

**Bolsa de Comercio de Rosario**

**Optimización Operativa e  
Institucional de la Hidrovía**

**Panel: "Navegación y Transporte"**

**Ing. Rodolfo Garcia Piñeiro**

**Presidente**

**Centro de Navegación**

**Rosario, 22 de Mayo de 2008**

# Centro de Navegación

- Entidad civil sin fines de lucro, fundada el 9 de mayo de 1900.
- Representamos los intereses del transporte marítimo en aguas y puertos argentinos buscando eficiencia y competitividad en beneficio del nuestro comercio exterior.
- Miembros fundadores de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM).
- Miembros de la Federación Internacional de Brokers y Agentes Marítimos (FONASBA).
- Socios de BIMCO (Baltic International Maritime Council).
- Centro de Estudios de Comercio Marítimo Internacional (CECMI).

# Aspectos relevantes del 2007.







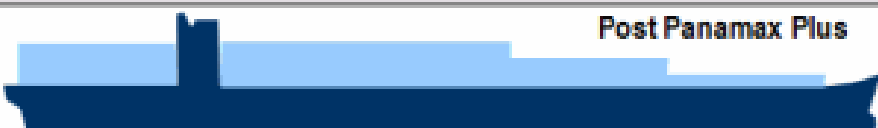

## La situación mundial. La industria naval. El mercado del transporte.

- El crecimiento del mercado del "shipping" esta ligado al comercio mundial.
- La economía mundial creció un 4,9 % durante el año 2007.
- Esta, está fuertemente estimulado por el BRIC (1/3 de la población mundial).
- El comercio mundial creció un 6,6 % en 2007.
- Sin duda estos factores han contribuido al sorprendente "boom" de la industria naval y del transporte marítimo.
- Los fletes de graneles sólidos superaron cualquier record anterior.
- El crecimiento traera aparejados problemas ecológicos de gran envergadura.
- Se preveen también problemas con los seguros.

# Aspectos relevantes del 2007. La situación mundial (cont.)

- Conversión creciente de buques tanque de casco simple en buques graneleros.
- Mas de 50 VLCC's, 12 Suezmax y 20 Aframax van a transformarse en graneleros en 2008/2009.
- Se ofrece una segunda vida a buques que estaban destinados a demolición.
- Esto ocurre debido a:
  1. Astilleros saturados.
  2. Gran demanda de mineral de hierro y carbón de China e India. Ej.: China importó en 2003, 148 mi tons de mineral de hierro, en 2007 importó 380 mi tons.
- Falta de mano de obra en mar y en tierra.
- Fuerte aumento en el costo de combustible.

# Evolución del tamaño de los buques

		Length	Draft	TEU
First (1956-1970)	 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
	 Converted Tanker	200 m	< 30 ft	800
Second (1970-1980)	 Cellular Containership	215 m	10 m 33 ft	1,000 – 2,500
Third (1980-1988)	 Panamax Class	250 m	11-12 m 36-40 ft	3,000
		290 m		4,000
Fourth (1988-2000)	 Post Panamax	275 – 305 m	11-13 m 36-43 ft	4,000 – 5,000
Fifth (2000-2005)	 Post Panamax Plus	335 m	13-14 m 43-46 ft	5,000 – 8,000
Sixth (2006-)	 New Panamax	397 m	15.5 m 50 ft	11,000 – 14,500

Handy TPC 40/50.

Panamax TPC 60.

# La nueva generación de buques



M/V Emma Maersk operando en el puerto de Rotterdam.

