



Tormenta perfecta

La irrupción de la pandemia provocada por el Covid-19 ha producido un desajuste en el comercio marítimo mundial. Ante esta situación, las principales compañías navieras decidieron reducir su oferta de carga en sus rutas marítimas, sobre todo en las que unen Asia con Europa, al constatarse la imposibilidad de llenar esos buques

A partir del mes de mayo, con la reactivación de la economía del gigante asiático y la paulatina recuperación de la actividad en otras grandes zonas económicas, hubo un incremento de la demanda que superó a la oferta de carga existente en ese momento. La consecuencia de todo esto fue un aumento de los fletes hasta límites no vistos antes.

Por otro lado, las navieras mantienen intacta su estrategia de concentración vertical. Las grandes alianzas aglutinan sus tráficos en cada vez menos puertos, provocando congestión en algunos de ellos y una falta de equipo vacío.

Los transitarios han denunciado situaciones de desabastecimiento por retrasos en la entrega de la mercancía contenerizada y alertan de un peligro para la competencia real. Por su parte, las empresas cargadoras denuncian una “subida desmesurada” de los fletes, que genera perjuicios a las compañías con un músculo financiero menor, según Aeutransmer.

Las navieras, si bien reconocen ese descenso en la oferta de carga, ya están trabajando para restituir de manera paulatina la capacidad anterior al estallido de la pandemia.

Diario del Puerto analiza la situación junto a los principales actores de esta “tormenta perfecta”: empresas transitarias, compañías navieras, depósitos de contenedores y asociaciones de cargadores.

” Según el Shanghái Containerized Freight Index (SCFI), el flete por TEU llegó a los 1.938,32 dólares el pasado 20 de noviembre. Un día antes, el World Container Index (WCI) situaba en los 2.834,73 dólares el FEU de importación.

Cómo se ha llegado hasta aquí

· El estallido de la pandemia en China es el primer desencadenante de la coyuntura que ahora atravesamos.

· El confinamiento decretado por el Gobierno de China provoca el parón de la economía del gigante asiático, algo que en una economía tan globalizada va a afectar a las principales regiones industriales del planeta. Semanas después, los gobiernos occidentales decretan medidas restrictivas que traerán consigo el peor descenso del PIB mundial que se haya visto



nunca. Los principales puertos occidentales sufren congestión de mercancías, lo que obliga a muchos de ellos a habilitar espacios alternativos para almacenar contenedores.

- Las medidas de confinamiento provocan un hundimiento del comercio marítimo internacional. Las navieras se ven obligadas a aplicar blank sailings y reducen su oferta de servicios ante la imposibilidad de llenar sus grandes buques, buscando asegurar su supervivencia. El nivel de flota ociosa a nivel mundial en estas semanas alcanza niveles de récord, algo que más adelante ayudará a tensionar los niveles de los fletes.

- La reactivación de la economía China, y del resto de economías semanas después, provoca un masivo incremento de la demanda que coge desprevenido a casi toda la cadena logística. Países como Estados Unidos y la Unión Europea reactivan parte de sus importaciones, aunque sin alcanzar el nivel previo al estallido de la pandemia. El caso de la ruta transpacífica es especialmente significativo, debido al aumento de la demanda de productos retail en Estados Unidos.

- Este aumento de la demanda provoca una subida notable de los fletes -que llega en algunas semanas al 100% en comparación con la misma semana del pasado año-, catapultando los costes de las empresas importadoras, algo que va a afectar sobre todo a los cargadores con menor músculo financiero. Las navieras mantienen por el momento su estrategia de contención de la oferta de carga, concentrando las mercancías en menos puertos y utilizando buques más grandes, lo que dilata en el tiempo las escalas. Esto provocará casos como el que ha vivido, por ejemplo, el Puerto de Valencia, que en agosto y octubre ha superado la barrera del medio millón de TEUs.

- El aumento de la demanda también provoca falta de equipo vacío con el que mantener el trasiego de mercancías en las principales rutas marítimas internacionales, sobre todo entre Asia, Europa y el Mediterráneo Occidental. La falta de espacio en los buques impide repositionar esos contenedores, lo que estrangula aún más el comercio marítimo.

- La principal consecuencia de esta situación son los retrasos en la entrega de mercancías, algo que denuncian empresas transitarias y cargadoras. Asimismo, a pesar de que hay industrias que han decidido cambiar su política de gestión de stocks, algunos sectores económicos se ven desabastecidos de materiales para continuar con su actividad.

Los transitarios denuncian “posibles prácticas oligopolísticas”

Agustín Montori, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA, reconoce a Diario del Puerto que la situación actual no es comparable con ninguna otra crisis que el sector marítimo haya vivido en los últimos años. El recorte en la oferta de las navieras y los altos fletes están estrangulando la actividad de transitarios y cargadores. A pesar de las investigaciones que han abierto las autoridades estadounidenses y chinas, denuncia el silencio de la Unión Europea. Los transitarios piden a los armadores que recuperen cuanto antes su oferta de carga anterior a la pandemia para restar presión a los fletes, algo que Montori no cree que ocurra hasta el Año Nuevo Chino.

