque parado”, razonó.

Patrick Campbell, del Grupo NYK-Multimar, no dudó al señalar que la industria marítima está entre las más golpeadas por esta crisis.

No obstante, convino en que la crisis no llegó a la Argentina con toda la fuerza. “Hubo una baja sensible en el movimiento que obviamente se nota en las terminales”, señaló.

“Preveemos una caída de entre el 20 y el 24 por ciento para este año. Pero hay gente que pronostica mucho más. No queremos ser dramáticos. La crisis es muy dura, pero el país está más fortalecido”, estimó Campbell.

Con la temporada de cítricos a punto de comenzar, Campbell reconoció que todavía las órdenes de compra de Europa y Rusia no están consolidadas. “Pero para fines de marzo y abril la tendencia será más clara”, dijo, y agregó: “En importación, aunque cayeron los volúmenes, sigue habiendo movimiento. No estamos parados”, tranquilizó.

Desde el punto de vista de los armadores, resaltó que la estrategia sigue siendo el desguace: sacar de circulación la flota vieja para estabilizar así la oferta de bodega con la alicaída demanda.

“Ese reemplazo de flota nueva por vieja es más sano, cuando se puede, que fondear los barcos. A eso hay que sumarle la reducción de la velocidad de navegación, para ahorrar combustible, y la racionalización de servicios”, amplió.

Todos los consultados coinciden en que no hay recoveco aislado de la crisis. Reconocen en que hay que tener el ojo puesto en los indicadores de Estados Unidos. El mínimo paso hacia la reactivación de la que sigue siendo la primera potencia del mundo y el tercer país con el que la Argentina más comercia, será un gran salto para la recuperación.

“La caída de las importaciones se explica, más que por la crisis, porque muchos se pasaron de stock, y éste está durando más de lo previsto. Ahora puede esperarse una mayor cantidad de compras pero de poco volumen. De todas maneras, el consumo es todavía mayor que la expectativa de venta de los importadores”, reflexionó Ezequiel García Corado, de Outland Logistics.

García Corado apuntó también la cantidad creciente de reglamentaciones que, con tiempos largos, desalientan las importaciones. Pero ponderó que tampoco se están dando señales en cuanto a inversiones para reemplazar las compras externas por producción nacional.

“La sustitución es difícil. La fabricación de muchos productos está concentrada. Hay sólo cinco fabricantes de microondas. Y está suspendida la incorporación de nuevas empresas al régimen [de promo-

ción de Tierra del Fuego]”, indicó.

Respecto de los fletes, recordó que a partir del 1° del mes próximo se impondrá un aumento de US\$ 500 por TEU en los tráficos a Oriente. “Hoy un contenedor de importación o exportación, a Oriente, sale más o menos US\$ 600, cuando antes el de importación valía tres veces más que lo que salía uno de exportación”, explicó García Corado.

### Regularidad

Entre las dos opciones que tenían las navieras –dejar de atender los puertos o subir los precios– se está imponiendo el ajuste de fletes porque no pueden cubrir los costos operativos.

“A la carga lo que más le interesa es la regularidad, porque permite planificar. A la compañía marítima también, porque no tiene que frenar los barcos. Es preferible pagar los costos operativos que asumir el costo finan-