

ANALISIS DE LA SOBREFERTA EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN LOS
ULTIMOS CUATRO AÑOS

Presentado Por:

Johanna Angelica Moreno Hernandez

Presentado a:

Profesor Jackson Pereira

Universidad Militar Nueva Granada

Especializacion en Mercadeo de Servicios

Facultad de ciencias económicas

Bogota, D.C

TABLA DE CONTENIDO

ANALISIS DE LA SOBREFERTA EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN LOS ULTIMOS CUATRO AÑOS

DELIMITACION DEL PROBLEMA	3
Antecedentes	4
Justificación	5
OBJETIVOS	6
Objetivo General	6
Objetivos específicos	6
MARCO TEORICO.....	7
DESARROLLO DEL TRABAJO	9
Conceptos relevantes que han desarrollado en los últimos 4 años la actual crisis de sobreoferta.	9
Evolución del tamaño de los buques durante los últimos 4 años comparado con el crecimiento de la demanda de los volúmenes de carga.	12
Influencia de la industria del transporte marítimo en la comercialización de mercancías y los precios finales al consumidor.	19
CONCLUSION.....	20
REFERENCIAS.....	21

GRAFICAS

ESQUEMA DEL CICLO MARITIMO.....	8
TOP 20 LINEAS NAVIERAS.....	13
PROYECCION CRECIMIENTO MERCADO.....	16
CAPACIDAD GLOBAL	17
ENTREGAS ULTIMOS 3 AÑOS	18

ANALISIS DE LA SOBREFERTA EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN LOS ULTIMOS VEINTE AÑOS

DELIMITACION DEL PROBLEMA

El transporte marítimo representa para el actual mundo moderno una industria de suma importancia, toda vez que, a través de este medio de transporte se logra conectar el Comercio Internacional de mercancías, Fernandez (2009) afirma: constituye uno de los medios más usados para el transporte de mercancías (el 90% del tráfico internacional de las mismas se hace vía marítima.)” (p. 39). Un proceso que pareciera ser simple partiendo del hecho que se trata de la movilización de carga de un punto a otro, es en verdad una actividad de alta complejidad y de impacto global. Incluye puertos, buques, personas, mercancías, contenedores, normas, contratos, tratados internacionales, políticas internacionales, entre otros.

Aun cuando es una industria de gran relevancia para el comercio internacional, sus actuales y continuos cambios son casi desconocidos para el común de las personas, posiblemente sin saber, que gracias a este medio de transporte logramos obtener desde el café que tomamos en la mañana hasta la ejecución de grandes espectáculos deportivos o musicales.

El presente documento planea servir como instrumento para un fácil entendimiento no solo de la importancia de esta industria, sino además del impacto que tiene su actual problema de sobreoferta de buques sobre el consumidor final. Para este fin, se realizará una breve reseña del tamaño de los buques, concentración de carga, variación de los precios del combustible, numero de líneas navieras durante los últimos cuatro años. Esta metodología basada en los hechos, dejará entender el cambio en los escenarios del transporte marítimo, concentrando la atención en la manera como el incremento en el tamaño de la capacidad han desatado la actual atmosfera de sobreoferta.

Finalmente, se propone con el siguiente trabajo de investigación que ayude a resolver la siguiente pregunta:

¿ Cuales son las razones que motivan a los actores de la industria marítima a incrementar su capacidad portante , o en otras palabras su oferta de transporte?

Antecedentes

La incidencia del transporte marítimo en la vida cotidiana del consumidor es fundamental, por tanto, para la fácil comprensión de esta investigación se partirá de conceptos básicos que pretenden introducir con facilidad al entendimiento del problema planteado en esta investigación.

La historia del transporte marítimo y el desarrollo portuario se remonta a más allá de 3.500 años a.C. A lo largo de los siglos, el transporte de mercancía a través de los mares, ha ido evolucionando de acuerdo con las necesidades del comercio mundial y de la capacidad técnica para construir barcos más grandes y eficientes instalaciones portuarias adecuadas para la manipulación de mercancías. (Fernandez, 2009, p. 39)

A medida que el mundo y la población crece, es necesario que los medios de transporte, las rutas comerciales lo hagan en la misma medida; de otra manera, difícilmente podríamos pensar en un mundo globalizado. Freire & Gonzalez (2003) afirman: “la flota mundial de portacontenedores totalmente celular ha estado aumentando en los últimos años, tanto en términos de números de buques como de capacidad, denominada “unidad equivalente a un contenedor de 20’ pies”, en adelante TEUs” (p123).