# M/V Emma Maersk



Eslora 397 m. Manga 63 m. Puntal 16 m. Velocidad 30 mph

Tripulación 13 Costo 145 mi. u\$d

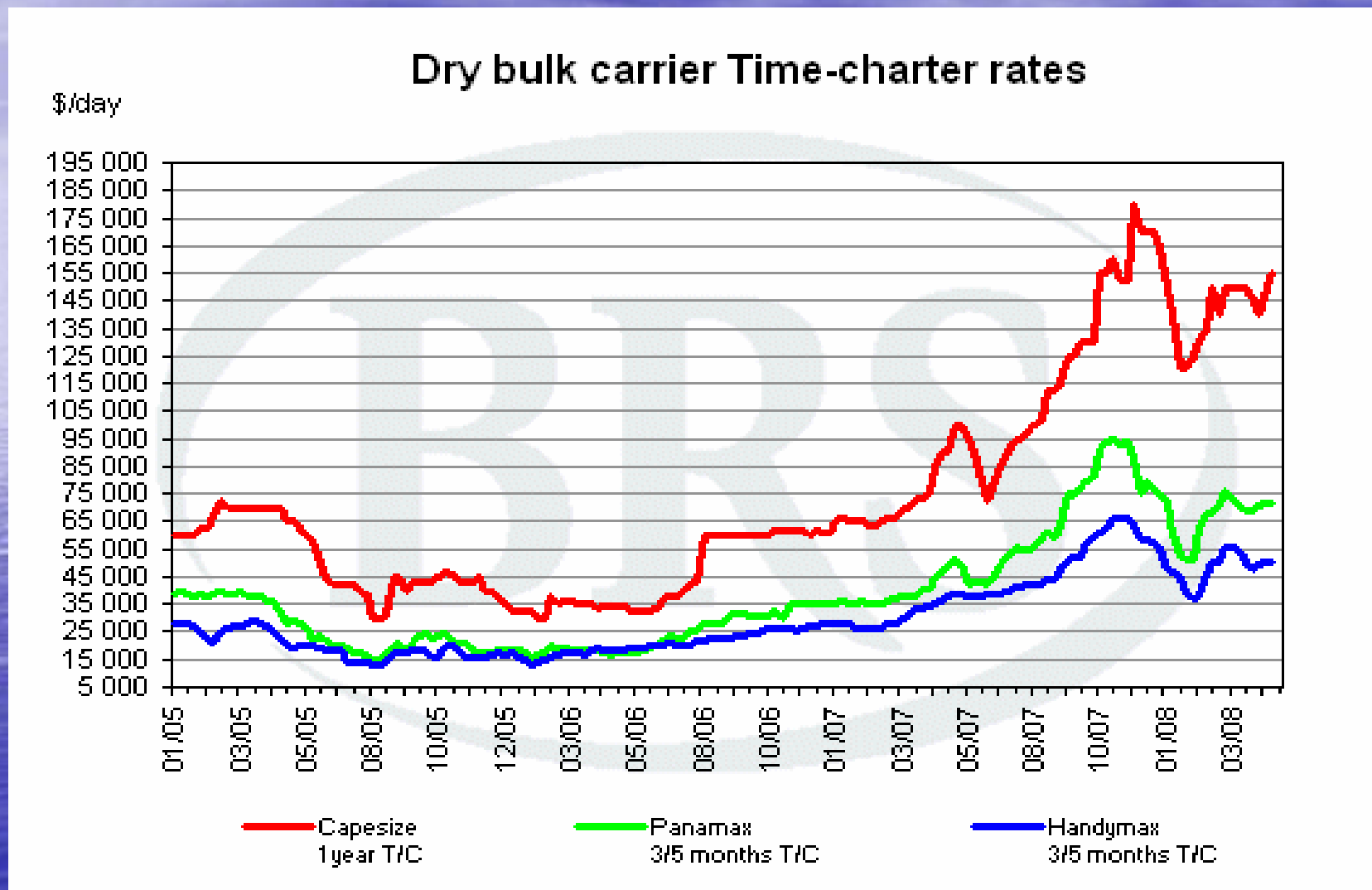
# Costos de construcción

Tipo de buque		2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tankers	VLCC	64,0	76,0	107,0	115,0	120,0	135,0
	Suezmax	43,5	50,0	70,0	71,0	77,0	85,0
	Aframax	34,0	42,0	60,0	58,5	65,0	68,0
Bulkers	Capesize	36,0	40,0	63,0	59,0	70,0	85,0
	Panamax	21,5	24,0	35,5	34,0	38,0	53,0
	Handymax	20,0	21,5	29,0	30,5	34,0	45,0

