



TRANSPORTE

Por: Guillermo Solano, Gerente General NAVESCO

Imagen: Buque abandonado. www.jorge2oceanos.blogspot.com

MERCADO DE FLETES: LUZ AL FINAL DEL TUNEL

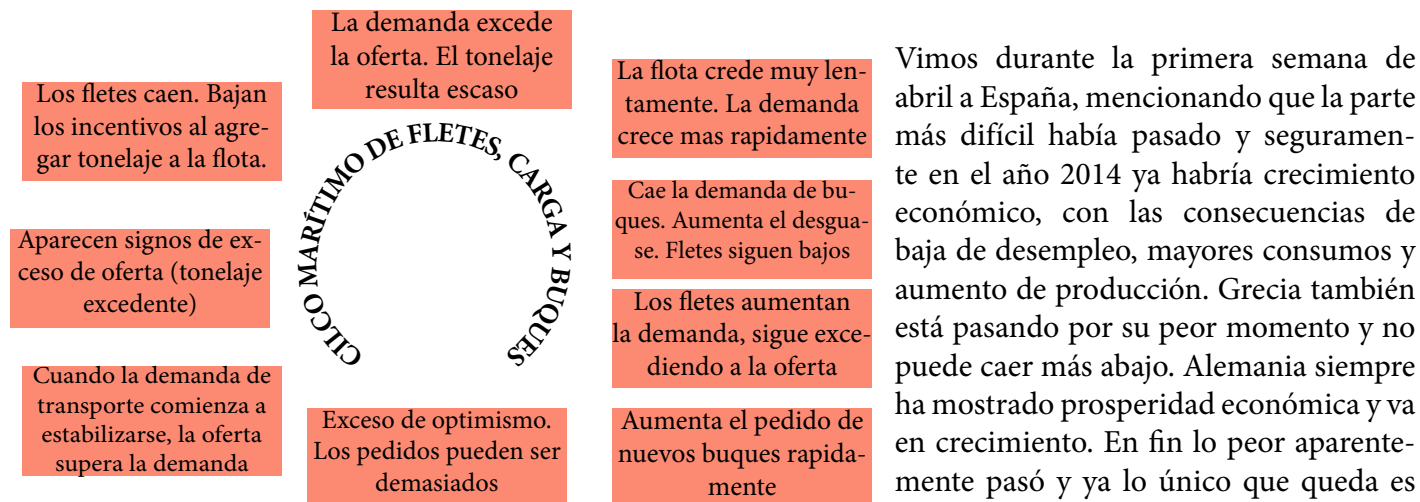
Después de prácticamente cuatro duros años de sufrimiento por parte de los armadores en todo el mundo y todos los sectores, se ve una luz de esperanza en los siguientes años. Ha sido una dura etapa donde varios corredores se han quedado en la mitad del camino y otros aún no se sabe si lograrán sobrepasar esta cruenta etapa.

Al realizar el análisis del mercado de fletes, debemos revisar dos variables que determinan la oferta y la demanda: por un lado es pertinente revisar el movimiento de cargas que depende de la prosperidad o no de sus economías y por otro, el número de buques que están atendiendo ese mercado.

Hoy como se sabe hay un fuerte desbalance al existir un gran número de buques frente a una economía en recesión. En el periodo del 2004 al 2008 los armadores enloquecidos mandaron a construir buques sin mayor control, buques que llegaron en gran cantidad desde el 2010 y aún este año.

Fue increíble como los bancos financiaron la construcción de buques en un 90 y hasta en un 95% de su valor. Los bancos le apostaron más al sector que a sus mismos clientes. Inundaron el mercado con la gran liquidez que en ese momento disfrutaban. Sucedió algo semejante a lo ocurrido con el boom inmobiliario en Estados Unidos donde la construcción fue financiada por los bancos al aprobar a los ciudadanos préstamos altos por periodos largos. Se dice que hoy en el sector de la Florida puede haber inventario de casas y apartamentos por los siguientes 80 años.

Por otra parte tenemos que revisar la prosperidad o no de la economías para saber si habrá mayor consumo de productos y por ende mayor movimiento de cargas. Como es esperado, el mundo poco a poco va saliendo de la crisis y vemos unos índices que comienzan a ser alentadores. Por ejemplo en E.U. el índice del consumo de los ciudadanos empieza a mostrar números positivos, se ve también una disminución en el desempleo y algo importante, vuelve la industria a mostrar señas de recuperación.