De acuerdo a un estudio realizado en 2009 por el Sr. Jose Luis Almazan Palomino, Ingeniero de caminos, canales y puertos en su tesis de doctorado para la Universidad Politécnica de Madrid, deja entender que los incrementos de la capacidad portante adoptadas por las líneas navieras, no son solo sustentadas en la mayor movilización de carga, sino que, además obedecen a naturales signos de supervivencia de cualquier industria.

Las empresas navieras han constatado que el aumento de tamaño de los buques, las reducciones de personal, las negociaciones con los gobiernos y con los propietarios de la carga, los acuerdos de arrendamiento de plazas de contenedores y la constitución de consorcios y alianzas, son medios para modificar, reduciéndose, las estructuras de costos y mejorar con ello el rendimiento del capital invertido. (Almazan, 2009, p. 32)

Justamente he aquí el problema planteado en esta investigación, considerando que para el transporte marítimo es inevitable crecer y esto lo hace a través del incremento del tamaño de los buques (los cuales se ordenan para su construcción con suficiente tiempo de antelación); es difícil prever en qué momento iniciara una crisis y en qué momento el volumen de carga deja de crecer. Este análisis lo ha realizado un reciente estudio llevado a cabo por la CEPAL (Comisión Económica para America Latina y el Caribe) en 2010.

La crisis y su efecto a la baja del comercio internacional golpearon duramente a la industria del transporte marítimo, la que presento resultados financieros negativos, por la baja de las ventas y los fletes, y por el endeudamiento al que se expuso previamente para la expansión de las flotas. En tal contexto negativo, en líneas generales la industria siguió una estrategia que se resume en cambios de la oferta efectiva, disminución de costos operativos, replanteo de las obligaciones financieras, reorientación de estrategias comerciales . (CEPAL, 2010, p. 33)

Justificación

Desde el uso de una perspectiva teórica, la resolución del problema planteado en esta investigación intenta aportar al entendimiento de una industria que data desde incluso la era a.C, que además impacta en nuestro diario vivir y que no es fácilmente comprendida por el común de las personas.

Todo aquel que se encuentre interesado en ampliar información respecto a las razones que lleva a las empresas de esta industria marítima a ampliar sus capacidades portantes, es decir, el tamaño de las motonaves, podrán encontrar beneficio en esta investigación, toda vez que el material

utilizado como base de consulta abarca desde periódicos especializados en esta industria como tesis de doctorado desarrolladas para fines académicos.

Se espera favorecer con esta investigación no solo a la comunidad académica de la Universidad Militar Nueva Granada sino además las personas que están directamente involucradas en la industria del transporte marítimo. Se pretende que esta investigación contribuya al conocimiento no solo de aquellos que recientemente se están incorporando a esta industria sino además a quienes han vivido durante muchos años inmersos en los procesos de este tipo de transporte. Por consiguiente se busca utilizar en esta investigación no solo un lenguaje claro y ameno, sino además rodeado del tecnicismo propio de la industria, lo cual puede enriquecer el vocabulario de quienes no están en el día a día de esta actividad.

Vale la pena resaltar, que la actividad del transporte marítimo no solo cubre un proceso logístico, sino que además, incluye el proceso comercial y de venta de un servicio; es en sí, una investigación conveniente para efectos de la especialización de mercadeo de servicios que desarrolla la Universidad Militar Nueva Granada.

OBJETIVOS

Objetivo General

Analizar los principales factores que han conllevado a que el sector del transporte marítimo de carga movilizadora en contenedor presente dificultades por la sobreoferta de buques.

Objetivos específicos

1. Ampliar los conceptos relevantes que han desarrollado en los últimos años la actual crisis de sobreoferta.

2. Caracterizar la evolución del tamaño de los buques durante los últimos 4 años, comparada con el crecimiento de los volúmenes de carga.
3. Establecer la influencia de la industria del transporte marítimo en la comercialización de mercancías.

MARCO TEORICO

La teoría de la inestabilidad inherente, desarrollada por Hyman Minsky durante los años 70's, economista Estadounidense considerado poskeynesiano, deja entender como la industria del transporte marítimo como parte de la economía ha venido siendo afectada por las crisis internacionales.

La teoría económica ha producido diversos modelos de gestación de crisis. Uno de los modelos más sencillos para explicar la ocurrencia de crisis internacionales es el desarrollado por Hymann Minsky.