Fuente: BRS

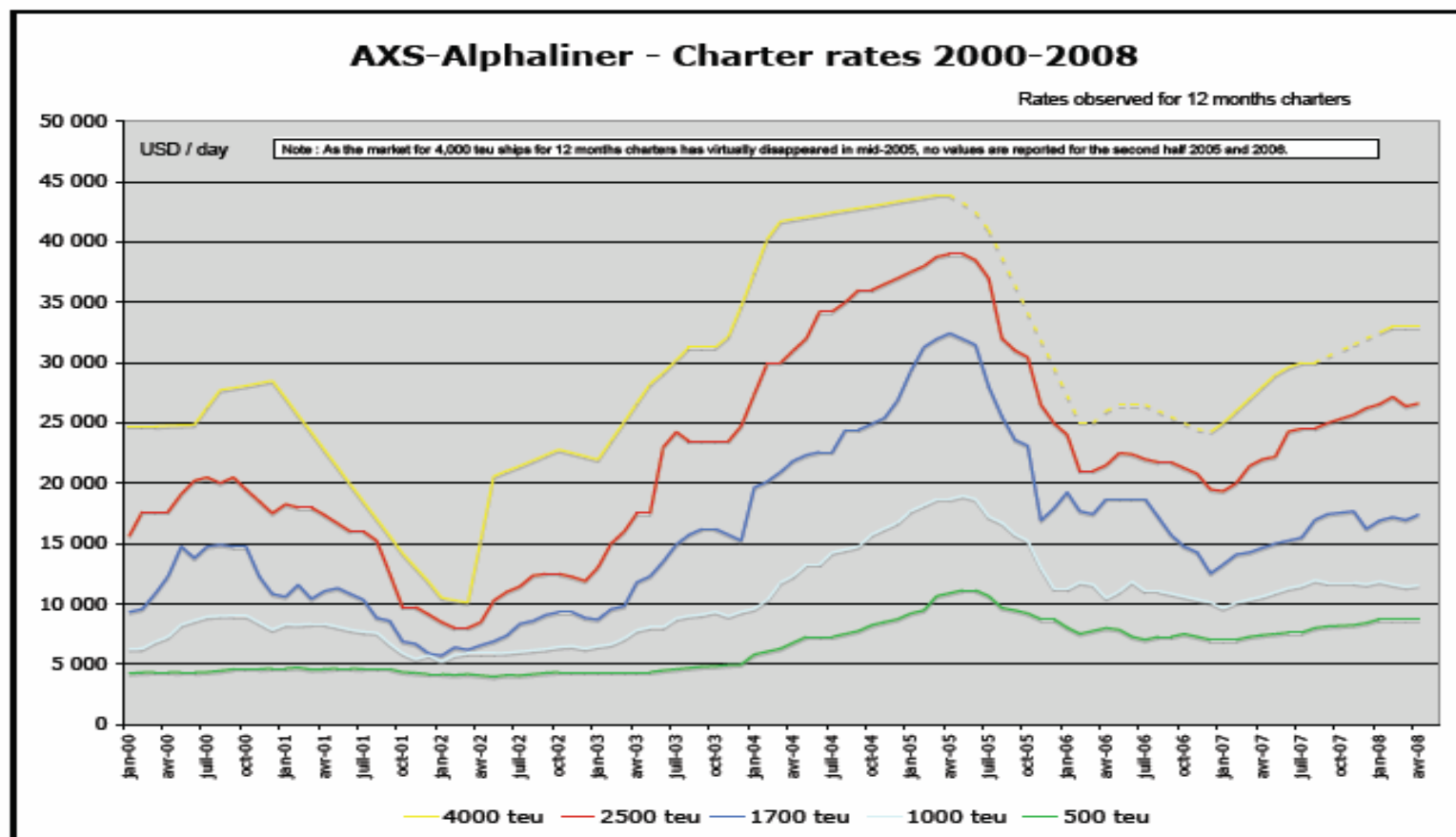


# Costo de alquiler graneleros



Fuente: Barry, Rogliano, Salles.

