

HASTA DOS AÑOS DE AUMENTO DE FLETES VATICINAN ALGUNOS ANALISTAS

Aprovechar la crecida de la ola



El transporte mundial de mercancías ha vivido uno de sus años más convulsos: la pandemia ha impulsado el comercio electrónico, el aumento de la demanda ha causado congestión en los puertos, los fletes se han disparado, etc. Unas aguas muy revueltas en las que las grandes navieras internacionales han multiplicado sus ganancias y los índices de referencia no han hecho sino crecer hasta alcanzar en algunos casos cotas nunca conocidas. ¿Hasta cuándo se mantendrá esta situación de inestabilidad? ¿Puede que estemos ante una nueva burbuja?

Según el FMI, el PIB mundial se contrajo un 3,3% interanual en 2020, mientras que el crecimiento del comercio mundial se desaceleró hasta el -5,2%. Pero el transporte marítimo, a pesar de ser una de las primeras víctimas de la crisis, se recuperó durante la segunda mitad del año pasado gracias al impulso de la demanda. Como consecuencia, el propio FMI proyecta un crecimiento del comercio

Hasta las previsiones más pesimistas indican que los fletes seguirán subiendo

mundial este año del 9,5%, pastel del que, obviamente, una lustrosa porción irá para el canal marítimo.

La consultora TI Research ha presentado su informe “Post Covid-19: Transporte de carga global, previsiones de mercado 2020-2025”. En él anticipa un crecimiento del mercado del transporte por mar del 4,5% hasta mitad de la década.

Normalmente, en tiempos económicos “normales”, el marítimo tiende

a crecer a un ritmo más rápido que el aéreo, dado que hay más certeza en torno a la demanda probable. Sin embargo, el ciclo de reposición de existencias que se llevará a cabo en 2021 “otorga al transporte aéreo un período de cinco años más sólido”. La previsible continuidad del ascenso de los fletes marítimos (un 20% más hasta 2025, estima TI) frente a los aéreos (un 14% en los mismos años) explicaría este fenómeno.

La cuestión es que, efectivamente, los fletes continúan disparados y sin visos de contenerse a corto plazo. Pero las previsiones de IT encuentran eco en las de otras grandes firmas internacionales como Drewry, que anticipa solo dos años de tarifas en crecimiento para llegar, en 2023, a una zona valle. Lo achacan en buena parte al hecho de que en los primeros tres meses de este año se firmaron contratos para unas 170 nuevas construcciones, con una capacidad de aproximadamente 1,9 millones de TEU, la mayoría de las cuales se entregarán en 2023.

“Con más pedidos en trámite, las escalas de oferta y demanda podrían retroceder en sentido contrario dentro de dos años”, prevé la consultora. El objetivo es aprovechar el momento dulce que para las navieras representa este repunte de los fletes. Por eso otro fenómeno que se está produciendo es la reactivación del mercado de segunda mano, como destaca Alphaliner.

Apunta que MSC ha iniciado una ola de compras que incluye cuatro barcos hermanos clase S de 9.640 TEU de Maersk. Pese a sus más de 20 años de antigüedad ha decidido apostar por esta política que se

Reclamaciones de los transitarios

Los transitarios españoles, junto al resto de los europeos, agrupados en la Clecat y el European Shippers Council, “estamos presionando a la Comisión Europea para que acabe con esta grave situación de oligopolio de facto”, señala Agustín Montori, presidente de la Comisión Marítima de la Federación Española de Transitarios (Feteia). Los transitarios, organizadores de la cadena de suministro, “no pueden realizar su trabajo ante la falta de equipo, los precios inestables (siempre al alza) y el servicio deplorable que dan los armadores con continuas cancelaciones y cambios”, añade.

