

Los grandes tráficos de contenedores: predominio de navieras europeas y puertos asiáticos

Fuente: Alphaliner, Clarkson, Transporte XXI

Elaboración: Anave

Los procesos de cooperación entre empresas de líneas marítimas regulares tienen más de 150 años. Las figuras jurídicas, sin embargo, han ido evolucionando y, desde hace unos 10 años, las tradicionales Conferencias de Fletes han ido dejando paso, en la gran mayoría de los tráficos, a las llamadas Alianzas.

Aunque estos nuevos tipos de acuerdos no fijan tarifas de fletes y permiten a sus miembros mejorar drásticamente su oferta de servicios a sus clientes, el hecho de que en los últimos años estén involucrándose en las mismas los mayores operadores de líneas regulares de contenedores está despertando recelos por parte de usuarios, puertos e incluso de algunos gobiernos.

Este artículo sobre los grandes tráficos de contenedores describe la evolución reciente de las alianzas, de la relación oferta/demanda en el mercado y de la productividad de los principales puertos de contenedores. La conclusión es que los principales beneficiarios de las enormes inversiones que se están haciendo en buques y terminales portuarias son, al menos hasta ahora, los usuarios del transporte.

Origen de las alianzas

Las primeras alianzas entre operadores de líneas regulares se plantearon como un instrumento para que las navieras de tamaño medio-grande tuviesen mejores posibilidades de competir con los grandes "megaoperadores", como Maersk Line, MSC y CMA-CGM.

Así, la Grand Alliance, se fundó en 1998, como un consorcio integrado por Hapag-Lloyd (Alemania), Malaysia International Shipping Corporation (MISC, Malasia), Nippon Yusen Kaisha (NYK, Japón) y Orient Overseas Container Line (OOCL, Hong Kong). La cooperación entre estas empresas se planteaba como una operación "pro-competitiva", que les permitía disponer de una flota conjunta de capacidad comparable a la de los tres líderes del mercado, por lo que fueron en general recibidas positivamente por el mercado.

Últimas iniciativas: 2 M, Ocean 3 y G6

La **Fig. 1** resume la historia de los últimos 20 años de los procesos de alianzas entre empresas navieras en los tráficos de contenedores. Como se puede apreciar, hasta muy recientemente, las mayores navieras no participaban en alianzas, sino que, especialmente en el caso de Maersk, optaban por crecer mediante la absorción de otras compañías, como Sealand (1998) o P&O Nedlloyd (2005).

No obstante, bajo la presión de la crisis y el excedente de oferta, en enero de este año 2015, entraron en funcionamiento dos nuevas alianzas más en el mercado

del transporte de contenedores, con la novedad de que en esta ocasión son precisamente las tres navieras líderes las protagonistas.

La primera de ellas, conocida como 2M, agrupa a los dos principales operadores mundiales: Maersk y MSC. En la segunda, Ocean 3, participan el tercer operador del ránking, la naviera francesa CMA CGM, junto con China Shipping Container Lines (CSCL) y United Arab Shipping Company (UASC). Pocos meses antes, en 2014, las autoridades chinas habían vetado una gran alianza entre los tres grandes: Maersk, MSC y CMA CGM.

Para intentar defenderse de estos nuevos gigantes, por una parte, la naviera taiwanesa Evergreen se incorporó a la alianza ya existente entre Cosco, Hanjin, K-line y Yang Ming para formar la alianza CHKYE para los tráficos entre Asia y Europa; y se formalizó la colaboración hasta 2016 entre las compañías APL, Hapag Lloyd, Hamburg Sud, NYK y OOCL en el consorcio llamado G6.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



DNV-GL

Situación actual

La situación, a finales de agosto de 2015, es la que se resume en la tabla de la derecha.

Aunque, en realidad, las colaboraciones de las alianzas no se extienden a la totalidad de la flota, entre las cuatro mencionadas, aglutinan a 16 de las 20 navieras más importantes del mundo y operan el 78% de la capacidad en teu de la flota mundial, con más de 15,6 millones de teu y 3.064 buques.

Estas 16 navieras son, además, las destinatarias del 92% del total de la capacidad de los portacontenedores en cartera de pedidos: 3,2 millones de teu (el 16% de la flota existente).