Bajo los criterios de Minsky, la ocurrencia de una crisis financiera internacional siempre es precedida por una fase de auge económico y financiero, caracterizada por un aumento de la confianza y de la visión optimista. Tal perspectiva lleva a aumentar la tendencia de los agentes económicos a tomar mayores riesgos, puesto que la percepción del nivel de contingencia de los mismos se ve disminuida. (CEPAL, 2010, p. 9)

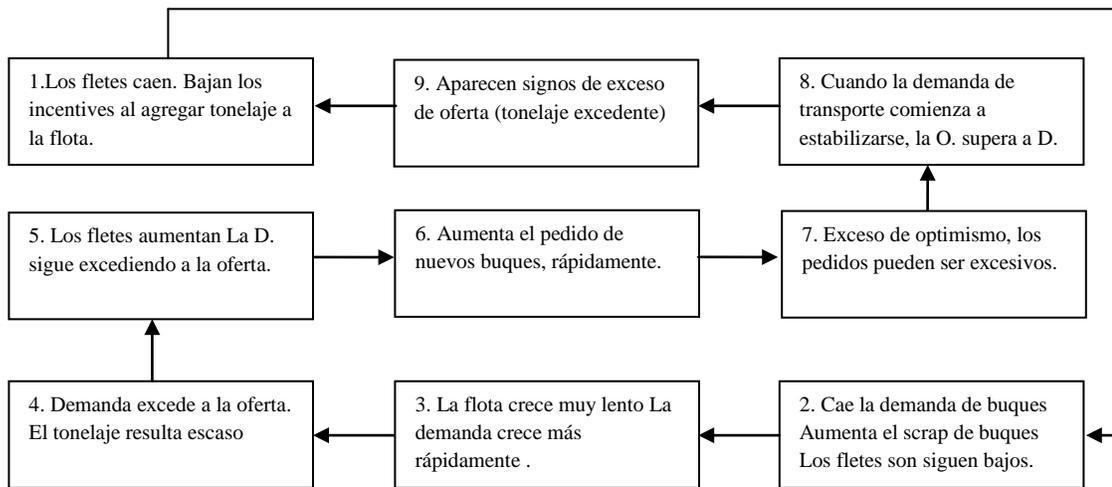
Igualmente, es importante precisar que la industria del transporte marítimo es afectada por ciclos algunos positivos y otros absolutamente devastadores. Como lo es el denominado “ciclo de los cerdos, descrito por el premio nobel de Economía 1969, Jan Tinbergen, “en el que la cantidad ofrecida presente es función del precio del periodo anterior, o de los periodos anteriores” (Cepal, 2010, p. 15).

Ante una situación de precios (fletes) bajo, en el sector marítimo se construye menos y se pasa a desguace más cantidad de buques. Cuando la demanda aumenta requiriendo mas servicios de transporte, la oferta (medida en cantidad de buques y/o de disponibilidad de capacidad efectiva de transporte) no está en condiciones de responder rápidamente, los fletes suben y recomienza la construcción, provocando posteriormente sobreoferta, baja de fletes, etc. (Cepal, 2010, p. 15).

De acuerdo a CEPAL (2010) el ciclo marítimo ha sido protagonista de la historia misma del transporte marítimo, y autores como Martin Stopford y otros, han verificado el funcionamiento histórico y moderno del ciclo: en el caso de Stopford, presenta evidencia desde 1869 hasta finales del S. XX. Se trata de una cierta secuencia temporal de equilibrios y desequilibrios de oferta y demanda de servicios de los mercados marítimos, que combina la acción de los incentivos de precios y la falta de simultaneidad en la producción de buques, en el marco de una demanda dinámica y exógena. La figura a continuación, brinda una idea del funcionamiento del ciclo marítimo.

GRAFICA 1

ESQUEMA DEL CICLO MARITIMO



Fuente: Ricardo J. Sanchez, DRNI.CEPAL, Naciones Unidas

Grafica 1, Elaboración propia (CEPAL, 2010, p. 15)

Tomando en consideración que la industria del transporte marítimo no es ajena a las crisis internacionales y el dinamismo de sus ciclos son un hecho, es importante entender el porque se ordenan la construcción de buques de mayor capacidad. Almazán (2009) afirma: “El aumento de capacidad de los buques sigue proporcionando economías de escala” (p.27).

Aunque no se sabe con certeza si se construirán buques de más de 18,000 TEUs de capacidad, o si alguna vez llegaran a ser operativos los superbuques portagabarras, el auge reciente del tamaño

de los buques no se detendrá en el máximo actual. La proporción de buques postpanamax utilizados para el transporte habrá de aumentar y otro tanto ocurrirá con su porte medio.

