



TRANSPORTE

Por: José Carlos Alfaro Aragón

SOBRECAPACIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTENEDORES: CAUSAS Y CONSECUENCIAS (2009-2016)

Si bien los megabuques contribuyen a reducir los niveles de contaminación en el transporte marítimo, debido al consumo eficiente de combustible y su baja emisión de CO₂, estos han causado una crisis en el sector debido a la sobrecapacidad. La subutilización de la capacidad de carga, la congestión portuaria, los masivos recortes de personal, los números rojos y una guerra de fletes, forman parte del oscuro panorama de la crisis de sobrecapacidad que atraviesa desde el año 2009 a la actualidad, la industria del transporte marítimo de contenedores.

Lo anterior, se manifiesta como una consecuencia del ingreso masivo de buques portacontenedores con capacidad superior a los 19.000 TEU, los cuales, fueron ordenados antes de la crisis económica del 2009. Pese a lo anterior, y a pesar de un insuficiente crecimiento del tráfico de carga contenedorizada; debido a la recesión económica, esta tendencia sigue en aumento toda vez que actualmente hay varios astilleros, principalmente asiáticos, implicados en la construcción de barcos capacitados para transportar entre 20,000 y hasta 21,000 contenedores, que previsiblemente entrarán en servicio entre 2017 y 2018 [1], lo que empeora la problemática antes descrita.

CAUSAS

1. Aumento de la capacidad de la flota de portacontenedores. Según BIMCO [2]. La capacidad de la flota mundial de buques portacontenedores ha presentado un crecimiento exponencial, 240%, en los últimos 10 años, alcanzando 19.7 millones de TEU al final del año 2015,

Imagen (Izq): Tras la quiebra de Hanjin se ha descubierto la complicada situación por la que pasa actualmente el comercio marítimo. El motivo de la crisis en el transporte marítimo de carga: la caída de los precios. La industria de los contenedores ha visto caer las tarifas en picado debido a la guerra de operadores y al aumento del tonelaje, generando unos ingresos que apenas cubren los gastos empleados en combustible..

Tomado de: <http://wls-sas.com/category/sin-categorizar/>

ver tabla adyacente, El aumento anual de la capacidad desde 2006 ha sido superior al 9% mientras que el número de naves ha experimentado un crecimiento del 3.7%. El aumento de la capacidad en lugar del número de naves se debe al principio de economías de escala, en la que los costos por viaje se distribuyen entre un mayor número de usuarios.

2. Lento crecimiento del tráfico. Según la UNCTAD [3], en el periodo de tiempo comprendido entre el año 2009 y el 2014 el tráfico internacional de carga contenedorizada creció anualmente un promedio de 7,72% (ver tabla). La principal causa de esta situación es la reducción de los niveles de importación y exportación, producto de la recesión económica. Las expectativas de crecimiento para el presente año son desalentadoras, Clarkson Research [4], pronostica un crecimiento para el 2016 de 4.1% al aumentar de 175,4 millones de TEU en 2015 a 182.5

Lo anterior evidencia el planteamiento realizado en la introducción de este artículo, toda vez, que la flota de portacontenedores crece a una tasa anual superior al 9% y el tráfico de carga contenedorizada lo hace a una tasa anual de 7,72%. Esto según las cifras expuestas por la UNCTAD, en su informe anual, pero, de acuerdo a los consultores y especialistas en manejo de carga contenedorizada, esta cifra en el año 2016 puede reducirse a 4,1%; lo cual complica aún más el panorama para el sector.

CONSECUENCIAS

1. Congestión Portuaria Los buques portacontenedores de mayor capacidad requieren para las operaciones de cargue y descargue equipos portuarios con un mayor rendimiento, más equipos de interconexión muelle-patio y mayor capacidad de almacenamiento en patio, desafortunadamente la infraestructura de las terminales portuarias no se desarrolla a igual ritmo que estos buques, lo que genera congestión portuaria. Según JOC [5] el puerto de Los Angeles EE.UU, enfrenta problemas de



Imagen: MSC, Reduciendo sobrecapacidad para nivelarla con la demanda. Según Lloyds Intelligence, los dos buques portacontenedores más grandes del mundo actualmente se encuentran sin utilizar en un intento de las líneas para empatar su capacidad u oferta a la débil demanda actual de transporte marítimo.. **Tomado de:** <http://fullavantenews.com/>

congestión portuaria ya que debido a los nuevos buques, el promedio de movimientos de contenedores por buque ha aumentado de 10.000 a 17.800 y la terminal no cuenta con la infraestructura necesaria. Los puertos que no se encuentren en capacidad de atender megabuques, serán excluidos de las líneas regulares principales donde operan estos, y en su lugar atenderán líneas regulares feeders.

2. Guerra De Fletes En el mercado internacional de fletes, se presenta lo que se denomina “guerra de fletes” ya que ante la sobreoferta y poca demanda presentes en el mercado (sub utilización de la capacidad de carga), las líneas navieras deben disminuir el precio de este, en aras de conservar su participación en el mercado o aumentarla, esta práctica afecta gravemente las ganancias de las líneas navieras. En marzo del presente año el World Container Index (WCI), índice del valor promedio de un flete de 11 rutas marítimas principales, fue \$701 dólar para un contenedor de 40 pies, el registro más bajo desde su creación en 2011[6].