Naviera (país)	Cuota, % (puesto)	Alianza (cuota total, %)
Maersk Line (Dinamarca)	15,3% (1)	2M (28,7%)
Mediterranean Shipping Co., MSC (Suiza)	13,4% (2)	
CMA CGM (Francia)	9,1% (3)	Ocean 3 (14,9%)
China Shipping Container Line, CSCL (China)	3,5% (7)	
United Arab Shipping Co., UASC (Emiratos Árabes)	2,4% (15)	
Evergreen (Taiwán)	4,7% (5)	CHKYE (16,9%)
China Ocean Shipping Company, COSCO (China)	4,4% (6)	
Hanjin (Corea)	3,1% (9)	
Yan Ming (China)	2,7% (13)	
Kawasaki Kisen Kaisha, K Line (Japón)	2,0% (16)	
Hapag Lloyd (Alemania)	4,8% (4)	G6 (18,0%)
Oriental Overseas Container Line, OOCL (H. Kong)	2,9% (10)	
Mitsui OSK Lines, MOL (Japón)	2,9% (11)	
APL-NOL (Singapur)	2,8% (12)	
Nippon Yusen Caisha, NYK (Japón)	2,6% (14)	
Hyundai Merchant Marine, HMM (Corea)	1,9% (18)	

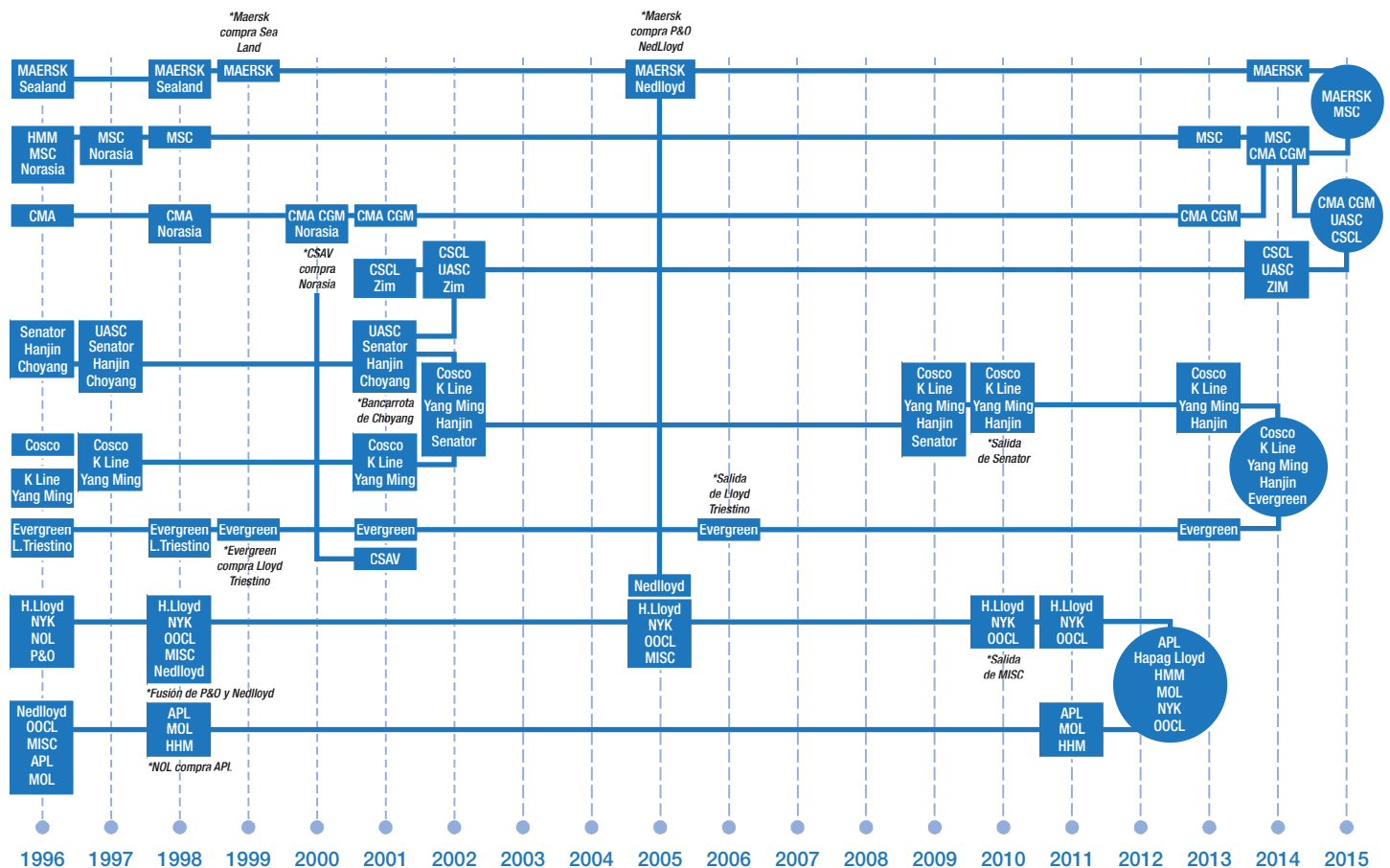


Fig. 1: Alianzas navieras en las rutas de portacontenedores entre Asia y Europa desde 1996.

Fuente: Alphaliner / Transporte XXI

Objetivos y resultados

Desde hace casi dos décadas, junto con la necesidad de buscar una alternativa jurídica al tradicional régimen de Conferencias, la búsqueda de una mayor eficiencia y la reducción de los costes mediante las economías de escala han sido las principales razones que han empujado a las ya de por sí grandes navieras europeas y asiáticas a formalizar estos acuerdos, una necesidad que se ha recrudecido especialmente en épocas de crisis como la que hemos vivido recientemente.

Los últimos resultados publicados parecen ser positivos: según las propias navieras, en el primer trimestre de 2015, la mayoría mejoraban los resultados del ejercicio anterior, todavía muy influenciados por la crisis financiera de los últimos años. Maersk declaraba 642 millones de euros de beneficio neto; CMA-CGM, 406; Hapag Lloyd, 128 millones y Evergreen 42,7 millones de euros. Los analistas coinciden en que estos positivos resultados se deben, además de a la mejora generalizada de la economía mundial, sobre todo al importante e inesperado descenso de los precios del petróleo, que ha repercutido directamente en el precio de los combustibles y así en los costes operativos de los buques. Aunque esta reducción está muy amortiguada por el efecto del cambio del dólar y de los factores de ajuste de las tarifas por combustible (Bunker Adjustment Factor, BAF), no cabe duda que ha tenido un efecto positivo.