Si bien este incremento de capacidad es tecnológicamente posible, existen factores que indican que se está llegando a un punto de inflexión en el equilibrio de los costes y capacidad de los buques (costes de inversión, capacidad de las terminales para atender los buques de 12.500 TEUs y mayores, etc.). (Almazán, 2009, p. 27)

Quien fuese el primero en hablar de economías de escala fue el reconocido padre de la economía Adam Smith, quien en 1776 publicara la considerada su obra más célebre, **La riqueza de las naciones** (título original en inglés: *An inquiry into the Nature and causes of the wealth of Nations*). La teoría de Adam Smith se basa en la idea de que a más productividad menor será el costo.

DESARROLLO DEL TRABAJO

Conceptos relevantes que han desarrollado en los últimos 4 años la actual crisis de sobreoferta.

De acuerdo a lo expresado por Fernandez (2009) la industria del transporte marítimo tiene una gran influencia en el comercio internacional especialmente por la confianza que genera el sistema, la agilidad en el paso de aduanas, debido a las características de algunas mercancías, físicamente sería imposible moverlas a través de otro medio, comparado con otros medios de transporte resulta ser más económico, con el aumento en el uso de los contenedores se convierte en un medio de transporte más seguro, su industria evoluciona de manera continua (buques, puertos, instalaciones portuarias).

Al mismo tiempo el autor describe como durante los últimos cincuenta años el comercio internacional ha venido aumentando obligando a la industria a especializarse para atender de

manera más eficiente y económica las nuevas tendencias del mercado. E incluso las mismas industrias se han tenido que desplazar para estar cada vez más cerca de los puertos o incluso dentro de ellos, de esta manera reducir el impacto de los altos costos del transporte terrestre.

De esta manera Fernandez (2009) resume en los siguientes 5 puntos las tendencias que marcan el contexto de la evolución del transporte marítimo en los últimos años:

- Innovación tecnológica, basada en la mecanización, la automatización, la computarización y los sistemas avanzados de telecomunicaciones.
- Especialización y aumento del tamaño del buque para obtener economías de escala.
- Introducción y desarrollo del concepto “centro de carga” o hub, basado en el uso extenso de operaciones “feeder” y de la intermodalidad.
- Organización de servicios marítimo-terrestres integrados, bajo el principio de transporte “puerta a puerta”.
- Se ha producido una fuerte concentración empresarial para afrontar la competencia y para poder presionar tanto al transportista terrestre como al puerto.

(Fernandez, 2009, p. 40)

Otro reciente estudio realizado en España por Jose Luis Almazan Palomino (2009), describe como ha venido evolucionando el transporte marítimo mundial. De acuerdo al autor, el mundo actual se encuentra fuertemente influenciado por el movimiento de dos grandes grupos económicos:

- El grupo de los 8 (G-8), países miembros: Estado Unidos, Alemania, Japón, Francia, Italia, Reino Unido, Canada y Rusia.
- El Eje Asiático, formado por el sureste Asiático, China e India. El 40% de la población mundial se concentra en China e India y además contribuyen con más del 20% del PIB mundial.

Basados en esta investigación de Almazan (2009) , es importante resaltar los siguientes puntos:

- Estados Unidos es la primera potencia económica mundial. Mantiene una sólida economía como resultado de su fuerte demanda interna. Su actividad exportadora representa cerca del 10% de su PIB.
- Europa cada día muestra una clara tendencia de dependencia de los países Asiáticos.
- Las exportaciones de China junto con India crecen a un ritmo de 30% en los últimos años.

Este escenario mundial marca la propensión a un escenario de expansión por parte del transporte marítimo a fin de atender las necesidades de este nuevo mundo globalizado.

Casi el 90% del comercio internacional de mercancías medido en toneladas se transporta por vía marítima. Según cifras proporcionadas por la UNCTAD, en 2007 se desplazó por esta vía un total de 7.700 millones de toneladas en una flota de 35.000 buques que superan los 1.000 millones de toneladas de peso muerto (TPM). El recorrido total de estas mercancías fue de 31.6 billones de toneladas – milla. En consecuencia cada tonelada se desplaza una media de unas 4.100 millas. (Almazan, 2009, p. 32)

Importante mencionar que el transporte marítimo no es el mismo para el movimiento de todas las mercancías. Fernandez (2009) los agrupa así: graneles líquidos (como el petróleo y sus derivados) y los graneles sólidos (como el carbón , hierro, el grano, etc). Almazan (2009) indica que el 60% de lo que se consideran graneles sólidos es carga que se puede mover en contenedores “lo que supone un tráfico de unos 142 millones de TEUs transportados en 2008 y 500 millones de TEUs manipulados en el mundo al año” (Almazan, 2009, p.21).

