

24.04.2018

FLETES DE CARGA GENERAL Y CONTENEDORES DE LA COSTA ESTE DE SUDAMÉRICA (E.C.S.A.).

En una entrevista con el señor Jan Hoffmann de U.N.C.T.A.D. del 20 de abril, publicada en Trade News, se puede leer una muy importante observación general: *Nuestros estudios (de la Comisión de Comercio y Desarrollo), identifican seis principales determinantes de fletes: la distancia, las economías de escala, los desbalances, el tipo y valor de carga, el nivel de competencia y, por último, los puertos.* Pero debemos hacer una comparación entre “la evolución de fletes” en la costa este y la costa oeste del continente, que muestra importantes “INCONGRUENCIAS” que se deben analizar con mucho cuidado.

Podríamos empezar la historia de fletes de la Costa Este alrededor del fin de los años 80 y principio de los 90, cuando se terminaron las ridículas reglas del “40-40-20” de la Naciones Unidas.

Estas reglas dividieron los “derechos de los países”, en un 40% de las cargas para armadores del país de origen, un 40% para los del país de destino y un 20% para terceras banderas.

Con aquellas reglas y las leyes de reservas de cargas de los países de Sudamérica, los fletes no dependieron de las reglas generales que menciona el señor Hoffmann ahora. Los que fijaron los fletes, fueron las compañías estatales de navegación, la Flota Gran Colombiana, Lloyd Brasileiro y ELMA.

Cuando en las Conferencias de Fletes locales se prepararon los pedidos de aumentos a las autoridades, fueron siempre los “aumentos de costos” de ELMA que justificaron los pedidos, que naturalmente todos aplaudieron.

Pero no solamente los fletes seguían aumentando, también los subsidios que los gobiernos de los países debían dar para mantener su “flota de bandera”, por su poca “eficiencia” y sus excesivos costos.

Mientras tanto los armadores de otros países podían pagar con esos altos fletes, la construcción de los muy caros nuevos buques para contenedores, que se demandaban y ellos siguieron creciendo.

Pero cuando se decidió parar esa sangría y se abrió la competencia a todos, bajaron de inmediato los fletes y las flotas estatales sudamericanas “quebraron”.

Solo quedaron algunas flotas privadas.

En aquellos tiempos aún regía el sistema de Conferencias de Fletes, que fue muy combatido por la “Carga”.

(Las ventajas y desventajas de aquel sistema merecen una revisión, pues un análisis de lo que ha pasado en el transporte marítimo mundial después del 2009 hasta la fecha y lo que podrá pasar del 2020 en adelante, podrían demostrar que tal vez no era tan malo este sistema para la “carga”, donde el moto a partir de 1980 fue “charge what the cargo can bear” (cobrar lo que podrá soportar la carga).

Pero es muy importante, observar lo que pasó en la **E.C.S.A.** entre febrero y mayo de 2015, en una situación totalmente opuesta, con fletes ridículamente bajos.

En un mundo donde sobraba más del 8% de la flota, los armadores que ahora son todos mega-carriers que participan en todos los grandes tráfico del mundo, decidieron **sacar (uno por uno) un poco de la sobre-oferta de espacio de este tráfico**, empezando en febrero. **Y en abril habían sacado en total el 40/45% de la oferta.**

En vez de sobre-capacidad FALTABAN BUQUES Y CARGADORES LOCALES TENÍAN QUE ESPERAR PARA EXPORTAR SUS CARGAS.

Y con eso empezó la competencia de qué cargador pagaba más y con eso subieron los fletes desde y para la Costa Este de Sudamérica desde niveles increíblemente bajos a niveles que nadie podría haber pensado.

(Posiblemente fueron los únicos fletes rentables, algo que tampoco se debe perder de vista. Los fletes que se pagaban desde la E.C.S.A. a Asia fueron ridículos: por US\$100,-- se pudo mandar un contenedor de Santos a China y por US\$ 500/600,-- desde Buenos Aires. Esto no cabe en ningún sistema que puede perdurar).

Y desde aquellos días hasta el día de hoy se puede leer en la “SCF/ **SHANGHAI Containerized-freight Index**”, cómo subieron los fletes de China a la C.E.S.A. y cómo llegaron a subir a estas “alturas nunca pensadas”, LLEGARON A SER 3 VECES MAS ALTOS QUE DE China a N.Europa.

Y desde entonces, los fletes de la C.E.S.A. siguen siendo los más altos del mundo. Y NO SE RIGEN MÁS por las reglas normales:

Son manipulados por los “Vessel-sharing Agreements” (V.S.A.s), que hicieron un equilibrio entre demanda de las cargas y la oferta de bodega en nuestro tráfico solamente, algo que tendría que haber hecho a nivel mundial.

Y ya con la entrada de un pequeño competidor, ya han bajado otra vez un poco.

Nota 1: En el 2017 Drewry publicó un artículo sobre el éxito que habían tenido los armadores de la C.E.S.A. y aconsejó a los armadores hacerlo en todo el mundo, tal como hicieron en el 2009. En Noviembre de aquel año la flota inactiva llegó a casi el 11% de la capacidad total. En el año 2009 los armadores perdieron miles de millones de dólares. Pero con una parte de la flota parada, ganaron plata en el 2010.

Y como era de esperar, sacaron en el 2011 los buques inactivos de las radas en todo el mundo, volvió la sobre-oferta de bodegas y bajaron otra vez los fletes y los armadores siguieron perdiendo miles de millones de dólares hasta el año 2017. Aún con una máxima eficiencia y habiendo eliminado todas sus deficiencias.

Nota 2: Está claro que en el 2015 los armadores buscaron un tráfico donde podían hacer esto, que aunque es en “defensa propia”, no tendría que ser permitido.

Nota 3: Al respecto se debe leer también los artículos sobre el “crunch” (crujida), cuando los V.S.A.s hicieron esto con la capacidad de oferta de bodega, desde los puertos de N.Europa a Asia, pero sin afectar la capacidad de China a N.Europa.

Los ridículos fletes que rigieron de N.Europa a China de US\$ 400,-- por todas las cargas terminaron pronto y subieron a US\$ 1.000,-- en poco tiempo.

Pero después se volvió con la sobre oferta de bodega y bajaron los fletes de nuevo y así siguen oscilando ahora.

La entrevista del 20 de abril con el señor Hoffmann se puede abrir en

<https://tradenews.com.ar/puerto-buenos-aires-consolidacion-navieras-jan-hoffmann>