# Costos de alquiler portacontenedores



Fuente: Axs-Marine

# Consumo de combustible

Bunker fuel consumption by vessel size					
Average vessel size in teu's	DWT	Average age	Average speed in knots	Consumption tonnes per day	Tonnes per TEU
5262	67336	6.3	25.2	200.6	0.039
5636	67939	3.5	25.3	209.9	0.037
7052	90314	3.3	25.2	209.4	0.030

20 de Mayo de 2008

Barril de petroleo u\$d 129.-

Bunkers: IFO 180 u\$d 580.- per mt. MDO u\$d 1080 per mt.

# Top 20 container shipping lines (Abril 2008)

#	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	1.981.302	548	1.046.384	193	934.918	355	47,2%	358.799	77	18,1%
2	Mediterranean Shg Co	1.244.964	380	708.983	213	535.981	167	43,1%	593.724	57	47,7%
3	CMA CGM Group	903.503	380	282.257	90	621.246	290	68,8%	646.874	77	71,6%
4	Evergreen Line	623.851	176	363.425	102	260.426	74	41,7%	108.596	10	17,4%
5	Hapag-Lloyd	496.914	139	256.581	61	240.333	78	48,4%	131.250	15	26,4%
6	COSCO Container L.	450.864	143	252.411	96	198.453	47	44,0%	404.632	62	89,7%
7	<b>CSCL</b>	429.978	138	251.192	87	178.786	51	41,6%	245.409	36	57,1%
8	<b>APL</b>	417.317	127	134.798	37	282.519	90	67,7%	247.080	36	59,2%
9	NYK	410.429	122	254.672	50	155.757	72	37,9%	216.690	39	52,8%
10	Hanjin / Senator	362.064	86	126.821	24	235.243	62	65,0%	314.611	40	86,9%
11	MOL	361.235	113	179.498	40	181.737	73	50,3%	202.117	36	56,0%
12	<b>OOCL</b>	347.773	82	199.571	35	148.202	47	42,6%	134.210	21	38,6%
13	K Line	304.298	92	169.306	34	134.992	58	44,4%	168.544	35	55,4%
14	Hamburg-Sud Group	289.172	120	116.209	38	172.963	82	59,8%	161.471	34	55,8%
15	Zim	286.082	113	136.009	42	150.073	71	52,5%	289.462	41	101,2%
16	<b>Yang Ming Line</b>	274.281	83	172.825	51	101.456	32	37,0%	188.684	31	68,8%
17	CSAV Group	272.589	91	21.208	4	251.381	87	92,2%	151.022	22	55,4%
18	Hyundai M.M.	233.013	52	76.465	14	156.548	38	67,2%	170.398	22	73,1%
19	<b>PIL (Pacific Int. Line)</b>	176.366	113	103.358	72	73.008	41	41,4%	95.631	29	54,2%
20	<b>Wan Hai Lines</b>	144.689	84	101.237	52	43.452	32	30,0%	54.134	20	37,4%

Fuente: AXS-Alphaliner

# Los Armadores de línea en Argentina (2007)

Compañía	Teus expo	Teus impo	Total	Market share
Mediterranean Shipping Co.	92.500	108.700	201.200	18,60%
Hamburg Sud Group (1)	91.500	95.200	186.700	17,26%
Maersk Group	75.200	71.900	147.100	13,60%
CSAV Group (2)	64.000	66.600	130.600	12,07%
Hapag Lloyd	38.000	27.800	65.800	6,08%
Maruba	24.800	19.500	44.300	4,10%
Evergreen	16.900	27.300	44.200	4,09%
CMA-CGM	18.000	18.700	36.700	3,39%
NYK	14.600	20.300	34.900	3,23%
MOL	12.000	20.000	32.000	2,96%
<b>Total top ten</b>	<b>447.500</b>	<b>476.000</b>	<b>923.500</b>	<b>85,38%</b>
Resto	82.900	75.200	158.100	14,62%
<b>Total</b>	<b>530.400</b>	<b>551.200</b>	<b>1.081.600</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Transport & Cargo