Explica también que los grandes armadores han entrado en los servicios puerta a puerta incluyendo servicios adicionales como aduanas, seguro de la mercancía e incluso financiación. Todo ello con el permiso de la UE, “que les ha permitido la exención de la regla 1010 del Tratado de la Unión (Block Exemption regulation) desde abril de 2020 hasta 2024. Pueden asociarse en las famosas “alianzas”, compartir los barcos y otros servicios portuarios, cosa que a los transitarios nos está vedado”, denuncia.

completará con otras 15 compras de barcos de tamaño similar con las que MSC superará la capacidad máxima de Maersk de 4,1 millones de TEU.

MAERSK: ROTUNDO LIDERAZGO

Esto no es óbice para que Maersk siga liderando el mercado mundial y lo haga con aún más pujanza. Según información del conglomerado danés AP Moller-Maersk, dueño de Maersk Line, el principal operador mundial de transporte marítimo de mercancías, obtuvo un beneficio neto de 2.243 millones de euros en el primer trimestre. En el mismo periodo del año 2020 esa ganancia ascendió a 164 millones de euros.

La propia compañía admitía haber firmado “un comienzo de año excepcionalmente sólido, con fuertes ganancias y un impulso de crecimiento en todos nuestros negocios en el

TI prevé que el transporte marítimo crezca hasta 2025; Drewry cree que habrá bonanza hasta 2023

océano, los servicios portuarios y la logística”. Como ellos mismos admiten, “la empresa se benefició de la fuerte demanda en un mercado aún influenciado por la pandemia y las interrupciones significativas en las cadenas de suministro globales”.

La cifra total de negocio del gigante entre enero y marzo de este año fue de 10.344 millones de euros, un 30% superior a la del año anterior. De esa cantidad, 7.882 millones de euros corresponden a fletes, un 31% más que en 2020.

Además, el grupo danés agrega que se esperaba que la “situación excepcional del mercado” continuara hasta bien entrado el cuarto trimestre, lo que le permitiría elevar su orientación. Eso sí, advertía también de que las

La cifra de negocio de Maersk hasta marzo es un 30% mayor que la del mismo periodo de 2020

condiciones comerciales de este año serían volátiles “debido a los posibles cambios en los patrones de demanda actuales y las interrupciones actuales en las cadenas de suministro, así como a la escasez de equipos que impactan las tarifas de transporte de contenedores a corto plazo”.

EXTREMA GRAVEDAD

¿Estaría apuntando, entonces, la propia compañía danesa la posibilidad de que estemos viviendo una burbuja? En opinión de Agustín Montori, presidente de la Comisión Marítima de la Federación Española de Transitarios (Feteia), “no estamos ante una burbuja. Estamos ante una situación de extrema gravedad para los intereses del comercio exterior, importadores, exportadores, etc., que finaliza en los consumidores que son los que pagan finalmente los aumentos de fletes”.

