

UNA PROSPECCIÓN DE LAS TENDENCIAS DEL MERCADO DE FLETES EN CONTENEDORES HASTA FINAL DE AÑO 2020.

El comportamiento del mercado del flete desde el inicio de la pandemia COVID 19, ha tenido un recorrido constante al alza. Ya en abril, y a consecuencia del bajón de las exportaciones desde China, debido al cierre de centros de producción, los armadores comenzaron a cancelar salidas y descubrieron una herramienta, las “blank sailings” que les ha permitido, junto a otras de no menor entidad, pasar la mitad del año con beneficios superiores a los de años anteriores, años buenos se entiende, no años malos como 2019. Y terminarán el ejercicio 2020 con unos buenos números en sus cuentas de explotación.

Efectivamente, al estar las navieras agrupadas en “alianzas” cada vez más estrechas: 2M, “The Alliance”, “Ocean Alliance”, y al emplear buques de muy gran capacidad (ULCVs), han podido mejorar el uso de los mismos y adecuar las salidas y escalas (loops) a una demanda que les permitiera optimizar el uso de los mismos.

A este factor se le ha unido otro muy importante: la bajada del precio de los combustibles. Recordaremos que se esperaba, al inicio de 2019, una subida del combustible de bajo contenido de azufre, VLSFO, en valores superiores a 200 dólares/TEU, y prácticamente todos los armadores impusieron recargo. La realidad ha provocado que no solo no haya aumentos, si no que el precio de los combustibles haya bajado, de manera que el coste del mismo, que supone un 60 y un 70 por ciento de los costes de explotación del buque, haya disminuido sensiblemente.

A día de hoy, el precio tanto del ISO 180, ISFO 380, combustibles pesados que contienen más del 3 pct que obviamente se utilizan en buques con “scrubbers”, como el MGO (Marine GasOil) y el VLSFO (menos de 0,5 pct de azufre) están en un nivel similar: entre 310 y 350 US/doll la tonelada métrica, muy lejos de las cifras que se manejaban a principios de años en que el IFO 180 estaba a 400 dol y el VLSFO cerca de 600 dólares.

¿Qué ha pasado?

Que el uso del “blank sailing” ha ocasionado una rotación más lenta de los contenedores, al tener que aceptar cargadores y receptores una reducción en salidas y una cierta extensión del viaje, con más puertos de transbordo. Eso ha significado que:

- Los buques lleguen muy llenos a los puertos “hub” con la lentitud consiguiente en la descarga/entrega y devolución del vacío. Consecuencias: congestión.
- Lo anterior se ha traducido en una escasez de contenedores.
- El mercado USA ha tenido un espectacular aumento en el consumo de productos de extremos oriente: “retail”, dispositivos electrónicos, etc., que se habían retraído en la primera fase de la pandemia. Aumento de la demanda, con las premisas anteriores de congestión y falta de contenedores, ocasionan aumento de los fletes. Y los cargadores dispuestos a pagarlos.
- En Europa el fenómeno ha sido más contenido hasta la llegada del verano. Después, se repiten los fenómenos ocurridos en USA.
- Y en estas estamos. Los armadores cobrando “demurrages & detentions” protestadas ante la administración SOLO EN USA, cobrando recargos por congestión, y servicios “prime” (si me pagas más te doy equipo, si no, no tenemos equipo vacío hasta dentro de....)

- Puertos ingleses (Felixstowe) principalmente están sufriendo el problema que se extiende a los demás: Rotterdam, Hamburgo, sur de Europa...
- Hoy, un 40' de importación desde China a Europa se paga a 5000 doll. Y los armadores subirán los precios directamente o con recargos. India, Australia, América Latina están también sufriendo esta situación aunque en menor medida.

¿Hasta cuándo?

- Hasta que se empiecen a negociar nuevos contratos para 2021. Posiblemente los contratos a largo plazo encontrarán mejores condiciones que los fletes "spot", que seguirán subiendo, probablemente, hasta febrero del año próximo. Como dato ilustrativo diremos que los armadores están alquilando o comprando buques portacontenedores de segunda mano de tamaños menores de los que se consideraban óptimo hasta ahora, entre 5000 y 9000 TEUs.
- Fuentes de inteligencia indican que MSC ha comprado a finales de Octubre 4 buques de 8500 TEUs c/uno a un precio de 28 millones de dólares/unidad, que otros mega-armadores están tomando en "time charter" "todo lo que flota" y que Alphaliner registra a finales de Octubre 107 buques con capacidad global de 378.802 TEU inactivos, mientras que en agosto de este mismo año estaban en esta situación 198 buques con 799.643 TEUs.

CONCLUSIÓN:

- Sigue el "blank sailing", y seguirá hasta enero como mínimo. Seguirá la escasez de contenedores al menos hasta final diciembre.
- El precio del combustible no aumentará, muy posiblemente se mantendrá la primera mitad de 2021.
- Si la demanda se retrae por efecto de la segunda ola de la pandemia, los fletes dejarán de subir a final de año.
- Las previsiones de los armadores no parece estas ya que están alquilando "todo lo que flota" en estos momentos y los alquileres se toman para periodos superiores a tres meses.
- Finalmente, y no deja de tener su interés: La UE no ha dicho absolutamente nada de estos aumentos que algunos consideran prácticas oligopolísticas

Agustín Montori

Presidente Comisión Marítima FETEIA-OLTRA