

La sobreoferta ya no es noticia. La industria está sobre abastecida y el mercado está en malas condiciones. Desde 2008 que el sector del transporte marítimo se ha visto en reiteradas ocasiones en la necesidad de reinventarse en medio de una crisis tras otra.

La que solía ser una industria mundialmente conocida por su solidez se ha transformado en sinónimo de inestabilidad, débiles condiciones financieras y un mercado irregular. Quienes se encuentran tomando decisiones parecen no caer en la cuenta del problema de fondo año a año, continuando con el aumento de tonelaje, sumando TEUs y construyendo naves cada vez más grandes.

“Desde 2008 la industria del transporte marítimo ha consumido sus reservas financieras, generado serios niveles de deuda, ha pospuesto inversiones y ha cuestionado el legado de largo plazo del soporte estatal para la industria de astilleros en el oriente. En occidente las primas de seguros marítimos han decaído significativamente y podría que no cubrieran de manera adecuada los eventos de mayor envergadura”, señala el reporte 2017 Outlook: ‘A Year of Transition’

, IHS Markit, sobre la industria marítima. El documento muestra un futuro poco alentador para la industria marítima global, a pesar de que destaca la capacidad del sector para reponerse tras las caídas.

Racionalización o renacimiento

Hay un viejo error de concepto de que el dinero puede ‘*solucionarlo todo*’. Quizás si se tiene dinero esta premisa puede estar más cerca de la verdad que ser un deseo distante, pero cuando los bancos reportan pérdidas, los retornos sobre las inversiones son pobres y el desarrollo económico sufre una fuerte desaceleración, entonces la ‘solución de dinero’ parece una opción menos plausible. Este es el escenario a menos de un mes de cerrar el 2016.

La quiebra de Hanjin Shipping es mal augurio para el futuro, y el aire está espeso con comentarios del tipo “*el mercado repuntará en 18 meses...*” sin embargo, ésta ha sido la fútil esperanza desde 2008. El reporte propone dos posibles resultados: racionalización o renacimiento.

Las señales de racionalización mencionadas tienen relación con la desaceleración del crecimiento económico de China, lo que significa una menor demanda de carga contenerizada y graneles, mal escenario para las nuevas fusiones de armadores que se verán obligados a suprimir rutas poco rentables. Incluso el niño dorado de la industria, la danesa Maersk Line ha visto una baja en sus ganancias, pasando de US\$2.300 millones en 2014 a US\$1.300 en 2015. El efecto dominó parece ir in crescendo. Las tarifas de fletes continuarán en niveles bajos, batallando por alcanzar valores más altos solo para mantenerse competitivos.

Portacontenedores, graneleros e incluso cargueros pueden esperar otro año de escasos recursos y una tendencia colectiva de fusiones y alianzas para asegurar participación de mercado.

Sin embargo, por otra parte el reporte menciona signos de renacimiento como un cambio en el enfoque con que se enfrenta la situación. Principalmente, tiene que ver con la mentalidad y actitud con la que las compañías deciden gestionar sus recursos ante la adversidad, convirtiéndose en una clara señal de cambio y reinversión. Por ejemplo, para el área de graneles secos, el 2017 será un año de renacimiento. El documento indica que el total de la flota es ahora más joven, lo cual es bueno, y sabemos también de 33 millones de toneladas que se espera sean entregadas en 2017 y apenas 13 millones de toneladas ingresarán al mercado en 2018. Estas cifras son fluidas dado el estado del mercado y el estado de la industria de construcción de naves, pero muestra la clara imagen de un sector que ha sabido sobreponerse a los desafíos, adaptado y alineado con las necesidades actuales.

Sin embargo, otros sectores tales como portacontenedores y cargueros necesitarán mucho más que un cambio de actitud y los reguladores locales y globales tendrán un rol fundamental para concretar los necesarios cambios.

Fuente: MundoMaritimo, revisada el 27-12-2016