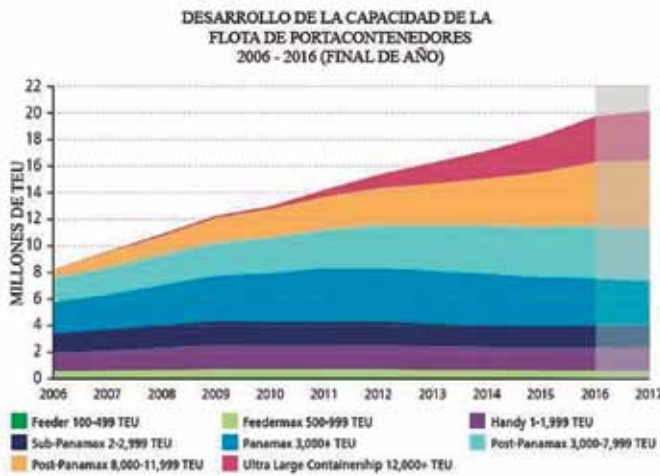
3. Millonarias Pérdidas Las compañías navieras presentan millonarias pérdidas, principalmente debido a la guerra de fletes, que las ponen en riesgo de sufrir una bancarrota, como sucedió con la na-

viera surcoreana Hanjin, Drewry [7] pronostica que las pérdidas del sector en el presente año sean de 5 billones de dólares.

La naviera surcoreana Hanjin Shipping Company, se declara en bancarrota el pasado 31 de agosto, al no poder cumplir con sus deudas las cuales ascienden a 5.000 millones de dólares [8], dejando aproximadamente 540.000 contenedores a la deriva, ya que los puertos no permiten



Imagen: La línea naviera de contenedores deja caer su propio esfuerzo para reconstruir las finanzas, ya que el gobierno de Corea del Sur dice que los transportadores de aguas turbulentas enfrentan la administración judicial. **Tomado de:** <http://www.wsj.com/articles/hanjin-shipping-seeks-creditor-led-debt-restructuring->



Grafica: BIMCO, Clarksons www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2016/0513_Container20mTEU.aspx



Grafica: Elaboración propia en base al INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO 2015, UNCTAD Disponible en www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2016/0513_Container20mTEU.aspx

que las naves atraquen o descarguen por temor a que sus servicios no sean pagados [9].

CONCLUSIONES

Es necesario reducir la capacidad de la flota mundial de buques portacontenedores, para lograr un equilibrio entre la oferta y demanda en el mercado, esto se puede lograr deteniendo las ordenes de construcción de nuevos megabuques y aumentando los niveles de desguace de buques, los cuales se encuentran en niveles muy bajos, la consultora marítima Drewry [10] prevé que este año serán desguazados 450.000 TEU de capacidad, lo que representa solo un 2% de la flota mundial de portacontenedores, la cual ya se encuentra cerca a los 20 millones de TEU. Las terminales portuarias deben contar con la infraestructura y el talento humano necesario para no sufrir congestión portuaria, ya que esta problemática afecta tanto a las naves como a los puertos, ya que las naves tienen sobrecostos debido a estancias prolongadas en muelle y

a retrasos en sus itinerarios, y los puertos ven su tráfico portuario reducido ya que las naves evitarán hacer recaladas en estos para evitar sobrecostos. Las líneas navieras deben realizar alianzas estratégicas, como el caso de la Alianza 2M entre Maersk y MSC, ya que al asociarse en lugar de competir evitan la tan perjudicial guerra de fletes, comparten costos operativos, naves, esto les permite atender más clientes sin aumentar la flota, líneas regulares y puertos de escala y tarifas especiales en las terminales portuarias propiedad de los miembros de la alianza. [11]

Referencias Bibliográficas

- [1] MSC Zoe, el barco de contenedores más grande del mundo <http://www.elsalvador.com/articulo/expansion/msc-zoe-barco-contenedores-mas-grande-del-mundo-83606>
- [2] Containership fleet on the brink to break through the 20 million TEU barrier, BIMCO https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2016/0513_Container20mTEU.aspx
- [3] INFORME SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO 2015, UNCTAD http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2015_es.pdf
- [4] Global box trade forecast to grow 4.1% in 2016 <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Global-box-trade-forecast-to-grow-4.1-in-2016/66061.htm#.WALcRvTdXxo>
- [5] Mega-ships dealing worst congestion hand to LA-LB, NY-NJ http://www.joc.com/port-news/port-ports/port-new-york-and-new-jersey/mega-ships-dealing-worst-congestion-hand-la-lb-ny-nj_20150701.html
- [6] Global Spot Rates Reach Record Low https://www.porttechnology.org/news/global_spot_rates_reach_record_low
- [7] Container shipping market has bottomed out <https://www.drewry.co.uk/news/container-shipping-market-has-bottomed-out>
- [8] El armador surcoreano Hanjin quiebra y expone la crisis de la industria naviera <http://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/7794888/08/16/El-armador-surcoreano-Hanjin-quiebra-y-expone-la-crisis-de-la-industria-naviera.html>
- [9] La flota naviera con 540.000 contenedores que ningún puerto del mundo quiere recibir <http://www.bbc.com/mundo/noticias-37252803>
- [10] Massive TEU scrapping just a dent in surplus capacity, Drewry says http://www.joc.com/maritime-news/scrapping-half-million-teu-year-just-dent-surplus-capacity-drewry-says_20160718.html
- [11] Las alianzas entre navieras y el futuro del transporte marítimo <http://www.icontainers.com/es/2016/09/06/las-alianzas-navieras-futuro-del-transporte-maritimo/>

Datos del Autor:

Estudiante de Octavo semestre Administración Marítima y Fluvial, Universidad Autónoma del Caribe E-mail: josealfaro2012@outlook.com. Supervisado por la Docente: Melina Diaz Rangel, Abogada, Especialista en Derecho Marítimo y Master en Gestión Portuaria.