

El movimiento mundial de contenedores y el Puerto de Montevideo

*Jaime González Presto**

En noviembre de 2007, el gobierno uruguayo manifestó la intención de promover la creación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo. En este marco, pareció propicio elaborar un artículo enfocado desde un punto de vista técnico, a los efectos de informar a la comunidad académica la situación actual del movimiento mundial de contenedores y sus proyecciones, así como la realidad del Puerto de Montevideo en dicho contexto. El presente artículo solo pretende brindar al lector mayor información sobre el transporte contenerizado y un marco para comprender la situación actual.

Con el avance de la globalización y el crecimiento del comercio mundial, el transporte marítimo de mercaderías ha tomado una relevancia fundamental. En primer lugar, continúa siendo el modo más importante y menos costoso de transporte internacional. En segundo lugar, según la consultora internacional especializada en temas marítimos Drewry, el negocio marítimo se encuentra entre los tres mayores sectores de la economía internacional, junto a la banca y a los seguros.

En 2007, la movilización mundial de contenedores creció un 12,2% . Los puertos de América del Sur crecieron el año pasado un 10,4%, un crecimiento importante a pesar de encontrarse por debajo de la media mundial. Los mayores crecimientos fueron registrados por los puertos de Europa Oriental (30,2%) y del Sudeste Asiático (17,5%), mientras que los puertos de Europa Occidental y Estados Unidos crecieron un 11,7% y un 2,3%, respectivamente. De un total de casi 500 millones de TEUS movilizados globalmente durante 2007, la participación de los puertos sudamericanos fue de un 3,41%. Los mayores movimientos se dieron en el Lejano Oriente (36%) y Europa Occidental (19%). El puerto con mayor movilización de contenedores del mundo es, desde hace varios años, el de Singapur (27.935.500 de TEUS en 2007), al tiempo que los principales puertos de Europa, Rotterdam y Hamburgo, movilizaron en 2007, entre 10 y 11 millones de TEUS cada uno. Según estimaciones recientes, para 2008 se prevé una desaceleración del crecimiento del movimiento de contenedores a 10,1%, dado el aumento en el precio de los combustibles y la situación de la economía norteamericana.

En lo que concierne al Uruguay, es indudable la relevancia que el Puerto de Montevideo ha representado para el país a lo largo de su historia y la importancia que reviste actualmente. El Uruguay nació vinculado y en función de su principal contacto comercial con el exterior: el Puerto de Montevideo.

En lo que se refiere al transporte por medio de contenedores, el mismo se afianzó a partir de 1987 con la incorporación de la primera grúa pórtica en el muelle “escala” del Puerto de Montevideo y con la inauguración de la primera terminal de

contenedores en el mismo año.

Veinte años más tarde, dentro del contexto global ya expuesto, Montevideo movilizó en 2007, un total de 596.487 TEUS, un 15% más que en 2006. Entre los años 2003 y 2007, el puerto ha venido creciendo a un ritmo promedio del 15,84% anual. Además, en lo que refiere al atraque de buques portacontenedores, el puerto recibió en 2007, 731 buques de dicho tipo, los cuales equivalen a un 22% más que el año anterior. Por otro lado, si analizamos lo acontecido al otro margen del Río de la Plata, el Puerto de Buenos Aires movilizó en 2007, 1.153.800 TEUS, los cuales representan aproximadamente el doble de contenedores movilizados en el Puerto de Montevideo, pero tan sólo un aumento del 3,13% en términos de 2006.

Otra característica importante a destacar de nuestro puerto, y que es a veces poco conocida, es que más del cincuenta por ciento de los contenedores movilizados no corresponden ni a exportaciones ni a importaciones, sino a contenedores que se encuentran “en tránsito”, es decir, destinados a otros puertos de ultramar.

En cuanto a la organización actual del puerto, Montevideo cuenta con una sola terminal de contenedores propiamente dicha, “TCP” (Terminal Cuenca del Plata), propiedad en su mayoría de la empresa belga Katoen Natie, y de la cual la Administración Nacional de Puertos (ANP) es socia. Existe, sin embargo, otro actor importante que es Montecon, empresa de capitales uruguayos (Schandy) y chilenos (Ultramar), que a pesar de no ser “jurídicamente” una terminal de contenedores, sino un operador portuario, ejerce las funciones propias de una terminal, dado que tiene acceso al uso de muelles públicos y a espacios dentro del Puerto de Montevideo, donde realiza acopio de contenedores. Del total de contenedores movilizados en Montevideo detallados más arriba, TCP participó de un 65%, mientras que Montecon movilizó el restante 35%.

En conclusión, y de acuerdo a lo ya expresado, es evidente el crecimiento vertiginoso que ha tenido el Puerto de Montevideo en los últimos años. Existen tres puntos fundamentales a destacar: primero, nuestro puerto crece por encima de la media sudamericana; segundo, crece por encima de la media mundial y tercero, lo que es aún más relevante, crece a tasas superiores a las del Producto Bruto Interno de nuestro país.

** Operador en Comercio Exterior/ Estudiante avanzado de la Licenciatura en Estudios Internacionales de la Universidad ORT Uruguay*