

ONE sufre al final de 2023 sus primeras pérdidas económicas en al menos tres años



La naviera japonesa Ocean Network Express (ONE) no ha logrado enderezar el rumbo de sus cuentas al término de 2023 pese a la batería de medidas que estuvo implementando durante todo el ejercicio. En el que es el tercer trimestre de su año fiscal -de octubre a diciembre-, ha registrado pérdidas económicas por valor de 83 millones de dólares (77 millones de euros), una situación que no había experimentado en los tres últimos años. El armador ya constataba una recuperación más lenta de lo esperado de los mercados en el trimestre anterior, pero «la incertidumbre» y la reestructuración de sus líneas y escalas a raíz de eventos como la sequía en el Canal de Panamá y los ataques a buques en el Mar Rojo han desestabilizado aún más su actividad e «impiden una recuperación definitiva» en mercados clave como el europeo.

La tendencia en cuanto a beneficios de ONE ya llevaba una línea claramente descendente en los dos primeros trimestres del ejercicio, con una reducción de 474 millones de euros a 173 millones entre uno y otro. En los mismos trimestres del año fiscal 2022 ese margen había superado los 5.000 millones de euros en

ambos casos, y se mantenía por encima de los 2.000 millones en el tercero. Pese a registrar un movimiento de teus superior (3,1 millones de teus por los 2,6 millones que movió en el mismo periodo de 2022), el volumen de negocio y el gasto por combustible le han ido a la contra a la compañía, que se desploma en todos los indicadores. La facturación de 3.109 millones de euros, el 46% menos de hace un año, y las toneladas de combustible consumidas por sus buques han sido superiores: 859 millones por los 732 del mismo periodo de 2022. En su Ebit y en su Ebitda, el armador nipón ha acabado el año natural con retrocesos interanuales del 109% y del 94%, respectivamente.

El análisis de la naviera añade a las crisis coyunturales los obstáculos que el modo marítimo ya venía arrastrando durante el ejercicio. Por un lado, «la prolongada inflación en Europa ha reducido el consumo personal», mientras que la llegada de nuevos buques a su flota ha generado excedentes de capacidad, aunque ONE ha intentado revertirlos con la implementación de 'blank sailings' o cancelaciones de escala. Asimismo, la compañía tampoco ha notado un beneficio sustancial del alza de fletes de diciembre derivada del Mar Rojo, ya que «las bajas tarifas de octubre y noviembre han mantenido una media a la baja durante todo el trimestre», argumentan.

Con todo, y a pesar de que la compañía espera que estos escenarios se recuperen sustancialmente, sí proyecta una mejora en sus resultados del próximo trimestre, en el que espera terminar con una facturación de 3.157 millones de euros. Esta cifra llevaría el negocio de todo el año fiscal a los 13.037 millones de euros y los beneficios a los 792 millones de euros. La comparativa con 2022 arroja una depresión del 94% interanual de cumplirse estas proyecciones.

De cara a los próximos meses, la naviera se emplaza a «implementar una reorganización estructural» de sus servicios «alineada con las tendencias de la carga a medio plazo» para reducir costes. Asimismo, mantendrá su política de «optimización de la capacidad en cada línea mediante el envío de buques nuevos», «reducción del consumo de combustible mediante 'slow steaming'» y la «mejora de la mezcla de las cargas» en cada ruta. La naviera también quiere reforzar sus servicios de forma temporal en algunas líneas latinoamericanas, «donde el mercado es estable», y expandirse «en mercados emergentes como India», han indicado sus fuentes.

INVERSIÓN EN FLOTA Y ADQUISICIONES

El retroceso económico de ONE no ha frenado su ciclo inversor al término de 2023. La compañía ha incorporado un encargo de seis portacontenedores de 24.000 teus que había contraído con el astillero japonés Shoei Kisen Kaisha, además de otro buque de 15.516 teus encargado y dos de 7.000 teus encargados a astilleros chinos (Hudong-Zhongua y Shanghai Waigaoqiao). También encargó un paquete de 12 unidades portacontenedores de 13.000 teus con propulsión dual de metanol a inicios de año, divididas entre los astilleros chinos Jiangnan y Yangzijiang para ser entregados en 2027. Paralelamente, el armador culminó en noviembre varias adquisiciones de capital en las terminales portuarias de TraPac y Yusen, con activos en los puertos de Los Ángeles y Oakland (Estados Unidos), y el 20% de Rotterdam World Gateway, sita en el puerto neerlandés.