De acuerdo a lo afirmado por Almazan (2009) estudios recientes confirman que el transporte marítimo internacional debe su crecimiento a la mayor preferencia de usar el contenedor para la manipulación de las mercancías; “este crecimiento del tráfico contenerizado se desglosa en cuatro grandes categorías: import-export, transbordos llenos, import-export vacíos y transbordo vacíos” (Almazan, 2009, p.22). Considerando que de los mayores retos de la industria marítima es el transporte de vacíos hacia Oriente.

Evolución del tamaño de los buques durante los últimos 4 años comparado con el crecimiento de la demanda de los volúmenes de carga.

Un reciente reporte de la compañía SeaIntel (2014) indica que 64 de las motonaves con una capacidad nominal superior a los 10,000 TEU fueron ordenadas desde el último verano, es decir es un total de ordenes de nuevos barcos de al menos 900.000 TEU. La pregunta es si en efecto esta capacidad es suficiente o no, necesaria o no.

El estudio realizado por esta compañía especializada en transporte marítimo, indica que bajo una perspectiva global es claramente demasiado. Las últimas estadísticas analizadas por Alphaliner (periódico virtual de distribución privada y semanal de la industria naviera) apunta hacia una inyección global de incremento de la capacidad portante de 6.6% en 2014 y 9.1% adicional en 2015. Las actuales ordenes de entregas para 2016 concentran medio millón de TEUs adicionales.

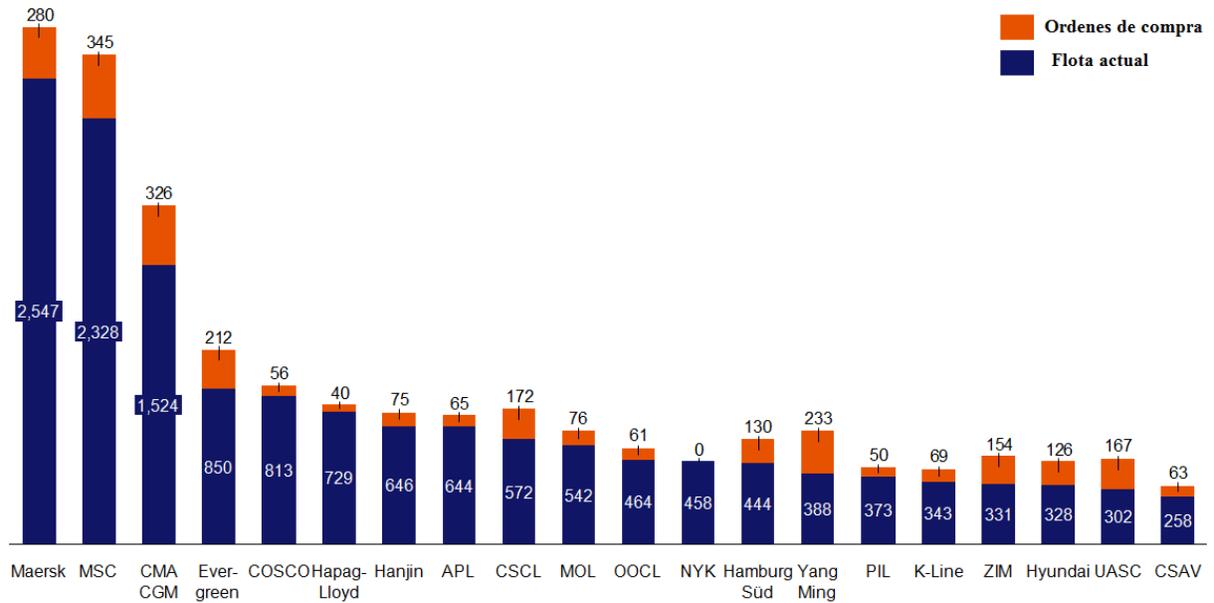
De acuerdo a SeaIntel (2014) la capacidad global en 2013 excedió la demanda del comercio de transporte de mercancías en 3.3%. Es decir, si la demanda global crece esto sería solo para absorber el exceso de capacidad de 2013, por lo tanto la industria del transporte marítimo requiere crecer 9% adicionales para los años 2014 y 2015 para poder consumir el exceso de capacidad portante al momento de las entregas. Este análisis, aun no está teniendo en consideración el exceso de capacidad entregada a inicios de la crisis. SeaIntel (2014) afirma: “Desde esta perspectiva, es cierto pensar que un fundamental y estructural re-balance de oferta y demanda será únicamente desde 2016, a menos que veamos un doble crecimiento de la demanda global” (p.10)

Sin embargo los observadores del mercado, son consientes, que hay aun mas inyección de capacidad de la que se ve a simple vista (SeaIntel, 2014) . Es igualmente importante el tamaño de los buques que serán entregados. Las motonaves de mayor tamaño son empleadas en los tráficos entre Asia – Europa, el siguiente escalón de motonaves son empleadas en los mercados transpacíficos, y los barcos de capacidad media son empleados en mercados de menor tamaño; situación conocida en la industria del transporte marítimo como efecto cascada.

