



Foto:www.canarias7.es

MEJORAMIENTO INESPERADO DE FLETES EN EL MERCADO DE GRANELES Y CARGA GENERAL

Hablamos hace un tiempo de lo que representó para el sector marítimo mundial la recesión de finales del 2008- comienzos de 2009. Solamente como recuento de lo ocurrido, el sector marítimo fue el que mayor caída tuvo en comparación con cualquier otro sector, fuera este financiero, industrial o de cualquier otra índole. La caída en el sector marítimo fue del 95% , así , un buque por ejemplo cape size que se cotizaba en el mercado a USD 200,000 día, pasó a costar USD 5,000. En buques más pequeños los fletes cayeron un 60%. Lo anterior con relación al mercado de cargas a granel por cuanto el sector de contenedores, ese si ha sufrido la mayor catástrofe de su historia, situación que amerita una referencia más adelante.

En el primer trimestre de 2009 la crisis continuó y solamente hasta el segundo trimestre los usuarios pudieron evacuar sus inventarios y empezar poco a poco a comprar nuevamente. Comentábamos en su momento que era de esperar que el mercado se nivelara nuevamente mediante la salida por chatarrización de muchos de los barcos que ya cumplieron su

ciclo, o por cancelación de algunas órdenes de nuevas construcciones cuyos armadores prefirieron perder sus depósitos ante la posibilidad de recibir un buque nuevo que iba a ser muy caro para el pésimo mercado de fletes. Calculábamos que esta nivelación del mercado se podría dar en los siguientes tres a cuatro años, no antes. En todo caso había unos buques muy adelantados bajo construcción que tendrían necesariamente que salir al mercado lo que iba a generar que por un tiempo hubiera más buques que carga, lo cual empujaría los fletes a la baja.

Pero una cosa muy diferente es lo que está sucediendo. Desde octubre de 2009 hasta hoy el mercado se ha mantenido bastante firme e incluso hay algunos pronósticos que indican que puede mejorar y llegar nuevamente a los niveles extraordinarios de mediados de 2008. Analicemos algunos de los factores:

El sector financiero del sistema europeo decidió cerrar por completo sus créditos al sector para nuevas construcciones. En estos momentos no hay cómo financiar un buque en Europa y por ende los posibles

armadores han perdido cualquier ilusión de construir en el corto plazo.

La quiebra de los astilleros fue inminente en todo el mundo y muchos de ellos pasaron nuevamente al control del estado o sencillamente pasaron a control de los bancos. Estas quiebras hasta ahora se empiezan a anunciar, unida a sus inevitables consecuencias: solo en Alemania 40.000 trabajadores han quedado en la calle.

Están sucumbiendo la mayoría de esquemas de incentivos tributarios dirigidos al sector. Por ejemplo en Alemania el famoso sistema KG, donde los particulares pueden invertir en fondos destinados a la construcción de un buque y lograr incentivos tributarios, prácticamente se acabó por la pérdida de valor de los activos ante la crisis, lo cual hace que el cálculo financiero sencillamente arroje números negativos.

Y qué decir del sector de los contenedores. Aún en Hamburgo hay alrededor de 470 buques fondeados, que salieron de astillero después de construidos y por la situación del mercado tuvieron que empezar su vida fondeados. A este mercado no se le ve muy buenas esperanzas en los años venideros. Ante el posible in-



Foto: www.flickr.com

cremento de carga, empiezan a moverse poco a poco estos 470 buques, neutralizando cualquier posibilidad de alza y así es muy difícil obtener un aumento importante en los fletes. Este sector creemos que permanecerá bastante quieto por un largo tiempo.

Esto sin hablar del gran número de buques de contenedores fondeados en frente de Singapur, que tienen además la limitación que no son multipropósito y pensar utilizarlos en sectores como de carga general o granel o es imposible o valdría mucho dinero su transformación; no tienen suficiente resistencia en sus bodegas como para cargar acero por ejemplo, o tienen muchos problemas de estabilidad como para pensar en granos.