Pero las previsiones para el resto de año no son tan halagüeñas. Los resultados del segundo trimestre de Maersk Line reflejaban un beneficio de 456 millones de euros, 36 menos que en el mismo periodo del año anterior, a pesar de que ha aumentado el número de teu transportados en un 3,8%. Esto pone de manifiesto un claro descenso de los ingresos por teu que, según los analistas, se va a repetir en el resto de las grandes navieras implicadas en los servicios entre Asia y Europa, porque no hacen sino reflejar el descenso de los fletes registrado en estos tráficos.

De hecho el índice de fletes de mercancías containerizadas de Shanghai, que recoge los fletes por teu en los tráficos entre Asia y Europa, se situaba a finales de julio en 400 \$/teu. Desde febrero, este índice ha acumulado una bajada de 20% y pese a una breve recuperación en la primera semana de agosto, que lo llevó hasta los 1.100 \$/teu, no se están cumpliendo las expectativas de crecimiento previstas en los meses de junio a sep-

tiembre, que son los más activos del año.

Este descenso de los fletes de contenedores no solo se debe achacar a factores externos, como la desaceleración de la economía de China, antes mencionada, la sobre-capacidad de la flota también tiene buena parte de la culpa. Según datos de SealIntel la capacidad en operación en la actualidad es un 2,8% mayor que la de hace un año, una media de 262.000 teu/semana, lo que ha obligado a las grandes alianzas a anunciar revisiones o cancelaciones de varios servicios. CHKYE ya revisó sus servicios entre Asia y Europa en marzo de este año; 2M va a utilizar buques más pequeños en sus servicios AE9/Cóndor a partir de septiembre; O3 ha unificado dos servicios y G6 está cancelando alguno de los servicios de sus buques. Todos intentan ajustar las capacidades en servicio a la demanda. Vano intento porque, al mismo tiempo, según Lloyd's List, la flota mundial de contenedores creció en 171.000 teu solo en el mes de junio.