El siguiente grafico refleja la actual flota de contenedores y órdenes de compra pendiente por entrega para las 20 principales líneas más grandes de la industria del transporte marítimo.

La medida es tomada en millones de TEUs.

GRAFICO 2
TOP 20 LINEAS NAVIERAS



Grafica 2, Elaboración propia

(Presentación Corporativa Hapag Lloyd Colombia, fuente Transmodal Enero 2014)

Continuando con el punto señalado en el párrafo anterior, en lo siguiente se amplía el concepto del efecto cascada y el porque los expertos indican que la actual crisis de exceso de oferta será superada en 2016.

Tal como expresado previamente, es importante resaltar los principales corredores por los que se moviliza la carga contenerizada:

Asia – Europa

Tal como lo señala SeaIntel (2014) este trafico es el punto de partida. El numero de motonaves que se destinan para operar en esta ruta se toma teniendo en cuenta los puertos más lejanos de Asia y los más lejanos de Europa Norte / Europa Mediterráneo.

Como un promedio este corredor requiere 10.5 motonaves y el actual promedio de tamaño de estos barcos es de 10,600 TEUs. Como nos movemos al final de 2016, la mayor parte de las motonaves se han entregado, y nosotros asumiremos que las motonaves mas grandes se destinaran a esta ruta. Como consecuencia, el promedio del tamaño de las motonaves a este punto será de 13.800 TEUs. (SeaIntel, 2014, p. 11)

SeaIntel (2014) afirma que el incremento del tamaño de las motonaves tendrá como resultados que la frecuencia de los servicios dejen de ser de manera semanal, eso si la oferta y demanda general se mantiene balanceada. Con un incremento de la demanda de un 15% promedio hasta 2016, el numero de servicios semanales se reducirá de 34 a 30 servicios. Como consecuencia de este hecho el corredor Asia – Europa empleara 315 motonaves para 2016.

De acuerdo al análisis realizado por SeaIntel (2014) las navieras de mayor tamaño para 2016 controlaran 334 motonaves por encima de los 10.000 TEUs, esto quiere decir que 19 motonaves estarían consideradas como exceso en este corredor.

Transpacífico

Este corredor se compone por dos diferentes mercados: Asia – Costa Este de Estados Unidos y Asia – Costa Oeste de Estados Unidos. En la Costa Oeste de Estados Unidos se emplean motonaves en promedio de capacidad de de 6500 TEUS, mientras que en la Costa Este de Estados Unidos las motonaves utilizadas son en un promedio de capacidad de 5500 TEUs y es consecuencia principalmente de la limitación del tamaño de las esclusas del canal de Panamá lo que limita el tránsito de motonaves de mayor capacidad.

De acuerdo con SeaIntel (2014) , en este corredor para 2016 en promedio el tamaño de las motonaves será de 9000 TEUs, incluyendo incluso la ruta hacia la Costa Este de Estados Unidos,

lo anterior gracias a los planes de expansión del canal de Panamá los cuales ya están siendo ejecutados.

Según el artículo de SeaIntel (2014), asumiendo la demanda global crezca 15% , significa que en este corredor los servicios semanales se reducirán de 39 servicios a 33 servicios. Así las cosas, esta ruta empleara 335 motonaves. Ya se tiene 19 motonaves con capacidad superior a los 10.000 TEUs , las cuales serán usadas. Adicionalmente las principales 20 líneas navieras controlaran 439 motonaves en el rango de 8.000 – 10.000 TEUs, por consiguiente se estarán necesitando 316 motonaves. Esto deja un grupo de 128 motonaves con un tamaño promedio de 8.000 – 10.000 TEUs y no motonaves por encima de los 10.000 TEUs.

Otros tráficos

SeaIntel (2014) resalta la participación de otros importantes corredores en los que se emplean motonaves de 8.000 TEUs, estos son: Asia – Medio Oriente , Europa – Medio Oriente, Lejano Oriente – Sur America y Europa – Sur America.