Lo que suena increíble de todo esto, es que el mercado de fletes a granel se haya nivelado tan rápido y por el contrario ahora haya más carga que buques. El mundo jaló un poco en cargas y se creó nuevamente este desbalance a favor de los buques. Hoy las tarifas son bastante aceptables y vemos un incremento acelerado de los fletes para los siguientes meses. En su momento se pensó que este aumento iba a ser gradual, pero el cierre de la financiación para nuevas unidades fue total. Si el mercado reaccionó tan rápidamente, solo se puede explicar con el hecho que las cancelaciones a más buques fueron mayores a las esperadas y que la chata-rización creció también a unos niveles bastante altos.

Aunque no podemos decir que los usuarios tengan hoy deseos de comprar sus productos a largo plazo, si por el momento quisieran tener acuerdos de fletes por los siguientes 3 a 6 meses, lo cual significa que están viendo un mercado algo más estable en cuanto al comercio en general. Esta tendencia la empezamos a ver con casi todos los productos excepto con el cemento, donde la construcción sigue resentida en muchos países, en especial EE.UU. Pero de resto casi todos los sectores empiezan a reaccionar. Así mismo vemos algunas tendencias en ciertos países que nos indican que puede llegar a que se produzca un movimiento mayor de carga. Veamos algunos ejemplos:

Los desastres naturales de Chile y Haití sin duda representarán un movimiento muy importante encaminado en la reconstrucción de esos países. Hasta el momento no se ha ni siquiera empezado a mover estas cargas, por cuanto la prelación en este tipo de siniestros en estos momentos es otra. Pero sin duda ya vendrán e implicarán un movimiento importante para buques pequeños y medianos.

Poco a poco EE.UU. se recupera. Es difícil decir si hasta ahora la recuperación es real o artificial por cuanto el gobierno americano ha invertido mucho dinero en esto. En todo caso los índices de consumo empiezan a mejorar y muestran cierta sostenibilidad.

Estamos en plena época del movimiento de fertilizantes en el área. El movimiento ha sido mayor al proyectado y se esperan las lluvias con muchas ansias.

El azúcar se ha visto beneficiada por la cuota americana que compra a unos niveles muy altos para colaborar con los países en desarrollo. En este caso el precio ha sido tan bueno, que las azucareras de varios países han despachado a EE.UU. y han dejado desabastecidos sus propios países. Como ejemplo están República Dominicana o México que son usuales productores de azúcar. Estos productores han vendido su cuota y ahora tienen que importar azúcar de cualquier destino. Así mismo el movimiento esperado por Brasil para alistar su infraestructura para los olímpicos y el campeonato mundial será sobresaliente. Ya lo vivimos en China y Brasil no será la excepción.

Y no podemos olvidarnos de nuestro vecino Venezolano que también viene aportando su grano de arena para que el mercado de fletes suba: al no comprarle a Colombia sus productos, tiene que ir a toda una gama de países a hacerlo en especial por tratarse de productos de primera necesidad (se ve un gran movimiento en especial de Brasil y Argentina). Por tanto esa carga que anteriormente se transportaba por camión desde Colombia, ahora debe hacerse vía marítima.

No sobra añadir la tremenda crisis energética que sufre el país vecino por todos conocida, pero que es más seria de lo que nos imaginamos en Colombia. Esta crisis no es necesariamente por falta de agua, sino porque el país ha quedado rezagado en su infraestructura energética. Esto ha disminuido cualquier proceso productivo y ha incrementado sus necesidades importadoras. Así mismo sus exportaciones se han restringido en especial con productos relacionados con el acero. Esto ha hecho que sus clientes de varios países del



Cementerios de barcos Staten Island Foto: www.ftaringa.net

área hayan tenido que comprar estos productos en especial el acero en países como Japón, México y Brasil, lo cual sin duda son orígenes más lejanos que hacen que la flota marítima tenga una mayor ocupación.

Vamos a ver qué ocurre en el futuro, pero por el momento vemos que se puede presentar un incremento mayor de carga en los próximos meses para ser atendido por el mismo número de buques, ante la suspensión de nuevas construcciones por un tiempo que aún no se puede estimar.

El panorama como tal se ve positivo después de arrastrar un año 2009 muy complicado, pero como siempre, no se sabe qué tan permanente será.

Por: *Guillermo Solano. Gerente Navesco*



Transporte marítimo de carga al granel y carga general, por todo el continente Americano.

www.navesco.com.co



NAVESCO S.A.