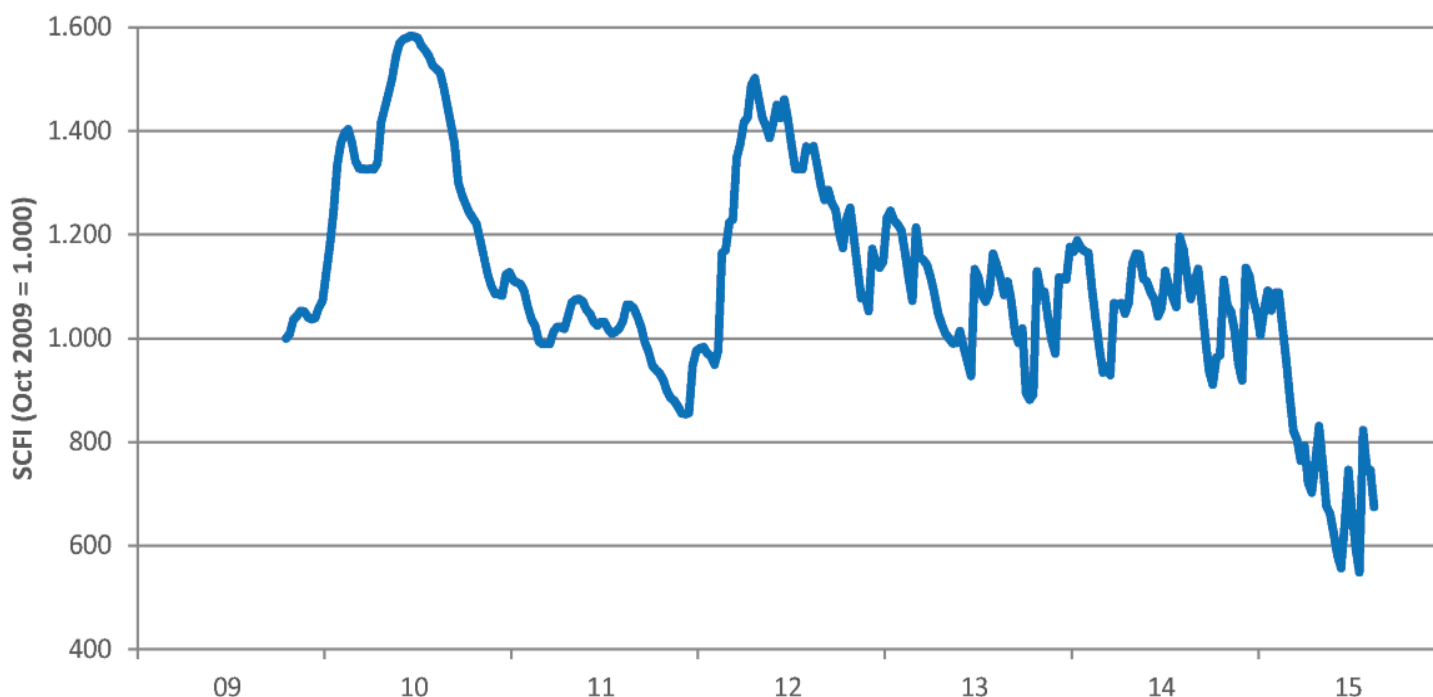


Fig. 2: Índice de fletes de mercancías containerizadas de Shanghai (Shanghai Containerised Freight Index - SCFI).

Fuente: Clarkson

DNV·GL

Y es que los principales operadores siguen en su carrera de pedidos de buques cada vez más grandes.

Ya navegan 8 mega portacontenedores de más de 19.000 teu: 5 de la serie del CSCL Globe de China Shipping y 3 entregados a MSC de un total de 20, que recibirá a lo largo de los próximos dos años. Maersk ha encargado 11 buques con una capacidad de 19.360 teu, justo después de recibir el último Triple E de los 20 de su pedido original de 2011. MOL, CMA CGM y COSCO tienen cada uno en cartera de pedidos una veintena de portacontenedores de más de 20.000 teu.