(1) Hamburg Sud, Columbus, Crowley, Alianza, Kien Hung, Costa

(2) CSAV, Montemar, Libra

## Para destacar

- El pasado 4 de Mayo recaló en el puerto de Buenos Aires, el m/v Rio de la Plata, de la naviera Hamburg Sud.
- Es el mayor buque que ha entrado en el puerto.
- Opera en el tráfico costa este de sudamérica y far east, en joint venture con Maersk.
- Es el primer buque de una serie de seis gemelos que se iran incorporando al tráfico al norte de Europa.
- Características:
  1. Capacidad 5.900 TEU, 1.365 plugs.
  2. Eslora 286 m. Manga 40 m. Calado 12,5 m.

Este ejemplo marca la tendencia de los Armadores en general, a operar con buques cada vez más grandes.

# Las cargas

- Transporte = Navegación.
- Teniendo en cuenta las toneladas de carga que totalizan las importaciones y exportaciones, más del 80% se transporta por vía marítima.
- **Las cargas generales tienden a contenerizarse, aún ciertos graneles.**
- Las principales navieras del mundo ofrecen sus servicios de transporte en el puertos de nuestro país.
- Casi todas las navieras que recalán en nuestros puertos, lo hacen también en puertos de Brasil.
- Los servicios de línea regular se planifican con día fijo de recalada.
- Las terminales portuarias garantizan al Armador una ventana de atraque (berthing window).
- La operación en la hidrovía debe ser muy eficiente para no perder la conexión en el puerto de transbordo.

## Las navieras requieren de los puertos y las vías navegables.

- Canales de acceso acordes al tamaño de los buques actuales, no solo en profundidad, también en ancho. Zonas de maniobra, espera y cruces.
- Costos competitivos.
- Terminales eficientes (no solo del lado del agua).
- Trámites ágiles.
- Servicios en general.
- Previsibilidad de atraque (conflictos gremiales).
- Máxima de los Armadores:  
"Buque en puerto gasta dinero y navegando produce flete".