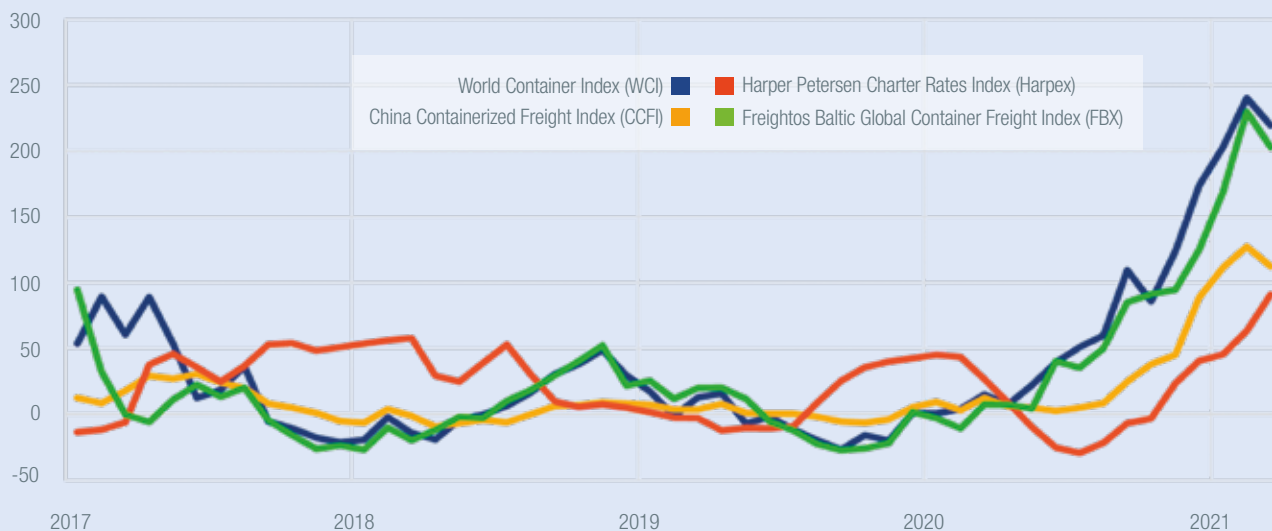
Considera que no se trata solamente del mayor coste de los productos por los aumentos de fletes, también influye en todo esto “la falta de contenedores ocasionada por el gran aumento de la demanda en EEUU y las congestiones que ello ha ocasionado, siendo la consecuencia el retraso en la devolución de contenedores vacíos para su reutilización y la consiguiente escasez”.

En su opinión, “es la falta de seriedad de los armadores cambiando las rotaciones de los buques y/o cancelando salidas en virtud de su conveniencia” lo que está estirando la cuerda más allá de sus posibilidades, “y todo ello por mantener unas cuentas de explotación escandalosas”.

Montori duda de que la situación se pueda prolongar durante al menos dos años más, como sugiere Drewry,



Costes de envío globales



Fuente: Banco Central Europeo

El WCI es un indicador compuesto de las tarifas de transporte de contenedores para ocho rutas comerciales principales entre Asia, Europa y América del Norte. El CCFI se refiere a las tarifas de transporte de contenedores de los principales puertos de China. El Harpex refleja

los cambios semanales en las tarifas de envío de contenedores en el mercado de fletes por tiempo para ocho clases diferentes de portacontenedores. FBX se centra en las tarifas al contado del transporte de contenedores en las doce principales rutas comerciales mundiales.

“aunque quizás, si aumenta el parque de contenedores y se producen nuevas entregas de megabuques (mas de 15.000 TEu), que se producirán, esta situación “solo” durará durante el año 2021”, explica.

MERCADO CONTROLADO

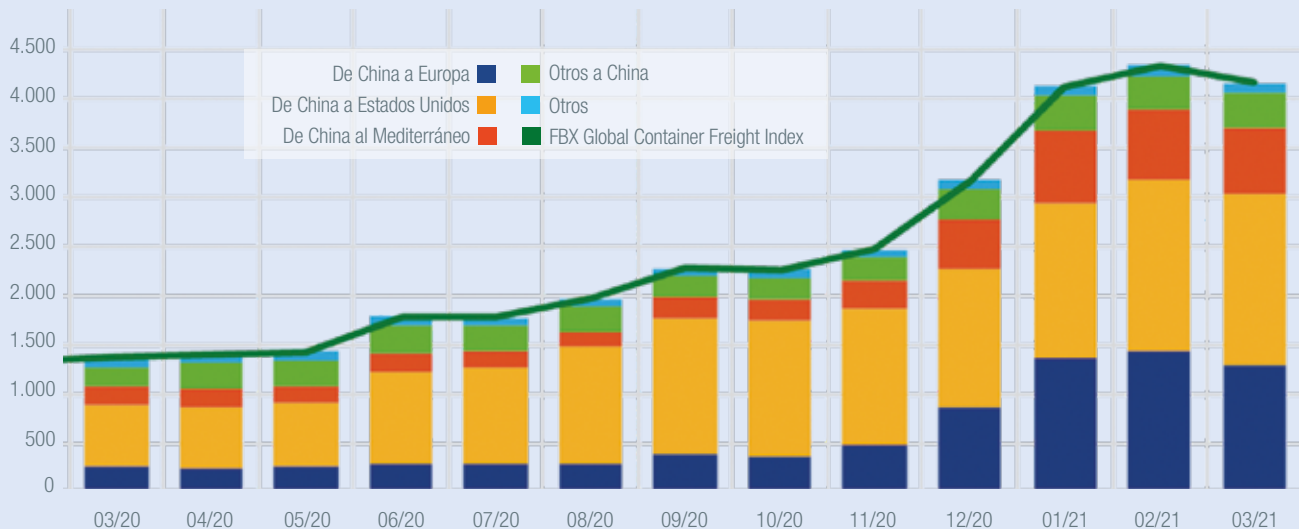
El resultado es que todo esto provoca una “situación caótica para exportadores con salidas canceladas, falta de equipo, imposibilidad de planificar sus operaciones de exportación adecuadamente y aumento considerable de sus costes”. Apunta que el coste del flete que se estimaba en 2019 en el 8% del valor de la mercancía se ha incrementado hasta el 20% y más. Eso se ve reflejado en el coste

