

El determinante carácter cíclico del mercado marítimo



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Si todos los economistas y empresarios saben que la economía está dominada por movimientos cíclicos, ésta es una característica aún más marcada y relevante del mercado del transporte marítimo. Por una parte, especialmente en los tráficos tramp, los fletes se fijan por la interacción libre de oferta y demanda y, por otra, la oferta (es decir, la capacidad de transporte de la flota es muy rígida a corto plazo. Estos dos factores se traducen en dos fenómenos bien conocidos: cuando existe un importante excedente de oferta (de flota) respecto de la demanda existente, los fletes acusan muy poca volatilidad y se mantienen bajos durante mucho tiempo (a veces varios años), hasta que se absorbe el excedente, ya sea por el aumento de la demanda o por el desguace de buques o por un conjunto de ambas cosas. Por otra, cuando el mercado está equilibrado, la volatilidad de los fletes llega a ser elevadísima.

Desde comienzos de 2011, en el mercado de transporte de carga seca a granel, los fletes han alcanzado niveles fuertemente deprimidos, muy por debajo de los costes operativos, y así se han mantenido más de dos años sin fuertes variaciones, absorbiéndose poco a poco

el excedente de oferta. De repente, en junio de este año, y posteriormente en septiembre, la demanda de transporte de mineral de hierro con destino a China ha aumentado notablemente de forma casi súbita y eso ha hecho que los índices de fletes de los graneleros de mayor porte (capesizes) hayan subido hasta duplicar los de la primavera pasada, hace sólo 6 meses. Si la demanda mantiene su crecimiento, cabría prever que, al menos durante un año, los fletes de carga seca puedan recuperarse hasta niveles que ya comiencen a generar cierto margen de explotación para los armadores. La evolución más allá dependerá sobre todo de qué ocurra con los nuevos pedidos de buques. Normalmente los armadores no se lanzan a encargar buques masivamente hasta que los fletes alcanzan unos niveles que lo justifican. Esos buques, entregados dos o tres años más tarde, contribuirán a exagerar el carácter cíclico del mercado.

Mientras esto ocurre en el mercado de carga seca, en el de portacontenedores la situación es verdaderamente dramática. Partiendo de una situación similar a los graneleros, es decir, de fuerte excedente de oferta y fletes muy bajos, las principales compañías operadoras de servicios

regulares intentaron, a lo largo de los dos últimos años, racionalizar la oferta en servicio para reducir sus costes operativos y, al mismo tiempo, elevar los fletes. Ese fue el objeto del acuerdo llamado G6, entre la Gran Alianza y la Nueva Alianza Mundial para competir en mejores condiciones con los tres grandes dominadores del mercado: Maersk, MSC y CMA-CGM. Tan fuerte fue su apuesta que a estos tres gigantes no les quedó más recurso que aliarse a su vez entre sí, formando la llamada Alianza P3, que controla el 37% de la capacidad mundial de transporte de contenedores.

Cuando todo parecía apuntar al éxito de estas tendencias a la racionalización, la entrada en servicio de los enormes nuevos buques Triple E de Maersk (18.000 teu) ha disparado en los últimos 2 meses una oleada de nuevos encargos de buques de capacidad similar e incluso superior. Y, al mismo tiempo, las últimas previsiones sobre evolución de la demanda de transporte son muy pesimistas. Todo hace prever medio plazo un aumento del exceso de oferta y un futuro durísimo para las cuentas de resultados de las navieras que explotan líneas de transporte de contenedores. Ver informe en la sección (Tribuna Profesional).

Editorial

El determinante carácter cíclico del mercado marítimo. **3**

Noticias Marítimas

Situación del Mercado **4**

Nacional **5**

Internacional **11**



Boletín informativo de Anave nº 539 octubre 2013

Actividades

25 ANAVE

26 Agenda del mes

Tribuna Profesional

15 Tendencias en el mercado de buques portacontenedores. Por el Gabinete de Estudios de ANAVE.

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

Sistemas de gestión de espacios cerrados del buque.

Foto portada: Portacontenedores "OPDR Tenerife".