

## MARINA MERCANTE

Con respecto a la Marina Mercante, tenemos que dejar de soñar, ser realistas y acomodarnos lo mejor posible dentro de una actividad que, desde hace décadas, y mucho antes que se acuñara el término, es verdaderamente 'global', y como tal hay que seguirle la corriente a los acontecimientos también 'globales' que la rigen.

Querer recrear una ELMA o volver a transportar granos como se hacía en los 60 y 70 con bandera argentina son utopías que no resisten el menor análisis. Por supuesto se puede hacer, pero a un costo que (sin subsidios) encarecería enormemente el valor del producto transportado. Entonces para conformar la nostalgia y el sentimiento nacional de unos pocos, perjudicaríamos a muchos más argentinos que quieren fabricar y producir bienes a un costo razonable y venderlos a un precio conveniente en el exterior. Con subsidios desde ya que se podría bajar ese componente del transporte, pero ese diferencial saldría del bolsillo de todos los contribuyentes, conformando un círculo vicioso. Nuevamente, un caso de beneficio para unos pocos financiado por los impuestos de muchos.

Haciendo un poco de historia y analizando las dos propuestas (ELMA y transporte de granos), podemos ver lo siguiente:

-Hasta la década del 50, un mismo diseño de buque mercante podía emplearse tanto en el tráfico tramp como en el de línea. El tráfico tramp está generalmente asociado a cargas de bajo costo a granel (granos, carbón y minerales) mientras que el de línea es el transporte de bultos de cualquier tipo y contenido, y mayor valor, generalmente con itinerarios y fechas fijas. En esos buques, la principal variante era el tipo y potencia de las máquinas para poder navegar más rápido y con mayor confiabilidad en las fechas de arribo estipuladas para los barcos de línea, mientras que en los buques tramp la velocidad no era una gran consideración.

A partir de la década del 50 apareció el bulk carrier granelero dedicado, que captó la gran mayoría de cargas a granel. Siguió siendo un buque relativamente simple. El buque de línea se convirtió en más veloz y estilizado, ya que velocidad y puntualidad eran cada vez más valorados, por supuesto a un mayor costo que reflejaba el valor de la carga transportada, la mayor potencia de las máquinas y mayor consumo de combustible. Esta época nos da los ejemplos más bellos de buques mercantes de carga, en particular (para mi gusto) los franceses, alemanes e italianos.

Los tráficos de línea se regían por las conferencias de fletes, donde regionalmente (se entiende como tráfico de una región a otra) se pactaban entre varias empresas de diferentes nacionalidades los valores de los fletes a cobrar al cargador, para así evitar una guerra de tarifas. El sistema funcionó durante décadas y era aceptado por todos los involucrados.

Simultáneamente, al finalizar la 2GM se dio un fenómeno de gran crecimiento del comercio mundial originado en la necesidad de reconstrucción de post-guerra, y el nacimiento de nuevas naciones que obtenían su independencia y buscaban un lugar en el concierto mundial. Estos factores promovieron el nacimiento y expansión de marinas mercantes nacionales anteriormente con poca relevancia. En el primer caso la mayoría

fueron de capital estatal, mientras que el segundo fue un mix del estado y el capital privado.

Nuestra experiencia se inscribe en el segundo caso. Gran expansión del grupo privado Dodero (después estatizado por J D Perón en 1949), y reconstrucción casi a nuevo de las flotas estatales de YPF y Flota Mercante del Estado, con buques de excelente calidad. Al mismo tiempo aparecían algunos armadores privados que se animaban al tráfico a granel con bulk carriers, actividad que bajo bandera nacional maduraría recién en las décadas del 60 y 70. Esta era, de fines de los 40 hasta fines de los 60, es la verdadera época de oro de la MM argentina. Algunos la experimentaron a pleno, otros hemos vivido sólo el viento de cola, y creo es imposible de explicar a los cadetes de hoy de la ENN...

Como vemos hasta aquí Argentina no inventó nada, simplemente se acomodó a los acontecimientos internacionales, y los acompañó con éxito.

