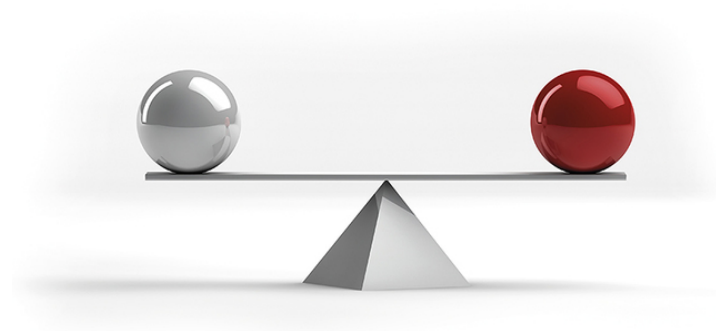


## Punto de equilibrio



12/06/2018 DIARIO DEL PUERTO

Puertos y terminales en todo el mundo observan con atención la evolución del mercado del transporte marítimo de contenedores, cuyas perspectivas para 2018 y 2019 combinan un vigoroso incremento de la demanda que superará al del crecimiento de la flota, lo que se traduce en un mayor equilibrio entre la oferta y la demanda, así como en unas tasas de flete y beneficios ligeramente superiores para las navieras, según la última edición de Container Forecaster publicada por la consultora Drewry. Por su parte, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) prevé que en el presente año el crecimiento de la demanda sea más bajo que en 2017, pero lo suficientemente alto como para mejorar el equilibrio del mercado.

Parece poco probable, en todo caso, según los expertos, que se repitan las fuertes tasas de crecimiento de la demanda observadas a principios de 2017. La buena noticia para las navieras, sin embargo, es que, si bien el crecimiento de los tráficos portuarios puede haber alcanzado su punto máximo, aún pueden registrarse volúmenes importantes durante al menos los próximos dos años, según apunta Simon Heaney, editor de Container Forecaster en Drewry.



Asimismo, las pequeñas variaciones en las órdenes de nuevas construcciones, principalmente en forma de aplazamientos de entregas, han aligerado la nueva capacidad este año y han tenido un efecto positivo en las ecuaciones de oferta-demanda tanto para 2018 como para 2019. "El calendario de entregas de 2018 con la mayoría de los megaportacontenedores entregados en el primer trimestre ha hecho caer nuestro índice de oferta y demanda, pero el saldo mejorará a medida que avance el año", asegura Heaney. "Desafortunadamente para las navieras esto no llegará lo suficientemente pronto, por lo que solo anticipamos un pequeño aumento de las tarifas de flete promedio para el ejercicio".

Heaney añade que la renovada actividad de contratación de nuevas construcciones aún no se encuentra en un nivel que pudiera empeorar el equilibrio entre oferta y demanda. "Por ahora somos optimistas en que las nuevas inversiones en portacontenedores serán ajustadas a las necesidades de la demanda", dice.

### Oferta

La flota de portacontenedores se expandió un 1,2% en el primer mes de 2018, tanto como en todo el año 2016. No se había registrado tal aumento de capacidad en un solo mes desde julio de 2010, con 254.173 TEUs más, que incluyen una gran cantidad de buques feeder pero también cinco megaportacontenedores de más de 20.000 TEUs de capacidad. Por su parte, en 2017 se achatarraron barcos que sumaron una capacidad de 398.000 TEUs, un nivel que seguramente disminuirá en 2018. BIMCO espera que 250.000 TEU abandonen la flota a medida que avance el año y un crecimiento de la flota del 3,9% ya que se pronostica que las nuevas entregas alcancen 1,05 millones de TEUs.

En 2018, el foco de atención se centrará en el gran despliegue de megaportacontenedores, con 53 unidades de más de 13.500 TEUs programadas para su entrega, de las que BIMCO espera que 40 de ellas lo sean de forma efectiva en este año. Cabe recordar que en 2017 estaba prevista la entrega de un total de 55 buques naves del mismo tamaño, pero solo fueron entregadas 43.

Los nuevos pedidos también se están haciendo a un ritmo mayor. El parón en los pedidos entre diciembre de 2015 y agosto de 2017 fue algo relevante y la flota de portacontenedores ociosa casi ha desaparecido, ya que Alphaliner sólo contabiliza 65 buques en su lista con una capacidad combinada de 191.441 TEUs. En términos reales, esto significa que el crecimiento nominal de la flota tendrá un mayor efecto en el equilibrio del mercado.

### **Previsiones**

El hecho de que el crecimiento de la demanda se ralentizara hacia finales de 2017 se explica también por la evolución de las tarifas de flete, que alcanzaron su pico dos veces el año pasado, en torno a los meses abril y mayo, y a mediados de septiembre de 2017. Sin embargo, la tendencia alcista fue alentadora ya que la caída tras el segundo pico no fue tan baja como la caída anterior. Según datos de BIMCO, para un barco de 6.500 TEUs, el fletamento por tiempo alcanzó 14.500 dólares diarios en abril de 2017, bajando hasta 10.000 en junio y subiendo hasta 16.250 en septiembre. A principios de febrero de 2018, la tasa era de nuevo de 14.000 dólares diarios. En todos los aspectos, las tarifas de fletamento por tiempo fueron en su mayoría a pérdidas, aunque 2017 arrojó tasas considerablemente más altas en comparación con los mínimos absolutos de 2016.

En cuanto al futuro, BIMCO espera que el crecimiento general de la demanda sea más bajo que en 2017, pero aún lo suficientemente alto como para mejorar el equilibrio del mercado. Sus previsiones crecen entre un 4 y un 4,5% frente a un crecimiento de la flota del 3,9% en 2018. La actualización de enero del World Economic Outlook del Fondo Monetario Internacional (FMI) elevó significativamente el crecimiento previsto del PIB en las economías avanzadas para 2018 y 2019, lo que sin duda tendrá un positivo reflejo en la evolución del transporte marítimo de contenedores.