



Transporte

¿Hay un límite para el tamaño de los buques?

ALFREDO SESÉ

Este es un tema de discusión entre los expertos debido a las implicancias que tiene para los distintos eslabones que componen la cadena logística. Por eso nos pareció interesante transcribir las ideas contenidas en un apartado de la '2016 Review of Maritime Transport' de la UNCTAD, publicada en noviembre.

Dada la importancia del tema, por los efectos que tiene sobre los distintos eslabones que componen la cadena logística (cargadores, transportistas, puertos, entre muchos otros), creemos interesante transcribir a continuación las ideas principales contenidas en la página 39 de la 'Review of Maritime Transport' del año 2016, publicada este mes de noviembre por la UNCTAD y que hacen foco en el tamaño de los buques. El título de ese apartado es 'How big is too big?', que podría traducirse como ¿Qué tamaño es demasiado grande? La transcripción del apartado es, en realidad, una traducción libre pero creemos que refleja el espíritu de la nota y de su autor original.

'Los buques portacontenedores nunca han sido más grandes que en la actualidad y los valores de los fletes rara vez han sido menores. En marzo de 2016, la flota de buques de contenedores inactivos se situó en 1,6 millones de TEU's [abreviatura de Twenty-Foot Equivalent Unit o Unidad Equivalente a Veinte Pies]. En junio de 2016, por ejemplo, un remitente podía pagar menos de U\$S 800 por un contenedor de 40 pies enviado desde Shanghai a la costa oeste de Norteamérica.

La oferta excesiva de tonelaje es el resultado de decisiones de inversión pasadas y de un crecimiento de la demanda más lento de lo esperado. Cuando se ordenó la construcción de los buques que entran actualmente en el mercado, los propietarios que colocaron las órdenes esperaban que la economía en 2016 fuera más fuerte. Los transportistas individuales suelen responder a esta situación intentando reducir los costos y a menudo invirtiendo en grandes buques portacontenedores modernos para ahorrar costos de combustible y lograr economías de escala y buscando fusiones para controlar mejor el mercado, que es necesario para llenar los nuevos buques grandes. Esto tiene sentido desde una perspectiva de empresa individual, pero desde una perspectiva más amplia tiene tres consideraciones adicionales:

En primer lugar, los buques antiguos pueden ser reemplazados, pero no salir del mercado. La sobrecapacidad por lo general permanece, a menos que se deseche y la mayor parte de la flota de buques contenedores es demasiado nueva para ser desguazada. Al final, todos los transportistas se enfrentan a fletes históricamente bajos. La sobreinversión no es del interés del negocio de línea regular.

En segundo lugar, los buques más grandes pueden recortar los costos unitarios de los transportistas, pero los costos totales del sistema no se reducen y podrían aumentar. Los costos de los mega-buques al sistema logístico pueden superar los beneficios. Los costos adicionales para los puertos, las compañías de seguros, los proveedores de transporte





en el futuro y la estructura global de la red (es decir, con más transbordos pero menos servicios directos) conducen a mayores costes totales del sistema a medida que crecen los tamaños de los buques. Esto se aplica no sólo a los puertos y rutas que tienen que acomodar a los buques más grandes, sino que, debido a un efecto en cascada, también es relevante en muchos mercados de países más pequeños y en desarrollo. La inversión excesiva no es del interés de los socios logísticos de los transportistas.

En tercer lugar, a medida que los buques se hacen más grandes, necesitan ser llenados de carga. Como resultado, hay espacio para un menor número de operadores en los mercados individuales, lo que conduce a un proceso continuo de concentración. Si bien los fletes más bajos pueden ser beneficiosos para los transportistas a corto plazo, a largo plazo existe el peligro de que haya más mercados con estructuras de mercado oligopolísticas. La sobreinversión no está en el interés a largo plazo de los cargadores, al menos en los mercados más pequeños.

Estas razones para no invertir en más y más grandes buques portacontenedores no son relevantes para los transportistas individuales. Como entidad comercial, dicho transportista debe considerar sus retornos y no aceptará permanecer detrás de los competidores. Sin embargo, para algunos transportistas, las deseconomías de escala ciertamente se han alcanzado, ya que no pueden cubrir sus costos fijos si los buques no están razonablemente llenos.

A largo plazo, hay margen para una mayor consolidación. Los socios logísticos (puertos y proveedores de servicios ferroviarios y de camiones) harán todo lo posible para adaptarse al tamaño de los barcos en crecimiento y el tamaño óptimo del buque para el sistema logístico será mayor. Mientras tanto, la presión sobre los fletes marítimos continuará y los bajos costos comerciales resultantes pueden ayudar a la economía mundial a recuperarse.