En 1956 se transportó el primer contenedor y cambió todo...TODO....

Lenta pero inexorablemente, cambiaron la forma de transportar bultos sueltos y mercadería que ahora, en lugar de ser trabajosamente estibados en una bodega, eran cargados en una caja quizás en la misma fábrica que los producía, y descargados en destino, eliminando el tiempo y costo perdidos en la interfaz puerto-buque. Se abarataron enormemente los costos de transporte. Cambiaron los flujos de comercio mundial ya que zonas fabriles antes relegadas por su distancia ahora podían competir ventajosamente con sus bajos costos de producción (y ahora también de transporte).

Primero Taiwan (se acuerdan, década del 70, made in Taiwan? Nos costaban comprenderlo, tan lejano y exótico...), ahora el gigante de China.

El contenedor penetró primero, y lógicamente, en los tráficos de mayor volumen, donde más rápido y en mayor escala se notaba el diferencial en el costo del transporte: las rutas troncales Este-Oeste del Atlántico, Pacífico y más tarde Lejano Oriente-Europa. Aquellas empresas que abrazaron rápido al contenedor sobrevivieron y prosperaron (o sufrieron menos y duraron más), las otras rápidamente sucumbieron. Empresas europeas 'sagradas' cerraban sus puertas o eran absorbidas por competidoras.

En nuestra región la ola llegó a principios de los 80. Casi todas las empresas (de América del Sur) reaccionaron tarde, y así les fue. ELMA incorporó su primer buque portacontenedores recién en 1987 (aunque ya operaba varios buques charteados), al mismo tiempo que radiaba muchos buques y no los reemplazaba. Tráficos ya largamente contenedorizados seguían atendiéndose con buques de carga general adaptados, como los Santa Fe 77 o SD14. El centenario Lloyd Brasileiro tuvo una experiencia similar con sólo dos buques full container entregados antes de su desaparición. Mientras tanto, en el mundo, la industria seguía consolidándose. Los pasos eran cada vez más audaces y más veloz el ritmo. Decisiones tardías se pagaban muy caras. En 1987 se entregó el primer buque portacontenedores post-panamax, es decir, no apto para utilizar las dimensiones de ese entonces del canal de Panamá. Un paso totalmente revolucionario, que condenaba al armador a una flexibilidad de utilización limitada del buque, pero que aumentaba la economía de escala. Era el paso adelante....A partir de allí el tamaño y capacidad de los buques no paró de crecer, y comenzó a tallar también el concepto de puerto hub o concentrador para utilizar al máximo la capacidad de estos grandes buques en pocos grandes puertos, y distribuir

regionalmente en buques más pequeños. Para ello se advirtió la conveniencia de las cias. armadoras de contar con su propio entramado de puertos.

El proceso de concentración continuó. Todos estos planes requieren grandes inversiones, provenientes del éxito comercial de las empresas, a su vez consecuencia de haber apreciado antes que otros el camino a seguir. Grandes y venerables cias. quedaron en el camino. En nuestra región, las últimas locales eran las chilenas Cia. Sudamericana de Vapores (fundada en 1872), y Cia. Chilena de Navegación Interoceánica (el brazo chileno de lo que alguna vez fue aquí la SA Importadora y Exportadora de la Patagonia de José Menéndez), ambas adquiridas en 2014 y este año por las alemanas Hapag-Lloyd y Hamburg-Sud.

Volviendo al principio y al tema del post, todos sabemos cómo terminó ELMA y más allá de que fue un final abrupto por el total desinterés del gobierno de ese momento (y del anterior también), en esas condiciones la cia. simplemente no podía continuar, por las razones expuestas más arriba. El mismo destino de decenas de empresas con más historia y pergaminos que la nuestra, que no supieron reconvertirse a tiempo, adaptándose a los acontecimientos de la industria marítima internacional.

En este momento las dos principales armadoras de línea (la danesa Maersk Line y la suiza Mediterranean Shipping Co.), concentran casi el 30% de la capacidad de transporte mundial de contenedores. Tienen servicios a todas las partes del globo, y operan sus propios puertos (en el caso de MSC, el puerto de Navegantes frente a Itajai en Brasil). Ambas sirven Buenos Aires.