Pero, ¿para qué seguir inundando el mercado de buques nuevos más grandes, si no se puede rentabilizar el tonelaje ya disponible con la demanda existente en la actualidad? Las navieras intentan mejorar sus resultados reduciendo los costes unitarios sustituyendo tonelaje antiguo por buques nuevos más grandes, con mayor capacidad de carga y más eficientes energéticamente.

Pero, a menos que estos buques consigan factores de ocupación muy altos, no son rentables, y, como existe mayor oferta que demanda de tonelaje en el mercado, no siempre se podrá alcanzar esa máxima eficiencia.

Esto conduce a las navieras a intentar llenar sus barcos, aún a costa de reducir sus fletes.

Es la pescadilla que se muerde la cola y que según los analistas del sector va a provocar una disminución de los beneficios o incluso pérdidas a gran parte de los operadores de contenedores este año.

En la práctica, estas cifras demuestran que, al menos por el momento, los grandes beneficiarios de los nuevos procesos de alianzas

a gran escala están siendo los usuarios del transporte, que están viendo como las eficiencias que se deducen de estas grandes alianzas y de la incorporación de más y más buques de máximo tonelaje se trasladan inmediatamente a una reducción de las tarifas de fletes, en un esfuerzo ímprobo de las navieras por mantener sus cuotas de mercado.