Diez de los grandes armadores controlan el 80% del tráfico mundial de contenedores

final del producto y por consiguiente en los mercados de destino. “Lo mismo ocurre en la importación”, añade: “Un contenedor de 40’ en 2019 desde Extremo Oriente a Mediterráneo pagaba 2.000/3.000 dólares. A día de hoy, 10.000 y hasta 13.000. De aquí los beneficios escandalosos de los armadores”, explica.

Para Montori, el dominio de las grandes navieras sobre el transporte mundial influye de manera decisiva en esta situación. “Diez de ellos controlan el 80% del tráfico mundial de contenedores. Excepto en los fletes, lo que está terminantemente prohibido por las normas de la libre competencia en EEUU, Europa y otras áreas geográficas mundiales, pactan todo

Costes de envío por regiones



Fuente: Banco Central Europeo

Los costes de transporte desde Asia y China hacia Europa y el Mediterráneo, al igual que EEUU, han experimentado un aumento muy pronunciado desde finales de 2020, según el índice FBX. El fuerte aumento de la demanda de insumos intermedios a raíz de una mayor actividad ma-

nufacturera elevó la demanda de exportaciones chinas y la demanda de contenedores. Además el aumento de costes se ha visto agravado por la limitada capacidad de carga aérea, ya que los vuelos se han desplomado por las restricciones y las cancelaciones de vuelos.

lo demás: salidas, uso del buque, costes de terminales, etc.”, asegura el experto.

Todo ello le lleva a afirmar con rotundidad que las navieras son el principal y casi único beneficiario de toda esta situación “y como disfrutaban de una situación de oligopolio –excepto en el pacto de fletes–, la alargan todo lo que pueden y les dejan los gobiernos de EEUU, China y la UE. Que les están dejando”, sostiene.

ÍNDICES DISPARADOS

Tal permisividad está indudablemente sustentada en unas cifras de negocio espectaculares en todo el mundo, como reflejan los diferentes índices internacionales de carga de contenedores (ver cuadros adjun-

El VCFI ha registrado un nuevo récord en abril y encadena nueve meses de crecimiento

tos). El último reporte del *American Journal of Transportation* disponible antes del cierre de estas páginas, correspondiente al 20 de mayo, indica que el índice compuesto promedio del WCI, evaluado por Drewry para el año hasta la fecha, es de 5.193 dólares por contenedor de 40 pies, 3.317 más alto que el promedio de los últimos cinco años. Además, las tarifas de Shanghai a Rotterdam se han disparado un 10%, un 7% a Los Ángeles y un seis a Génova. Más cerca de casa, el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) de Valenciaport registró en abril un aumento del 17,39% en un mes, con lo que ha enlazado nueve meses consecutivos de crecimiento. ■

ÍÑAKI MORENO