Entonces.....como puede alguien siquiera imaginar competir contra estos gigantes, si lo hacen mejor y mucho más barato, que es lo que importa a la hora de colocar un producto? Como podemos siquiera soñar en acercarnos a sus costos?

Para mi es una utopía, y una aventura que nos costaría a todos los argentinos muy caro.

En cuanto al tráfico a granel, muchas veces se lamenta la supuesta pérdida que significa no transportar nuestra riqueza agropecuaria en buques de bandera nacional. Recordemos que, como expresé más arriba, varias cias. argentinas incursionaron con cierto éxito en este negocio en las década del 60 y 70. Sin embargo, varias de ellas disfrutaban de contratos fijos (casi de línea) para transporte de granos a Rusia y provisión de carbón o mineral a las acerías del río Paraná, lo cual por supuesto es absolutamente válido y hasta preferible para las armadoras, ya que baja su riesgo. Estos contratos generalmente pagan un flete menor, ya que la verdadera esencia del tráfico a granel es el antiguo tráfico tramp, estar a la pesca de alguna carga, en el lugar y momento adecuados, y beneficiarse de ello cobrando un flete más alto. Esto hace que los buques migren por el globo de acuerdo a la estacionalidad de las cargas. Una hipotética flota de graneleros argentinos estaría trabajando (a vaya a saber a qué costo) de Diciembre hasta Mayo, y después tendría que salir a buscar cargas. No es la manera de manejar el negocio.

Además, la flota granelera mundial también es empleada para el transporte de carbón y mineral de hierro; de hecho está principalmente dedicada a esto, siendo el tráfico mundial de granos sólo un 10% del total de las casi 4.000 millones de tons de graneles secos movidas por barco anualmente. De ese 10%, es cierto que una gran parte corresponde a la cosecha argentina que se exporta en su gran mayoría (entre 60 y 70 millones de tons), pero lo que a nosotros nos parece una cantidad ingente, dentro del transporte internacional de graneles secos tiene una significación mínima.

En conclusión, según mi opinión esas épocas pasadas es muy difícil que vuelvan. Es más, sería saludable que en esa forma pasada y superada no volvieran, ya que sería en detrimento de la producción exportable argentina. Fueron un reflejo de ese tiempo y en ese sentido creo que acompañamos los acontecimientos y desarrollos tal cual se daban en el mundo. Muchos pudieron disfrutar esa era y llevar la bandera argentina con orgullo por el mundo; nos queda a nosotros conservar ese recuerdo en Histarmar.

Pero también creo que medianamente seguimos actualmente la tendencia de la industria marítima. Como en otras regiones, nos queda una flota petrolera dedicada a transporte y distribución doméstico dentro de las limitaciones de las cantidades involucradas. Antes había una flota mayor para transporte de crudo, cuya necesidad desapareció ante la construcción de oleoductos. Según los nostálgicos, tendríamos que obligar a transportar por barco, teniendo un ducto? Progreso vs retraso.

También varios buques que hacen tráfico de contenedores hacia la Patagonia, un verdadero servicio alimentador de los grandes buques de línea. Pero aunque los costos son por supuesto más bajos que los del transporte terrestre, la limitada carga hace que no haya más frecuencias disponibles. Y acoplado a esto habría más oportunidades aún ante la creación de una largamente propuesta bandera del Mercosur, alentada por principalmente Brasil, un poco menos por nosotros, y resistida por Uruguay. Esta permitiría expandir el tráfico de cabotaje local a un nivel regional dando más oportunidades de servicios, pero siempre dentro de un ámbito de competencia, sin obligaciones ni imposiciones de ningún tipo.

Sería más deseable tener más presencia de bandera en nuestros ríos, pero aquí nuevamente los costos nos juegan en contra. Es de destacar que muchos de los buques de bandera paraguaya que transitan el Paraná pertenecen en realidad a cias. argentinas.

Creo que hay cosas por mejorar. Ojalá podamos.

Guillermo Berger

Foro Histarmar