MSC Zoe, de 19.224 teu, que comenzó a operar en agosto de 2015

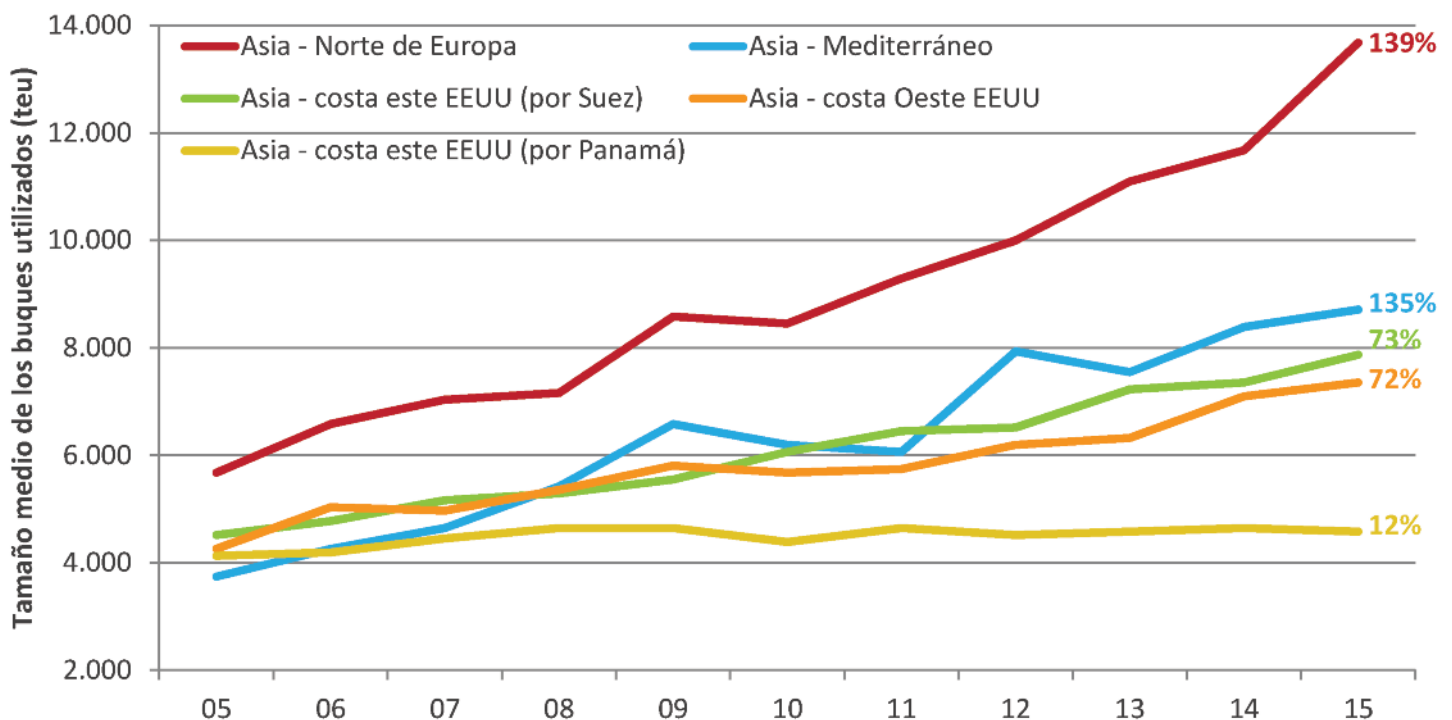


Fig. 4: Capacidad media de los buques utilizados en las principales rutas de transporte marítimo de contenedores.

Fuente: Alphaliner



Navieras europeas, puertos asiáticos

Mientras las grandes alianzas intentan sobre llevar la sobrecapacidad de la flota y el descenso de los fletes, y a pesar de la desaceleración de la economía china, el tráfico de contenedores volvió a crecer en 2014.

Según un informe de Transporte XXI, las terminales de contenedores de los puertos de todo el mundo movieron durante 2014 más de 610 millones de teu, un 5% más que el ejercicio anterior.

Un tercio de este tráfico tiene lugar en los puertos chinos, que en 2014 coparon 7 de las 10 primeras posiciones de la lista de puertos del mundo en movimiento de contenedores, liderada por Shanghai, con más de 35 millones de teu, y Shenzhen y Hong Kong con más de 20 millones cada uno. De los 3 puertos situados fuera de China, Singapur es el segundo de la lista; el puerto coreano de Busán es quinto y el de Dubai, noveno.

Los puertos del norte de Europa que, tras un par de años bastante estancados, crecieron notablemente en 2014, son los primeros del continente en aparecer en la lista. Rotterdam ocupa el undécimo lugar en el ranking mundial, con 12,3 millones de teu, un 6% más que el ejercicio anterior. Cuatro puestos por detrás se encuentra Hamburgo, con 9,7 millones de teu (+4,8%) e inmediatamente después, en el decimosexto puesto, Amberes, con 8,9 millones (+5%).

Aunque lejos de las cifras de los mayores, los puertos españoles siguen creciendo y se consolidan entre los más importantes del Mediterráneo. Algeciras creció un 5% en 2014 y mantuvo su posición con 4,5 millones de teu, solo superado en el Mediterráneo por Port Said. También Valencia y Barcelona crecieron un 3% y un 10% respectivamente, y se mantienen dentro de los 100 puertos del mundo con más tráfico de contenedores.

Esta positiva evolución de los puertos españoles se debe, en parte, a su posición estratégica para las alianzas en los tráficos entre Asia y el Norte de Europa, pero también a que han evolucionado con el sector, adaptando sus infraestructuras a las necesidades actuales de las navieras, sobre todo respecto a su capacidad para operar los mega buques que cubren estos servicios. A lo largo de 2014 y en los primeros meses de 2015, tanto Algeciras como Barcelona mejoraron sus instalaciones con nuevas grúas, capaces de dar servicio a buques de más de 18.000 teu, y a partir de octubre de este año lo hará también Valencia. Las terminales de contenedores de Algeciras y Barcelona también ocupan un

puesto entre las más productivas del mundo.

Según el último informe publicado por Journal of Commerce, que mide la productividad de los puertos como el número de movimientos de contenedor por hora y por atraque, los citados puertos españoles consiguieron en 2014 medias anuales de 78 y

74 movimientos/hora, respectivamente. Aunque son valores alejados de los de los puertos asiáticos y Oriente Medio, que lidera el puerto de Dubai con 131 movimientos/hora, cada vez se acercan más a los de los puertos del norte de Europa, entre los que solo Bremen mejoró su eficiencia respecto al ejercicio anterior.

Fig. 4: Teus movidos por los principales puertos de contenedores del mundo en 2014 (arriba) y capacidad de la flota de las mayores navieras en agosto de 2015 (abajo).

Fuente: Alphaliner / Transporte XXII / ISL Bremen

