



# El transporte de contenedores. Escenario mundial y repercusión local

Rodolfo García Piñeiro (\*)

Durante 20 años y hasta septiembre del año 2008 el tráfico mundial de contenedores registró un incremento promedio del 10 % anual. Los armadores en general y aquellos dedicados al transporte de contenedores en particular, en un exceso de optimismo, pusieron órdenes de construcción por una gran cantidad de buques; a tal punto que, a comienzos del año 2008, las mismas eran de 1.462 barcos totalizando 6,96 millones de teus (del inglés twenty foot equivalent unit), equivalentes al 63,7 % de la flota operando.

Sin embargo, cuando un armador manda a construir un buque, el mismo recién comenzará a navegar cuando el astillero lo entregue y esto ocurrirá entre uno y medio y dos años posteriores a la orden de construcción confirmada.

El episodio de Lehmann Brothers provocó la crisis más importante de que se tenga memoria, en todos los sectores del transporte marítimo.

Como nunca antes, se vio cumplido, inexorablemente, el ciclo marítimo, tan bien definido por la CEPAL, como una secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios del transporte marítimo, que combina la acción de los incentivos de precios y la falta de simultaneidad en la producción de buques, en el marco de una demanda muy dinámica y exógena (cambios en la producción y en el comercio).

Por primera vez en 20 años, en el año 2009, el tráfico mundial de contenedores decayó alrededor del 3 %. Sin embargo, los

(\*) El Ing. Rodolfo García Piñeiro es miembro de la Comisión Directiva del Centro de Navegación.

astilleros seguían terminando y entregando buques. Muchos buques quedaron sin empleo y fueron anclados.

En agosto del 2009 la cantidad de buques fondeados era de más de 500 (1,3 millones de teus), aproximadamente un 10 % de la flota activa.

Los armadores tomaron una gran cantidad de medidas para tratar de paliar el impacto causado por la crisis de EEUU en el transporte. Es así que cancelaron órdenes de construcción, demoraron las entregas de aquellas órdenes no canceladas, cancelaron servicios, hicieron acuerdos de bodega compartida, mandaron a desguace los buques más antiguos, y redujeron la velocidad de los buques.

A pesar de las medidas tomadas, en el año 2009 las principales navieras dedicadas al transporte de contenedores reportaron, en conjunto, pérdidas por 15 billones de dólares.

No hubo ese año nuevas órdenes de construcción. La producción de contenedores quedó prácticamente paralizada. Toda la industria cayó en una profunda crisis. Bajaron los precios de todo aquello relacionado con la misma.

Me permito un párrafo aparte para que el lector no familiarizado con el tema pueda comprender el funcionamiento del mercado de transporte de contenedores.

Casi todos los armadores dedicados a dicho transporte tienen una parte de su flota que les pertenece y otra la alquilan en el mercado de acuerdo al comportamiento del mismo.

Los buques ofertados en este mercado, que llamaremos el mercado de alquiler o “charter market”, son propiedad de los

llamados dueños no operadores. Los NOO (Non Operating Owners) son compañías que tienen buques para alquilar, no son operados comercialmente por ellas mismas. Estas compañías son las que, a través de conseguir financiación en bancos, mandan a construir barcos, a veces asociados con las compañías operadoras y otras con precontratos de alquiler a largo plazo con las mismas. Nos referiremos a los NOO más adelante en esta nota.