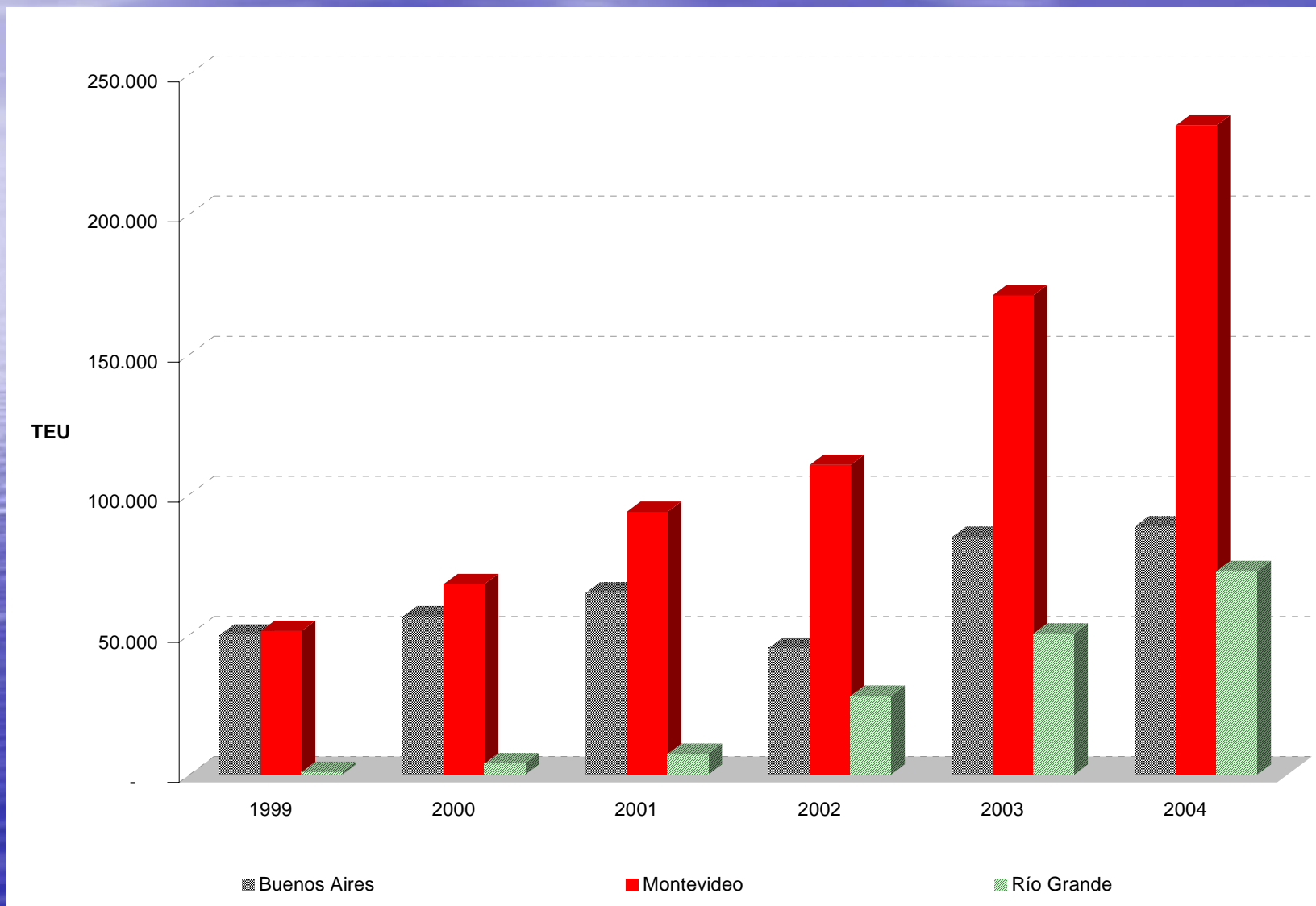
# Mejorar la gestión

- Liberalización régimen contenedores.
- Régimen movimiento intra-portuario de mercaderías.
- Avanzar en la informatización aduanera.
- Operación continua.
- Simplificación procedimientos aduaneros.
- Modificación a la Ley de Transporte Multimodal para permitir su reglamentación.
- Avanzar en general en el concepto del gestión "paperless".

# Consecuencias

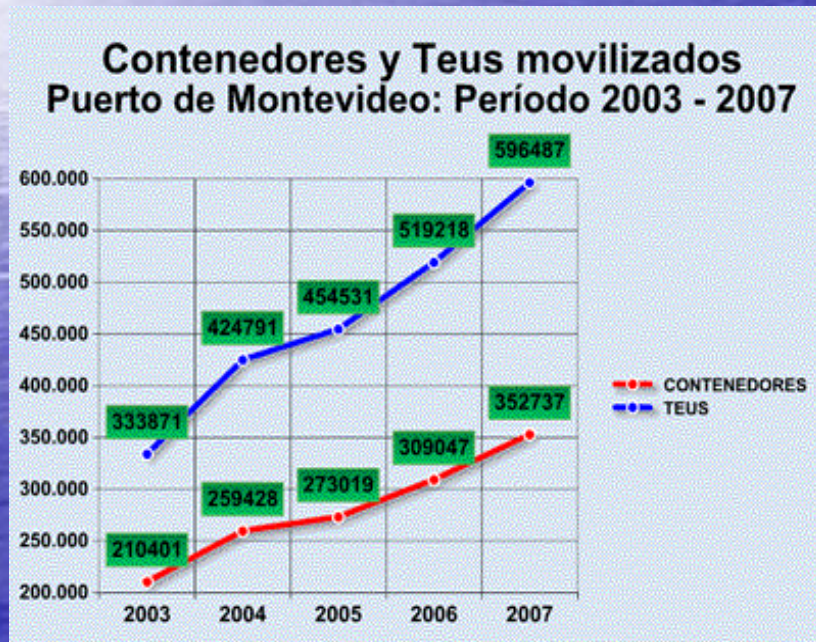
- Si los buques de mayores dimensiones no puedan ingresar a nuestros puertos se desviarán a otros puertos de la región (Montevideo/Río Grande).
- Las cargas, se embarcarán en buques feeders desde y hacia los puerto hub elegidos por el Armador.
- Los exportadores pagarán fletes más caros, al trasbordar la carga en puertos de la región.
- Se perderían fuentes laborales y venta de servicios si el puerto no puede recibir a los buques de mayor porte.
- Podríamos alargar esta lista tanto como quisieramos.