En estos mercados de acuerdo a lo indicado por SeaIntel (2014) se puede asumir que se estarán usando totalmente las capacidades de las motonaves de 8000 TEUs , de esta manera este corredor estaría empleando 122 motonaves con capacidad igual o superior a los 800 TEUs. Recordemos que de acuerdo al punto anterior se tiene un “remanente” de 128 motonaves.

Desde esta perspectiva, lo que la actual orden adicional de construcción de motonaves puede de hecho ser absorbida mientras se mantenga un balance positivo entre la oferta y la demanda, según lo señalado por SeaIntel (2014) ya que son las motonaves de mayor tamaño las que están siendo ordenadas. El efecto en los corredores pequeños que emplean naves de hasta 8.000 TEUs podría ser caso contrario a los grandes corredores, negativos.

Como una aproximación podríamos asumir que 2 servicios adicionales semanales en los corredores secundarios mencionados están incrementándose a motonaves de capacidad superior a 8.000TEU+. En este caso, nosotros encontramos en el Mercado una necesidad de 86 motonaves, con un tamaño promedio de 9.000 TEU lo cual sumaria un total de 774.000 TEU de ordenes adicionales. En este caso es imperativo notar que esta situación mantendría el balance en los corredores previamente informados, el impacto negativo en todos los otros corredores y será notablemente negativo. (SeaIntel, 2014, p. 12)

Lo resaltado por SeaIntel (2014) es el enfoque que se debe tener hacia el crecimiento de la demanda. Si la demanda crece 15% durante los siguientes 3 años (2014 – 2015 – 2016) es aun pesimista. Mientras si la demanda crece un 25%, la utilización de motonaves en los dos tráficos dominantes (Transpacíficos y Asia – Europa) se incrementaría de 650 motonaves a 725 motonaves. De estas, 32 motonaves tendrían un tamaño de 14.000 TEUs , 33 tendrían un tamaño de 9.000 TEUs para una utilización combinada de 835.000 TEUs, según lo afirma SeanIntel (2014).

Este artículo elaborado por SeaIntel (2014) concluye que si la demanda mantiene la actual tendencia de 5% de crecimiento por año y solo se incorporan motonaves por encima de 8.000 TEUs en los corredores secundarios, en donde ya se está viendo que al menos una de estas motonaves no se encuentran en su total utilización, entonces es claro que motonaves de mayor tamaño no serán ordenadas para entrega hasta 2017.

El siguiente gráfico muestra una tendencia del crecimiento del mercado anual proyectado hasta 2018, tomando como medida millones de TEUs.

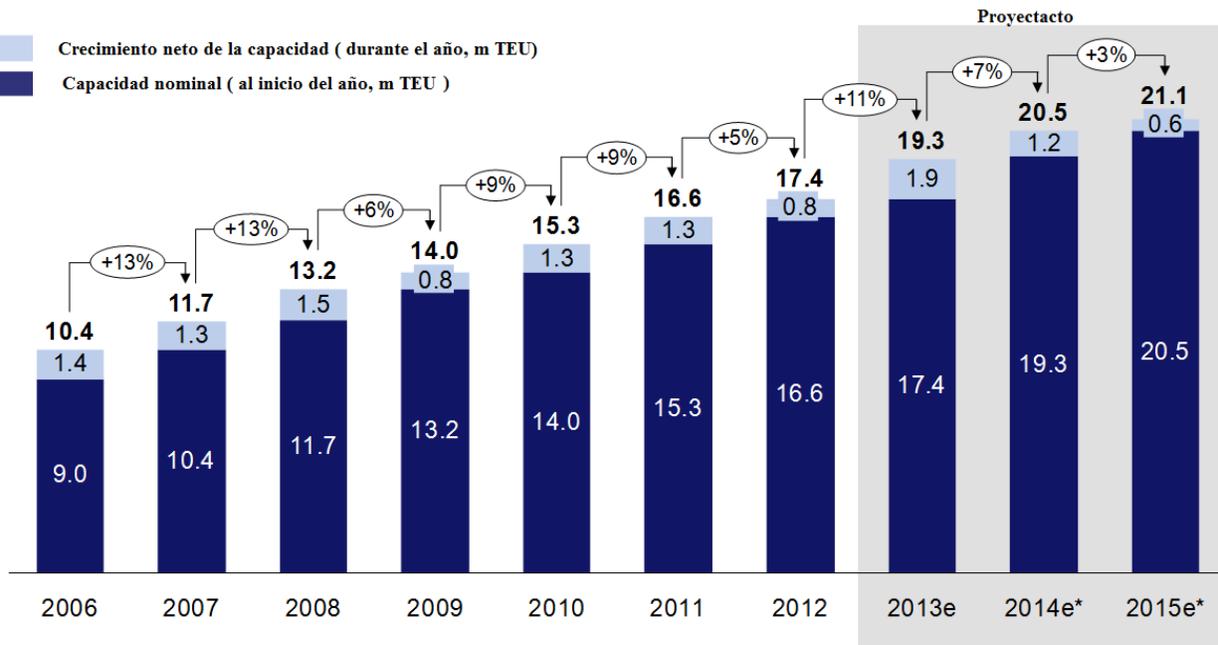


Grafica 3, Elaboración propia

(Presentación Corporativa Hapag Lloyd Colombia, fuente IHS Global Julio 2013)