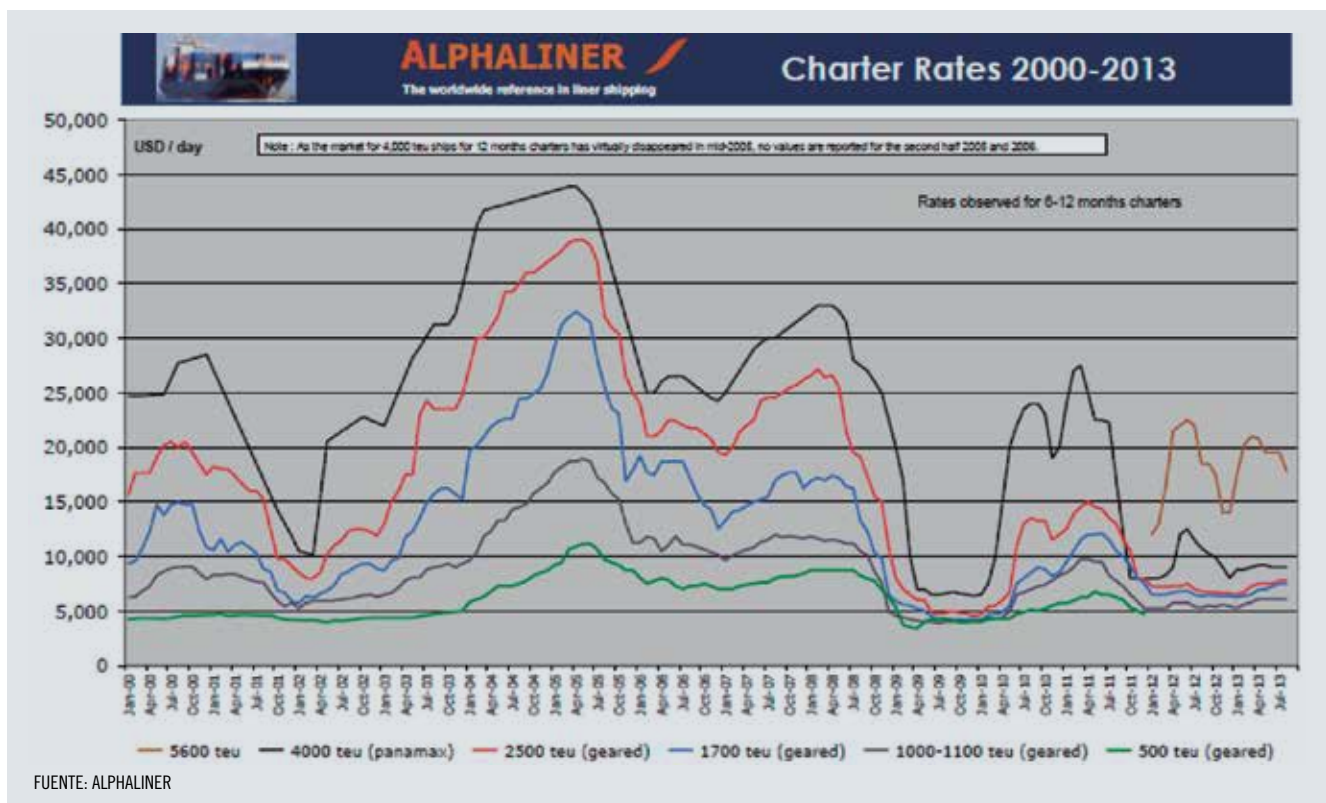
El mercado de alquiler que acabamos de describir se desplomó. Buques cuyo valor de alquiler diario, en la euforia previa a septiembre de 2008, era de 40.000 dólares por día, se arrendaban a menos de 10.000 dólares.

Hubo una leve recuperación del mercado en el año 2010; pero, en el 2011, nuevamente caídas en todos los indicadores. Y si bien la demanda comenzó a crecer, aunque muy lentamente, la oferta de bodegas creció siempre más.

La crisis europea y la leve disminución en la tasa de crecimiento de China completaron un cuadro de crisis que en el mundo marítimo es considerada como la peor de su historia.

Esta situación continúa sin grandes variantes hasta el día de hoy. Sin embargo, hay que tener en cuenta nuevas consideraciones. Los precios de buques nuevos están en su valor histórico más bajo de los últimos años.

Los motores que equipan a los buques nuevos son más eficientes y preparados para consumir combustible con bajo contenido de sulfuro. Muchos países ya no admiten que buques que consumen combustible con alto contenido de sulfuro naveguen en sus costas.





EL BUQUE MAERSK MC KINNEY MOLLER

Estos factores han determinado que los armadores, a pesar de la sobrecapacidad existente, sigan ordenando la construcción de buques. O sea, se ven forzados a renovar su flota por los buques equipados con nueva tecnología; y además está instalada la sensación de que los precios de las construcciones nuevas han llegado al mínimo posible. Entonces, el momento de comprar es ahora, ya que cuando el mercado se recupere no será posible hacerlo. Y esto los lleva nuevamente al problema de la sobrecapacidad.

El otro factor a tener en cuenta es la tendencia general en el transporte de contenedor a hacerlo en buques cada vez más grandes, de tal manera que el costo de transporte por unidad baja sensiblemente.

Veamos brevemente como fue la evolución de estos gigantes. En el mes de septiembre del año 2006 comenzó a operar el primero de una serie de ocho buques encargados por A.P. Moller- Maersk Group, el famoso Emma Maersk, que fue en su momento el buque porta-contenedores más grande del mundo, con 397 metros de eslora y capacidad de transporte de 15.000 teus. Fue superado en el mes de noviembre del año 2012, cuando la naviera CMA CGM, comenzó a operar el CMA CGM Marco Polo, con una capacidad de 16.200 teus.

