

INTRODUCCIÓN:

“EL IMPACTO DE LOS MEGA-BUQUES EN NUESTRAS CADENAS LOGÍSTICAS”.

En el 2008 se produjo la quiebra del banco Lehman Brothers, el 5° en importancia de los bancos de los EEUU. **Se preguntarán: ¿Qué tiene que ver esto con “EL IMPACTO DE LOS MEGA-BUQUES EN NUESTRAS CADENAS LOGÍSTICAS”?**

Cómo verán, esto tiene mucho que ver: Es cómo un juego de dominó.

La crisis económica que empezó con la quiebra del banco Lehman Brothers, causó en 2009 **un brusco cambio entre la “oferta y demanda” de las cargas en el transporte marítimo mundial.** Esto causó una terrible crisis, la más larga de la historia en el transporte marítimo que aún continúa.

Y finalmente es la causa que han venido buques a la Costa Este de Sudamérica que son mucho mayores que la necesidad de la carga de esta región.

El siguiente relato podrá aclarar todo esto.

A partir del año 2000 las demandas de la carga de China fueron creciendo y alcanzaron un ritmo tan rápido que los armadores no lo podían seguir y en el 2008 faltaban muchos buques y los fletes eran muy altos. (Los fletes suben y bajan según la “oferta y demanda” de buques por un lado y de la carga por el otro).

En el 2007 los armadores pusieron grandes ordenes de buques nuevos, cada vez de mayor capacidad. Pero cuando aquellos salieron en el 2009 de los astilleros en China, Japón y Corea el crecimiento bajó por la crisis económica que causó la quiebra de Lehman Brothers y comenzó un repentino exceso de capacidad.

Esto produjo una feroz guerra entre armadores que bajaron sus fletes, que al final de 2009, **ni cubrían los costos operativos.**

Todos los armadores sufrieron pérdidas de MILES DE MILLONES DE DOLARES, con **una sola excepción: Maersk**, que en el 2005 había iniciado su carrera para aplicar la “economía de escala”: con buques más grandes se baja el costo por contenedor transportado, siempre y cuando se puede llenar. En el 2007 había ordenado los mayores buques y con estos tuvo los menores costos de operación y fue el único que no declaró pérdidas en el 2009.

Lógicamente los otros armadores se dieron cuenta de la táctica de Maersk y aunque ya había un exceso muy grande comenzaron también a ordenar buques mayores.

Pero por las enormes pérdidas del 2009, los armadores también se dieron cuenta que todos estaban en riesgo de quiebra y hicieron un acuerdo: retirar buques del servicio.

Al fin del 2009 el 11% de la flota de buques-portacontenedores quedaron inactivos en las radas de todo el mundo, el “Lay-up.”

Dentro de aquellos buques en “Lay-up” habían buques nuevos de 8000 TEU que fueron del astillero de construcción a una rada, esperando mejores momentos para entrar en servicio.

Cuando habían retirado el 11% de la capacidad en Noviembre del 2009, los armadores pudieron demandar mayores fletes y ningún armador perdió plata en el 2010.

Pero al fin del 2010 algunos comenzaron a retirar los buques de las radas y paulatinamente todos hicieron eso y cómo se podría haber esperado, los fletes bajaron otra vez y desde entonces la crisis fue de mal a peor.

Así comenzó un círculo vicioso, que todavía no terminó; se produjo una increíble competencia a muerte, que causó el 6 de septiembre de 2016 la quiebra del primer armador grande, Hanjin, el nro 7 en la lista entre armadores.

Esto causó un enorme problema en todas las cadenas logísticas del mundo.

No obstante todo esto y aunque ya había y sigue habiendo una enorme sobre-capacidad de buques, se siguen ordenando buques cada vez mayores, pensando en la “economía de escala”. Cuando esos buques entraron en el tráfico más importante del mundo, entre China y Europa, se desplazaron otros buques de grandes tamaños (ejemplo: de 8000 TEU en 2009, después buques aún mayores) que los armadores mandaron a tráfico que de ninguna forma necesitaban buques tan grandes. Esto es el famoso “efecto cascada”.

Esto produjo a su vez, serios problemas no solo para países en vías de desarrollo, sino también de EEUU.

En el principio la “economía de escala” funcionaba bien, pero causó daños cuando se hizo como un elemento para “matar” a concurrentes, como es ahora.

Algún día se debe describir bien el enorme daño que esto ha causado a las economías de muchos países en vías de desarrollo, que debían adaptar sus puertos y vías navegables de acceso, con costos tan grandes que resultaron al final en una economía de escala para los armadores, **pero con mayores costos totales para los países, que superan los ahorros de los armadores.**

Además se presentan complicaciones que generan mayores costos operativos, en muchos casos hay una concentración de muchas cargas en tan pocos buques, que causan momentos de congestión, seguidos por otros de pocas actividades.

En una de las 4 partes hay un gráfico que muestra cómo aumentaron los tamaños a partir de 2013. Ahora ya hay buques con capacidad de 24.000 TEUs y ordenes de 25.000 TEUs que por ahora se considera el máximo.

Con la quiebra de Hanjin comenzó una época de “Fusiones y adquisiciones” /“Mergers and acquisitions“: desaparecieron empresas como C.S.A.V., P&O-Nedlloyd y Hamburg Sued y en Japón, se juntaron los 3 grandes operadores, M.O.L., N.Y.K y K-LINE en una empresa: ONE y ahora quedan solo 3 grandes alianzas.

La flota sigue siendo mucho mas grande que la “demanda de la carga”.

Ahora los armadores no usan el sistema de “Lay-up” del 2009, pero han empezado hace unos meses con otra táctica. Tratan de mantener un equilibrio entre la oferta y demanda, sacando buques de las operaciones cancelando viajes ya programados.

Esto es algo que ya iniciaron las alianzas de la Costa Este de Sudamérica en el 2015.

En enero de ese año comenzó uno de los armadores de las alianzas a retirar una pequeña parte de su capacidad y despacito, en pasos sucesivos todos los otros hicieron lo mismo y en Mayo juntos habían sacado NADA MENOS QUE un total del 40% de la capacidad que había en enero. FALTABAN BUQUES.

Los fletes subieron y en Mayo era 3 veces el flete de enero 2015.

Ahora se puede leer en la prensa especializada en temas de “Transporte y Logística” preocupantes noticias sobre los graves problemas que se presentan con los “blanked sailings”, la forma en que los armadores retiran buques de sus programas ya publicados hasta Octubre. Se habla de “estragos” en la cadena de suministro de contenedores.

Pero lo triste es que estos fletes aún no son realmente altos, pues las ganancias de armadores siguen siendo muy bajos.

Esto quiere decir que ALGO ANDA MAL EN LAS RELACIONES ENTRE ARMADORES Y LA “CARGA”.

Ver también un artículo del 4 de julio en TRADENEWS: Pequeña historia de los armadores: conferencias de fletes, economías de escala y blanked sailings

<https://tradenews.com.ar/pequena-historia-de-los-armadores-conferencias-de-fletes-economias-de-escala-y-blanked-sailings/>

Resumiendo: Ahora han quedado solo 3 grandes alianzas en el transporte marítimo internacional.

Para sobrevivir estos armadores han tenido que bajar sus costos y sus sistemas han llegado a ser lo más eficiente posible.

Lamentablemente una de las mejoras para los armadores, la utilización de la “Economía de Escala” que baja el costo PARA EL ARMADOR por contenedor transportado, se usó en forma excesiva, lo que ha resultado en MAYORES COSTOS para países en vías de desarrollo, especialmente para algunos que no han tenido POLITICAS DE TRANSPORTE.