# Puertos de la región trasbordos de contenedores 1999-2004

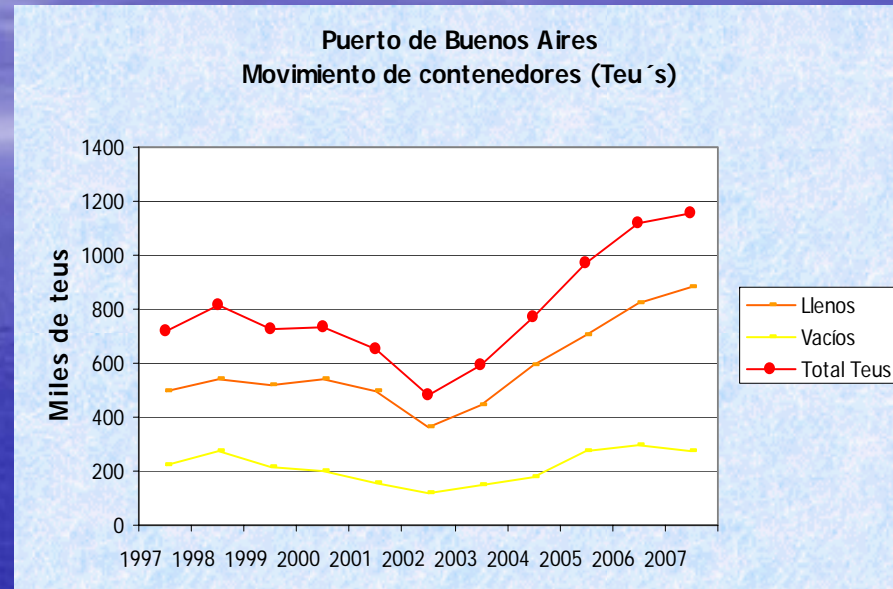


# Puerto de Buenos Aires

## Puerto de Montevideo



Fuente: ANP



Fuente: AGP

# Conclusiones

- Continúa el crecimiento de nuestro país a ritmo sostenido.
- Los importadores y exportadores seguirán comprando y vendiendo.
- Las cargas tendrán que ingresar y salir de nuestro país de una manera u otra.
- Se deben elaborar estrategias de mediano y largo plazo para que el crecimiento de la producción, y consecuentemente de las exportaciones y las importaciones fluyan en forma agil, eficiente, a costos competitivos, por la hidrovía y por nuestros puertos.

Debemos de tomar conciencia de la oportunidad coyuntural, que no debemos dejar pasar, y trabajar en conjunto, la comunidad marítima, los productores, exportadores e importadores junto a las autoridades, para beneficio de nuestro país.

¡ Gracias por su atención !



# Exportación de granos, subproductos y aceites.

## Por puertos, año 2007.

Puerto	Granos	%	Supproductos	%	Aceites	%	Totales	%
Bahia Blanca	7.102.182	18,50%	980.991	3,29%	261.351	3,44%	8.344.524	11,01%
Necochea	3.140.396	8,18%	555.576	1,86%	237.912	3,13%	3.933.884	5,19%
Subtotal marítimos:	10.242.578		1.536.567		499.263		12.278.408	
Ptos. Fluviales	28.146.152	73,32%	28.303.163	94,85%	7.089.995	93,42%	63.539.310	83,81%
<b>Total país:</b>	<b>38.388.730</b>		<b>29.839.730</b>		<b>7.589.258</b>		<b>75.817.718</b>	

Nota: Total incluye 368.520 tn arroz y 150.782 tn mani.

Total subproductos incluye 774.484 tn harina de trigo.

Fuente: SAGPyA