En febrero del 2011, nuevamente la naviera Maersk ordenó, en los astilleros coreanos Daewoo, la construcción de 10 mega buques de 18.000 teus denominados serie triple E, que significa, Economy of scale, Energy efficiency, Environmentally improved. El precio de cada uno: 190 millones de dólares. El primero de ellos, el Maersk McKinney Møller comenzó a operar en junio de este año; el segundo, Majestic Maersk, a principio de agosto; y el tercero, Mary Maersk, hace unos pocos días.

Como si se tratara de una carrera, varias compañías navieras han encargado, últimamente, la construcción de una gran cantidad de buques con capacidades que van desde 14.000 hasta 18.400 teus. UASC (United Arab Shipping Company), 5 buques de 18.000 teus y otros 5 de 14.000 teus. MSC (Mediterranean Shipping Company), 6 buques de 18.000 teus. CMA CGM, 3 buques de 16.000 teus. Yang Ming Line, 10 buques de 14.000 teus. CSCL (China Shipping Container Line), 5 buques de 18.400 teus. Es interesante destacar que el precio pactado por cada uno de éstos,

que serán los más grandes cuando se entreguen, es de 136,6 millones de dólares, más de 50 millones de dólares menos, que los encargados por Maersk hace dos años.

Las medidas tomadas por los armadores habían logrado reducir las órdenes de construcción a fin del 2012 al 11% de la flota. Pero actualmente, y debido a esta nueva ola de pedidos de buques nuevos, las órdenes de construcción alcanzan aproximadamente al 22 % de la flota activa.

Llegamos entonces a la situación actual del mercado.

Los dos tráficos más importantes de transporte de contenedores son el tráfico entre Asia y Europa y, en segundo lugar, el tráfico entre Asia y los EEUU. Por ello se los denomina comúnmente los tráficos este-oeste. Es en estos tráficos en donde se utilizarán estos megabuques.

Dada la crisis que afecta desde hace ya un tiempo a ambas economías (la europea y la norteamericana), los valores de fletes que obtienen los armadores apenas cubren los costos de transporte. En el año 2012 sólo siete empresas entre las 20 más importantes, lograron resultados positivos en sus balances. En el primer semestre de este año sólo cinco han logrado ganancias.

La flota anclada alcanza, al 4 de noviembre pasado, a 203 buques cuya capacidad sumada es de 612.000 teus, y que representa casi el 2,9 % de la flota. De estos, solamente 9 buques son de más de 7.500 teus. Los 204 restantes son de capacidades menores. Estos datos nos muestran claramente que los buques que veremos navegando actualmente y en los próximos años son los de mayor tamaño.

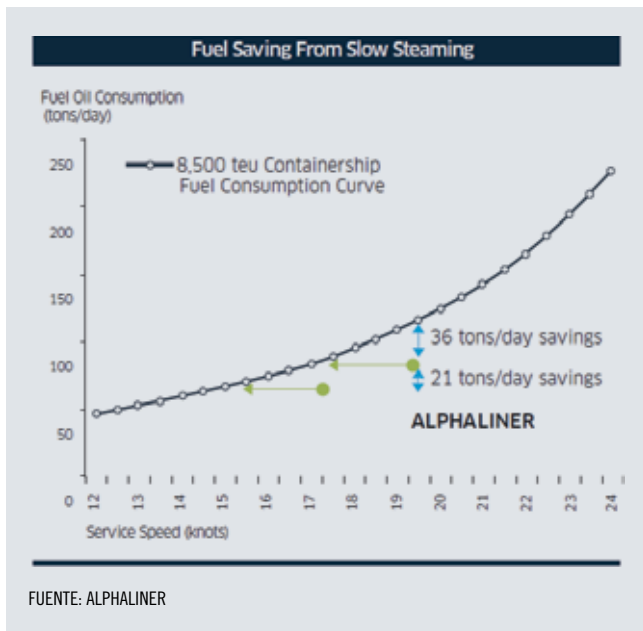
Es necesario aquí aclarar que, de la flota parada sin empleo, el 74% pertenece a los dueños no operadores, los NOO mencionados anteriormente. Ocurre que los operadores que tenían alquilados buques, al vencer los contratos, los devuelven a los NOO, y son éstos los que están en una situación realmente crítica.

La reducción de velocidad ha sido una de las medidas más importantes tomadas por los operadores para enfrentar la crisis. En los tráficos regulares, los operadores tienen que utilizar una cierta cantidad de buques para lograr una frecuencia, por ejemplo semanal, de escala en cada puerto.

