



Imagen adaptada Por: Jairo Munard Díaz

TRANSPORTE MARÍTIMO E INCERTIDUMBRE

Por: Oscar Medina Mora*



Uno de los conceptos básicos que aprendimos en la Administración Marítima es que el servicio de transporte en general, y por ende el marítimo y los servicios portuarios, tienen una “Demanda Derivada”. Esto quiere decir, que su demanda es consecuencia de otra demanda, así parezca un trabalenguas, o sea que depende de un factor externo, que para el caso del transporte marítimo y los puertos, es la dinámica del comercio exterior.

De igual forma, otro concepto importante, aunque parece evidente, es que como todo servicio, el transporte se define como “Producto Perecedero” y tal vez como el más perecedero de todos, es decir, que por poner un ejemplo que ayude a conceptualizar, si un barco sale de un puerto con un “Slot” de Contenedor vacío, esa capacidad instalada se pierde inmediatamente, “perece”, en razón a que en el próximo viaje no podrá embarcar allí dos contenedores.

Y por último, que el transporte presenta una oferta inflexible que hace que a un cambio en la demanda,

la oferta demore un tiempo en adecuarse con consecuencias en el establecimiento del precio. Éste es un concepto que pese a que siempre ha caracterizado al transporte marítimo, en los últimos años se ha reforzado con la especialización de las flotas y los terminales portuarios, a consecuencia de la masificación del contenedor.

Los anteriores tres factores independientemente, y combinados, han generado una incertidumbre sin antecedentes en el negocio marítimo y portuario, que procedemos sintetizar.

Al ser una demanda derivada del comercio, como brillantemente fue analizado por la CEPAL (Cipoletta y Sánchez, 2009)¹, la crisis de la zona euro y el descenso en la calificación del riesgo de los Estados Unidos han puesto en entredicho los pronósticos de comercio y por consiguiente generado una inseguridad sin precedentes en los mercados globales. Estos dos hechos, simplemente materializan lo que tiempo atrás se viene analizando con referencia a las consecuencias del traslado de las industrias a la China y los cambios

demográficos en los países “desarrollados”, y en especial los de la “zona euro”.

Cada vez más pensionados y menos trabajadores aportando al sistema v.g. en los últimos cincuenta años el número de estadounidenses en edad laboral en relación a las personas mayores que era de 16 a 1 se ha reducido hasta 3,3 en estados unidos y alrededor de 2 en Europa (Shapiro, 2009)²; una mayor esperanza de vida que está haciendo reevaluar las edades de jubilación. v.g. las discusiones que se dieron en España el año pasado, la presión sobre Grecia e Italia para que revise este tema y la necesidad de unificar los sistemas europeos a 67 años; y por último, una mayor exigencia en los sistemas de salud pública en razón a los avances tecnológicos de la ciencia médica; hacen que la Europa antes idealizada por el “*Estado de Bienestar*” tenga que reevaluar estos conceptos para que sus finanzas, con algunos ajustes, puedan seguir brindando a sus ciudadanos los estándares de seguridad social a los que están acostumbrados. Lo anterior tendrá fuertes consecuencias en el comercio. Es así como, La Unión Europea, como bloque económico, junto con los Estados Unidos, que habían dinamizado el consumo y por consiguiente el comercio en las últimas dos décadas, van a tener que pensar en reevaluar sus patrones de gasto, para así ajustar sus finanzas a lo que sus realidades demográficas y económicas les exigen.

Simultáneamente a este factor, que amenaza la dinámica de la demanda global en los próximos años y que a consecuencia de la depresión en la crisis de 2008 generó la caída más dramática de los fletes de transporte marítimo en la historia, confluyen los otros dos factores enunciados. Por un lado, el carácter perecedero de la capacidad instalada a flote y en los terminales portuarios, en donde la tendencia a la especialización, por efectos de la masificación del uso del contenedor, exige un apalancamiento operativo alto, materializado en inversiones en infraestructura y equipamiento v.g. barcos cada vez más grandes, modernos y con equipos de navegación de alta tecnología; dragados en canales de acceso y zonas de maniobra; muelles especializados de por lo menos 300 metros por puesto de atraque; grúas de alta productividad; patios y bodegas sistematizados y en algunas oportunidades automatizados, etc; conlleva a “puntos de equilibrio” más altos, que si bien, en un ciclo de expansión económica pareciera retribuir con enormes utilidades, en un momento de contracción de la demanda puede generar



Foto: Tomado de www.onkelseoserbe.net

situaciones complejas en los prestadores de servicio, toda vez que estas inversiones no pueden ser redireccionadas con facilidad a otros sectores en los cuales la demanda siga dinámica. Por ejemplo, al contraerse la demanda de productos de valor agregado con destino a los Estados Unidos y Europa, los terminales de contenedores no pueden, con facilidad, adecuarse para atender tráfico de materias primas, con destino a la China, que normalmente se comercializan al granel en puertos especializados, ni los barcos diseñados con celdas para contenedores recibir cargas al granel.

