



# OPINIÓN

Por: Oscar Medina Mora

## ¡GANÓ TRUMP!

**Q**ué escenarios se perfilan en el sector marítimo y portuario con la decisión del pueblo estadounidense.

El 9 de noviembre de 2016, el mundo despertó con esta noticia para muchos inesperada, para otros no tanto. The Economist, la influyente revista especializada planteó su primer análisis: *“La victoria electoral de Trump supondrá una alarma generalizada en toda la economía mundial, dada su poca comprensión de la política económica, el populismo político descarado y la tendencia a la contradicción. Esperamos ver giros salvajes en los mercados de bonos, acciones y divisas hasta que el Sr. Trump proporcione cierta claridad en su agenda política. Dada esta volatilidad, es improbable que la Reserva Federal (el Banco central) suba las tasas de interés en diciembre, como habíamos esperado anteriormente.”*

Como hemos argumentado en estas páginas en anteriores escritos, los sectores marítimo y portuario presentan demandas derivadas de la dinámica de la economía global. El cambio de visión estratégica de la economía más grande del mundo consecuentemente tiene que tener un impacto en estos sectores. ¿Cuál será?

Las lecturas del presidente electo son complejas. De un lado se puede ver un exitoso empresario que al mejor estilo de Milton Friedman (1912- 2006), Nobel de Economía en 1976, puede considerar que: *“La solución que el Gobierno tenga para un problema, es habitualmente peor que el problema mismo”* y en ese sentido puede darle preponderancia a los mercados como la mejor forma de gestionar los recursos. Desconociendo que dos décadas de desregulación o lo que es peor, de malas regulaciones, desencadenaron en la crisis de 2008, de la cual la economía no se ha podido recuperar.

O bien podemos estar frente a un nacionalista, que como lo ha prometido en campaña, construya un muro que aisle a los Estados Unidos de la economía Global, asunto nada fácil si se tiene en cuenta que la principal economía del mundo, es tal vez la más dependiente de la Globalización del planeta y la que ha sacado mayor provecho de la misma. También podemos estar frente a un empresario eficiente que lleve a la Casa Blanca formas nuevas de gestionar lo público, en mi concepto, lo menos probable.

**Imagen (izq):** Donald Trump. **Tomado de:** [https://mundo.sputniknews.com/america\\_del\\_norte/](https://mundo.sputniknews.com/america_del_norte/)

Lo cierto es que, al sector marítimo que atraviesa su más profunda crisis, la noticia como bien lo dice The Economist *“supondrá una alarma generalizada”* y se deben esperar *“giros salvajes”*. La reciente quiebra de la naviera coreana Hanjin fue solo uno de muchos recordatorios de la crisis. El análisis del importante centro de pensamiento americano Boston Consulting Group, publicado en días pasados por [www.americanshipper.com](http://www.americanshipper.com), sostiene que *“A finales de 2020, el exceso de oferta en la capacidad de los buques será de 2 millones a 3,3 millones de TEUs, equivalentes a unos 90 a 150 o más buques de contenedores ultra-grandes de clase Triple E”*, dando pocas esperanzas de que la asincronía sistémica de oferta y demanda, que caracteriza al sector, tenga un equilibrio en el corto plazo, manteniendo las presiones a la baja del flete y con ello la crisis financiera de las navieras.

El desmantelamiento de flota como lo afirma Peter Sand, analista jefe de BIMCO, en el portal [gcaptain](http://gcaptain.com) : *“... superó nuestras expectativas iniciales basadas en la espantosa actividad de demolición de 2015. El avance es un impulso en la dirección correcta, ya que la actividad de demolición es una de las medidas esenciales necesarias para reequilibrar la industria del transporte de contenedores”*. Hasta la fecha se han desguazado 500.000 TEU, esto es 4.2 veces más TEUs que la actividad de desguace para los mismos meses en 2015, sin embargo, no será suficiente, más si se está pensando en que para mejorar la eficiencia del sistema, hay que optar por los buques de 26.000 TEUs, en lo que según el portal [maritime-connector.com](http://maritime-connector.com) ya está siendo materia de serios análisis de las grandes alianzas marítimas que se han venido consolidando globalmente.

En este orden de ideas, la única solución posible no vendría de la oferta si no de la dinámica de la demanda y es allí donde las decisiones de Mr. Trump tendrán gran impacto, positivo o negativo, que no nos atrevemos a pronosticar.

### **Datos del Autor:**

Administrador Marítimo de la Escuela Naval Alm Padilla; MBA, UniAndes; Especialista en Derecho Comercial del Externado. Consultor en temas Marítimos y Portuarios. Autor de los libros: *El Puerto y El Rompecabezas de la Competitividad* y colaborador permanente de la *Timonera*. E mail: [oscarmedi@gmail.com](mailto:oscarmedi@gmail.com)