Vimos durante la primera semana de abril a España, mencionando que la parte más difícil había pasado y seguramente en el año 2014 ya habría crecimiento económico, con las consecuencias de baja de desempleo, mayores consumos y aumento de producción. Grecia también está pasando por su peor momento y no puede caer más abajo. Alemania siempre ha mostrado prosperidad económica y va en crecimiento. En fin lo peor aparentemente pasó y ya lo único que queda es

la recuperación lenta de las economías resentidas.

Es difícil determinar el tiempo que pueda tomar la recuperación de las economías que dicho sea de paso ha sido la peor crisis económica desde la Gran Depresión en los años 30. En todo caso el único camino que queda es hacia adelante. El tema marítimo es solamente un fiel reflejo de lo que está sucediendo en la economía del mundo. Por ello se puede ver que la curva del mercado de fletes en todos los sectores llegó a su punto más bajo en los últimos 20 años. Han sido 4 años realmente complicados. Pero ya empiezan a existir ciertos indicios que nos lleva a pensar que lentamente se vienen equiparando el número de buques nuevos entrando con el número de buques saliendo. Así las cosas vemos los siguientes puntos alentadores:

1. CIFRAS RECORD EN BUQUES QUE HAN SALIDO A CHATARRA.- es impresionante como buques mayores a 20 años han salido del mercado por decisión de sus dueños. Ellos consideran que el ciclo ha terminado al llegar a la mayoría de edad en especial por cuanto afrontar un mercado bajo con buques antiguos es realmente complicado. Los costos de operación son altos por las altas inversiones en mantenimiento. En el 2011 salieron del mercado aproximadamente 23 millones de toneladas de peso muerto representadas en 400 buques. El 2012 superó al 2011 y solamente en el tamaño de 25,000 a 35,000 salieron 9 millones de toneladas. El 2013 también comenzó con niveles record. Por otra parte el 30% de la flota mundial está por encima de 20 años lo que significa que aún hay espacio para que todavía salga una gran cantidad de buques.

2. REDUCCION DE ORDENES DE CONSTRUCCION DE LOS ARMADORES.- La cantidad de órdenes para entregas 2013-2014-2015 se ha reducido en un 70%. Es decir que no está entrando mayor número de buques como en años anteriores. Lentamente se va viendo que son más los buques saliendo que los nuevos que están entrando.

ESTIBA	CARGA	TRANSPORTE	DESESTIBA	DESCARGA
		FLETE "LINER TERMS"		
		Estiba y desestiba incluidas en el flete El mas usado para Carga General		
(1)		FLETE "FIOST" (FREE IN AND OUT AND STOWED/TRIMMED) Libre para el armador de: estiba, desestiba, arrumaje y trimado	(2)	
(1)		FLETE "FIOST" (FREE IN AND UOT AND TRIMMED) Libre para el armador de: estiba, desestiba, y trimado Formula usada en graneles	(2)	
(1)		FLETE "FIOS" (FREE IN AND UOT AND STOWED) Libre para el armador de: estiba, desestiba y arrumaje Para Carga General		(2)
(1)		FLETE "F1" (FREE IN) ó "FILO" (FREE IN-LINER UOT) Libre para el armador de: estiba Estiba por cuenta de la mercadería		
		FLETE "FO" (FREE UOT) ó "LIPO" (LINER IN-FREE OUT) Libre para el armador de: desestiba Por cuanta de la mercadería		(2)

Imagen: Tabla Tipos de fletes marítimos. (1) A cargo del cargador o exportador. (2) A cargo del consignador o importador **Por:** Jairo Munard

3. REDUCCION NOTABLE DE FINANCIACION DE BUQUES.- los bancos están pagando por el desequilibrio que ellos mismo crearon, al haber inundado de liquidez el sector marítimo para nuevas construcciones. Hoy han tenido que retomar esos buques ya sea para venderlos a muy bajos precios o entregarlos en operación a un tercero suspendiendo el castigo contable de la pérdida del precio de los buques. Hoy es prácticamente imposible conseguir créditos a no ser que el armador ponga de su propia caja el 50 o 60% de los recursos.

4. DESAPARICION DE MUCHOS ASTILLEROS.- Gran cantidad de astilleros han quedado sin trabajo alguno. En China donde había alrededor de 1,000 astilleros este número se ha venido a menos de la mitad, y aunque el gobierno hace esfuerzos por mantener el sector, no tiene mayor sentido por cuanto ya no es nada rentable.

Por ello vemos que con una pequeña alza en la carga combinado con una disminución de buques para atender el mercado de fletes, la tendencia necesariamente tiene que ser ascendente. Es difícil decir si será a finales de este año o durante el 2014, pero el momento llegará para aquellos que hemos tenido que subsistir con este mercado.