Diario del Puerto.com

Las cinco quejas de los transitarios

- 1.- Los blank sailings provocan menos salidas y viajes más largos, con barcos más cargados y una mayor lentitud en la descarga, entrega y devolución del contenedor vacío.
- 2.- Estados Unidos ha aumentado su demanda de productos retail. Otros puertos de Europa como Róterdam, Hamburgo o Felixtowe también sufren congestión.
- 3.- FETEIA-OLTRA denuncia que los armadores “establecen tarifas por congestión y otros servicios”, y que algunas de las empresas cargadoras “no les queda más remedio que pagar esos sobrecostes”.
- 4.- Esta situación se mantendrá, por lo menos, hasta el Año Nuevo Chino. Los contratos a largo plazo encontrarán condiciones más ventajosas.
- 5.- El descenso del precio de los combustibles no se ha traducido en un alivio en los fletes.

Navieras, en busca de la supervivencia

Las navieras consultadas por Diario del Puerto aseguran que la intención en la adopción de los “blank sailings” fue la de asegurar su supervivencia. Si bien las navieras reconocen ese aumento de los fletes “debido a una descompensación entre la oferta y la demanda”, ya hay algunas que están trabajando para recuperar parte de su capacidad de carga anterior a la pandemia. Sin embargo, “reajustar los itinerarios lleva su tiempo”.

Por otro lado, y ante la velada acusación de los transitarios de que las alianzas de las grandes navieras podría ser una cortapisa a la competencia, los armadores afirman que dichas uniones “suponen una oportunidad de supervivencia para muchas navieras que por sí mismas no llenarían buques tan grandes”, y recuerdan que “la tendencia es ir hacia una mayor concentración, también en el sector transitario”.

Claves para entender la estrategia de las navieras

- 1.- Con la llegada de la pandemia, los armadores racionalizan sus flotas al no poder “llenar los barcos”.
- 2.- Las fuentes consultadas aseguran que “todo buque por debajo de un 90% de ocupación es ruinoso”. La amortización diaria de un buque de 14.000 TEUs ronda los 25.000 dólares. Los costes de escala llegan a una media de 30.000 dólares diarios.

Diario del Puerto.com

3.- Las navieras “entienden” el descontento de las transitarias, aunque recuerdan que en otras épocas de crisis “los fletes de exportación a Extremo Oriente llegaron a estar a 0”.

4.- Las navieras con las que ha contactado Diario del Puerto ponen en valor el papel jugado por los transitarios en la cadena logística, ya que “prestan un servicio indispensable”.

Consecuencia añadida: faltan contenedores

Si hay una cosa en la que coinciden navieras, transitarios y cargadores es en la falta de contenedores, sobre todo para los tráficos de importación, una situación que cuenta con poquísimos antecedentes.

Tal y como aseguran desde la Asociación Española de Depósitos Reparadores de Contenedores (ARCE), la falta de contenedores se ha agravado con los blank sailings: “Actualmente, no hay prácticamente reposiciones de contenedores vacíos ya que, al haber menos barcos en servicio, hay más ocupación y por lo tanto faltan espacios para ese reposicionamiento”.

Por qué no hay equipo vacío

1.- Con el parón de China, los puertos españoles sufrieron una congestión de equipos que obligó a habilitar espacios complementarios para su almacenamiento. Hoy, la situación es la inversa.

2.- La exportación ha comenzado a repuntar, pero la importación desde Asia sigue a la baja, por lo que “la llegada de contenedores vacíos ha caído”.

3.- El agotamiento del stock de equipo vacío ha provocado “el aumento de los precios de alquiler de contenedores”.

4.- El gran problema se encuentra ahora en la escasez de contenedores de 40 pies high cube, los más comunes en los tráficos de importación, “bloqueados ahora mismo porque no hay espacio en los barcos para realizar ese reposicionamiento”.



Cargadores, esperando una normalización que no llega

Esta situación está afectando en gran manera a las empresas cargadoras. “El alza de los fletes, que en algunas semanas del año han subido casi un 100%, está provocando un considerable aumento de nuestros costes”, tal y como denuncia a Diario del Puerto Nuria Lacaci, secretaria general de la Asociación Española Usuarios del Transporte de Mercancías (Aeutransmer).

Lacaci pone en duda las afirmaciones de la Unión Europea sobre la nula incidencia de las alianzas y la estrategia de concentración vertical de las navieras en la competencia. La secretaria general de Aeutransmer se pregunta si tras esta estrategia “no subyace una intención de restringir la capacidad de aquellas cadenas logísticas controladas ahora mismo por las propias navieras”.

Un equilibrio complicado

- 1.- El aumento de los fletes, y por tanto de los costes, incide en las empresas de tamaño medio y pequeño, “que están haciendo verdaderos milagros para asumir esos incrementos”.
- 2.- Los cargadores denuncian que fueron los propios armadores los que en junio y julio “dijeron que la situación de los fletes se normalizaría”.
- 3.- Aeutransmer confirma que esta situación provoca desabastecimiento de algunas industrias y obliga a las empresas a replantear su política de stocks.
- 4.- Para los cargadores, la solución pasa por aumentar la oferta de carga y dejar de aplicar blank sailings para poder afrontar “fletes asumibles”.