Esta inflexibilidad y carácter perecedero de la oferta, factor siempre presente en el transporte marítimo, ha incrementado su factor de riesgo en las últimas décadas, en razón a que la búsqueda de competitividad generó una espiral, que parece no tener límite, la cual ha escalado el tamaño de los barcos y enfatizado en la especialización de los mismos, en procura de un menor costo por unidad transportada, lo que ha conllevado a la lógica adecuación de los terminales, dando fin a lo que en su momento se llamaron barcos y puertos multipropósito o polivalente. Por ejemplo, en los primeros años de este siglo se estimaba que después de los 8.000 TEUs un barco era económicamente ineficiente (Stopford, 2002)³, en 2006 el EMMA Maersk (IMO

9321483) de 14.770 TEUs inició su operación con otros ocho barcos más de su clase y desvirtuó el argumento, ahora se anuncian barcos de 18.000 TEUs, sin hablar de los VLCC que se usan en cargas al granel. De esta forma con la botadura de una sola unidad a flote se puede incrementar la capacidad instalada en forma significativa y hacer más inflexible la oferta a un cambio en la demanda.

La Crisis de 2008, afectó fuertemente a los países líderes en la industria marítima, las grandes flotas tuvieron que tomar medidas para contraer la oferta y controlar costos, decisiones de emergencia como suspender órdenes de construcción, fondear barcos (laid-up), reducir la velocidad de los mismos (Slow y Ultra-slow-steaming) y chatarrizar (scrapping); lograron mitigar en algo el efecto, sin embargo, ante las señales de recuperación de la economía a mediados de 2009, en 2010 cedieron en el rigor de su gestión y desde esa fecha los fletes han caído casi hasta los niveles más bajos en la crisis (Cipoletta y Sánchez, 2011)⁴

Los países sin flota como Colombia, pudieron aprovechar la crisis de 2008 accediendo a fletes más económicos, en materia portuaria, la indecisión del Gobierno para renegociar los contratos de concesión portuaria, por suerte más que por estrategia, impidió que la recesión económica coincidiera con un ciclo expansivo de la capacidad portuaria, por lo que una caída de los tráficos portuarios como la presentada en el año 2009, más que un efecto negativo dio un respiro a las congestionadas infraestructuras portuarias colombianas.

Ahora bien, la incertidumbre en una recuperación económica global y la cada vez más mencionada recaída de la demanda, tendría unos efectos diferentes en la actualidad y en los próximos 5 años. Los ajustes en reducción del consumo de los países desarrollados; la necesidad de que la China aumente sus consumos internos para compensar éste; y la gran actividad económica de los países de América Latina y el Caribe, afectarán en forma importante los flujos de comercio y por consiguiente el transporte marítimo y los servicios portuarios, sin que haya certeza de cómo ni cuándo.

Ante este escenario, altamente incierto, podemos, como hasta ahora, cerrar los ojos y seguir adelante sin análisis, esperando que el riesgo, positivo o negativo, impacte nuestro desarrollo o podemos crear escenarios de discusión académica y práctica, que nos permitan prepararnos para el futuro y tomar las medidas necesarias para mitigar sus efectos negativos y potencializar los positivos, la decisión es nuestra. Si Colombia no se mueve y seguimos pensando con la nostalgia de una Flota Mercante que el país mismo quebró por no haber visionado el proceso de globalización y sus consecuencias, como en el juego infantil de las sillas, nuevamente nos quedaremos sin un puesto.

Referencias

¹Cipoletta T, Giorgina y Sánchez, Ricardo. *La Industria del Transporte Marítimo y las Crisis Económicas*. División de Recursos Naturales e Infraestructura Comisión Económica para la América Latina CEPAL, Naciones Unidas. 2009.

²Shapiro, Robert J. 2020 *Un nuevo paradigma*. Editorial Urano (Tendencias Editores) 2009

³Stopford, Martín. *Is the Drive For Ever Bigger Container-ships Irresistible?* Lloyds List Shipping Forecasting Conference. 26th April 2002

⁴Cipoletta T, Giorgina y Sánchez, Ricardo. *Ciclo y turbulencias de corto plazo en el transporte marítimo*. Boletín Marítimo No 46. División de Recursos Naturales e Infraestructura Comisión Económica para la América Latina CEPAL, Naciones Unidas. Junio 2011.

* Administrador Marítimo Escuela Naval, MBA de la Universidad de los Andes y Especialista en Derecho Comercial de la Universidad Externado de Colombia. Socio- Consultor de Empresa Multimodal y Catedrático de diferentes Universidades y gestor del Instituto de Telecomunicaciones Transporte y Puertos- ITTP.



Seguridad y Confianza
para actividades de patrullaje

MEDELLÍN (4) 444 5888 - BOGOTÁ (1) 678 0019 - BUENAVENTURA (2) 242 2210
CARTAGENA MANGA (5) 660 8995 / BOSQUE (5) 669 4970
www.eduardono.com

