



El gigantismo de los buques toca techo por la dificultad de sus operativas

El incremento de capacidad de transporte de contenedores en el sector marítimo ha sido una constante en su historia. A pesar de que en reiteradas ocasiones se ha especulado con el techo de los portacontenedores, una de las estrategias adoptadas por las navieras después de la crisis financiera de 2008 para ahorrar costes fue, precisamente, espolear la carrera por el gigantismo para lograr mayores economías de escala. Tal como explica el consultor de Drewry Stijn Rubens, con motivo del Freight Forwarders Forum, “se introdujeron buques más grandes en un momento en el que no se daba un crecimiento significativo de la demanda”. En los últimos 20 años, la capacidad media de los portacontenedores se ha multiplicado por cuatro, pero los astilleros sugieren, de nuevo, que el tamaño de este tipo de embarcaciones ha llegado a su máximo, según recoge el último Review of Maritime Transport de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad).

Entre otros, las economías de escala resultantes del despliegue de buques más grandes “no benefician necesariamente a los puertos y a los proveedores de servicios de transporte en tierra, pues acostumbran a incrementar los costes totales del transporte en la cadena logística”, han recalcado en el análisis anual del organismo internacional. “Los aumentos de tamaño suelen provocar un pico de demanda para los camiones, espacios de almacenaje y conexiones intermodales, así como requisitos de inversiones adicionales para realizar actividades de dragado y grúas más grandes”. Por tanto, concluye, las ventajas de las economías de escala en el lado mar se contrarrestan, en parte, con las desventajas que representan en el lado tierra.

De hecho, las enormes dimensiones de los megabuques les limita a la hora de acceder a ciertas infraestructuras portuarias y canales de acceso. “La concentración de carga en buques más grandes y menos puertos suele implicar negocios para un menor número de compañías”, ha advertido también el organismo dependiente de Naciones Unidas. Además, “el ahorro de costes conseguido en el lado mar no siempre llega a los clientes en forma de precios más bajos». Sin embargo, desde el punto de vista medioambiental, el incremento del tamaño de las embarcaciones, así como el reciclaje paralelo de aquellas más antiguas, ayuda a contener en parte las emisiones de dióxido de carbono mientras crecen las toneladas totales de la flota.

A principios de 2020, la flota mundial constaba de 98.140 buques comerciales de 100 toneladas brutas o más, equivalente a la capacidad de 2.060 millones de toneladas muertas. De estas, se introdujeron 65 millones de toneladas en el último año, de forma que la flota creció el 4,1% interanual, la tasa más alta desde 2014. En cuanto al tipo de buques introducidos el año pasado, el 34,5% fueron de carga general, el 30,2% petroleros y el 16,5% portacontenedores.

En este sentido, el informe también corrobora que el tamaño medio más alto se encuentra en los segmentos de flota más jóvenes, de cero a cuatro años. Por su parte, al analizarlo por países, los desarrollados y en vías de desarrollo disponen

de las mayores dimensiones en sus flotas de entre cero y nueve años, mientras que en el caso de las economías en transición la edad se sitúa entre los 10 y los 19 años. Además, Grecia, Japón y China se mantienen como los tres países con más buques por capacidad de carga, con el 40,3% de las toneladas y el 30% del valor de la flota global, según Unctad.

DESARROLLO DEL SECTOR EN 2019

China, Japón y Corea del Sur han mantenido su liderazgo tradicional en la construcción de barcos durante el último año, representando el 92,5% del total de nuevos envíos en 2019. A este respecto, la cuota de mercado de Corea se incrementó el 7,3% y la de China cayó el 5,1% interanual. No obstante, cada país se especializa en diferentes segmentos: mientras China lo hace en buques graneleros, de alta mar y de carga general; Corea lo hace en gaseros, petroleros y portacontenedores; y Japón en quimiqueros.

Por su parte, Bangladesh ha vuelto a ser el país con la mayor cuota de tonelaje reciclado, con más de la mitad de los buques en 2019. Junto a India y Turquía, representan el 90,3% del total. No obstante, las toneladas anuales recicladas han decrecido en términos interanuales. Asimismo, en lo que va de año, los países asiáticos activos en la construcción de buques y reciclaje se han visto afectados por las reducciones y retrasos en los envíos de los nuevos pedidos en 2020, así como por el congelamiento en la actividad de desguace de buques.

Otro dato que arroja el estudio hace referencia a que la mitad de los países situados en el top 20 de propietarios de buques, listados por capacidad de carga en tonelaje de peso muerto, se han ubicado en Asia. Además, China, Hong Kong y Singapur también se sitúan en el top 10 de países en registro de buques por su valor en dólares. Sin embargo, Panamá, Liberia y las Islas Marshall se mantienen como líderes en registro de banderas, en términos de capacidad de carga (42%) y valor de la flota (33,6%).

En los últimos 10 años, las navieras han expandido sus servicios para ofrecer soluciones logísticas puerta a puerta, como manera de reducir su exposición a la volatilidad de los precios de la mercancía y generar beneficios alternativos, ha reconocido Unctad. “Los 21 actores globales principales controlan el 80% de las operaciones de las terminales”, ha detallado. “Y algunas de estas compañías son parte o se vinculan de forma estrecha a las navieras, como APM Terminals y Maersk, Terminal Investment Limited y MSC, o HMM y Cosco”. De esta forma, el estudio apunta hacia la integración vertical de las navieras.

“Ejemplos de estos desarrollos en 2020 incluyen la adquisición de Maersk de una firma de despacho de aduanas y un proveedor de servicios de almacenaje y distribución; la colaboración de CMA CGM con una plataforma online que une a mensajeros y retailers; y las adquisiciones de DP World en el ámbito de la red feeder global, así como de proveedores de servicios transitarios”.