La reducción tiene varias etapas:

- De toda velocidad (24 +/- 1 nudo) a baja velocidad (21 +/- 1 nudo).
- De baja velocidad a extra baja velocidad (18 +/-1 nudo).
- De extra baja velocidad a super baja velocidad (15 +/- 1 nudo).

En el gráfico siguiente vemos el ahorro de combustible diario logrado en cada etapa.



Se puede apreciar claramente que la reducción de velocidad produce un importantísimo ahorro de combustible.

Al reducir la velocidad, para mantener la frecuencia deseada, es necesario suprimir alguna escala y/o poner a navegar más buques. Es así que, con esta medida, los operadores en su conjunto lograron reactivar desde principios del año 2009 a la fecha una cantidad de buques equivalente a 1.270.000 de teus, o el 7,4% de la flota total. El efecto de reducción de velocidad se combina, además, con mayor tiempo de estadía en puerto, ya que al ser los buques más grandes requieren de más tiempo para carga y descarga. Actualmente casi todos los armadores operan su flota con velocidad reducida.

Ahora bien, este escenario mundial, ¿tiene alguna repercusión en nuestras costas y puertos? Definitivamente sí.



EL CAP SAN NICOLÁS AMARRADO EN PUERTO NUEVO

Existe un ranking de armadores de buques porta-contenedores. El mismo está dado por la capacidad de transporte de los mismos medido en teus. Esto es la suma de las capacidades de todos sus buques propios y alquilados.

Este ranking está liderado hace ya varios años por Maersk, seguida por MSC en segundo lugar y por CMA CGM en el tercer lugar. Las tres en conjunto controlan el 36,8% del total de la flota mundial.

Si consideramos ahora los diez primeros armadores del ranking, controlan, en conjunto, el 63,7% de la flota mundial. Como se observa, el negocio de transporte de contenedores está muy concentrado a nivel mundial.

Es interesante destacar que, de las veinte compañías navieras que figuran en este ranking, casi todas ofrecen sus servicios de transporte en la costa este de Sudamérica. Estos servicios en su totalidad recalcan en los puertos de Brasil y, antes o después, en puertos del Río de La Plata, ya sea Buenos Aires o Montevideo.

Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,628,513	14.0%		
2	Mediterranean Shg Co	2,367,606	13.4%		
3	CMA CGM Group	1,501,899	8.5%		
4	Evergreen Line	823,265	4.7%		
5	COSCO Container L.	779,595	4.4%		
6	Hapag-Lloyd	723,060	4.1%		
7	Hanjin Shipping	640,797	3.6%		
8	APL	629,740	3.6%		
9	CSCL	603,963	3.4%		
10	MOL	550,189	3.1%		
11	OOCL	463,644	2.6%		
12	Hamburg Süd Group	447,763	2.5%		
13	NYK Line	444,308	2.5%		
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	386,821	2.2%		
15	PIL (Pacific Int. Line)	368,060	2.1%		
16	K Line	354,701	2.0%		
17	Zim	341,565	1.9%		
18	Hyundai M.M.	335,493	1.9%		
19	UASC	280,550	1.6%		
20	CSAV Group	260,223	1.5%		

FUENTE: ALPHALINER



El gran volumen de carga lo obtienen en puertos de Brasil (70/75% de su capacidad), y completan en el Río de la Plata.

Desde que comenzaron a navegar los mega-buques en los tráficos este-oeste, hemos visto un incremento en el tamaño de los buques en nuestros puertos. Son los que antes navegaban en aquellos tráficos.

Son las compañías navieras quienes definen que tipo/tamaño de buque utilizan en cada tráfico en el cual operan.

En julio de este año recaló en el puerto de Buenos Aires, el buque Cap San Nicolás, de la compañía naviera Hamburg Sud. Es el buque porta-contenedores más grande que ha llegado al puerto. Tiene 333,2 metros de eslora, 48,2 metros de manga y un calado máximo de 14 metros. La capacidad es de 9.600 teus y posee 2.100 enchufes para contenedores refrigerados. Poco

tiempo atrás nadie podría imaginar que veríamos buques de este tamaño por estas latitudes.

La llegada de estos buques, además de producir un importante incremento en la oferta de bodega, con la consecuente caída el los fletes, nos plantea un desafío para el comercio exterior y a nuestro país en general.

A modo de reflexión e interrogantes:

¿Están nuestros puertos y vías navegables en condiciones de recibir estos buques en forma regular?

Se requiere de una clara política en este sentido, de mediano y largo plazo, a fin de que nuestro comercio exterior cuente con servicios de transporte competitivos y eficientes. El beneficio será capitalizado por nuestro país en su conjunto.