El siguiente grafico muestra el desarrollo de la capacidad global de capacidad portante incluyendo las órdenes de compra proyectado hasta 2015.

GRAFICO 4
CAPACIDAD GLOBAL

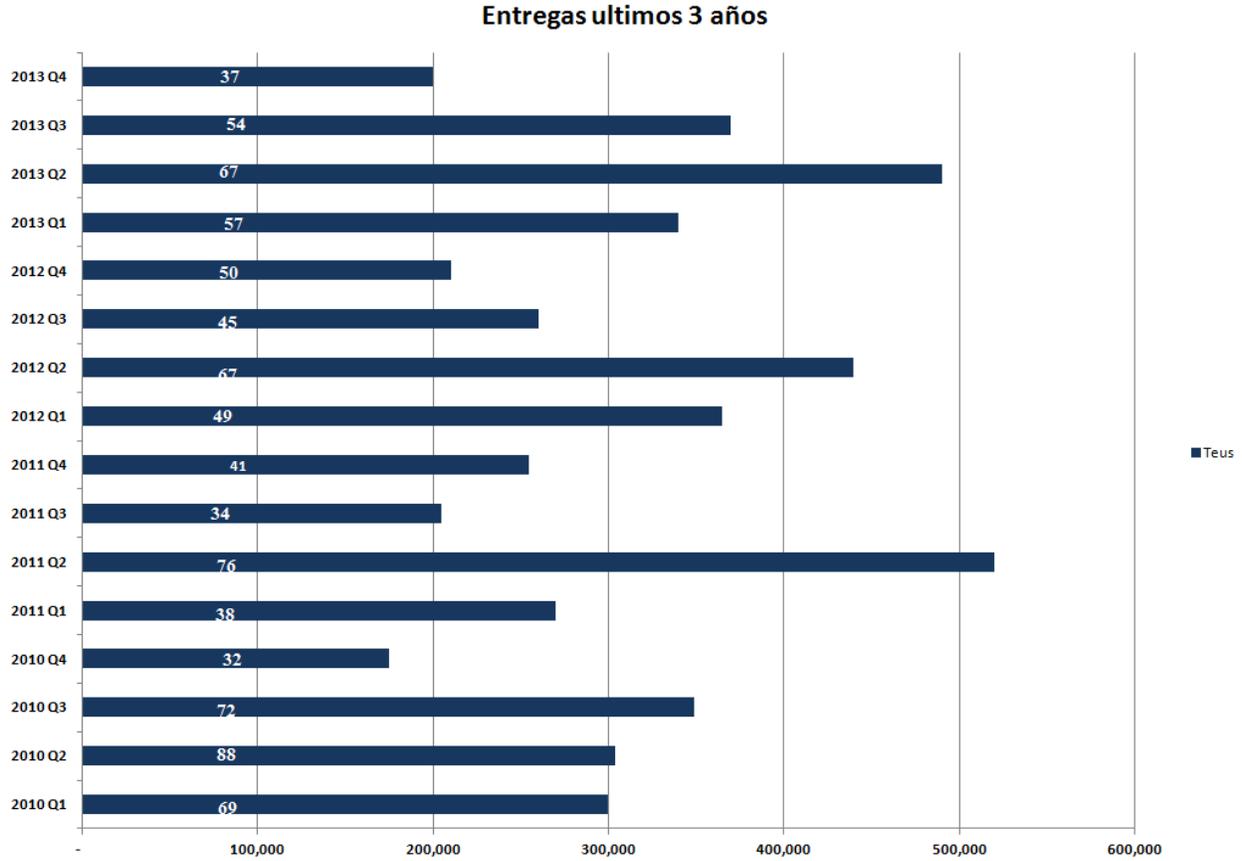


Grafica 4, Elaboración propia

(Presentación Corporativa Hapag Lloyd AG, fuente MDS Transglobal Marzo / Abril 2013)

El siguiente grafico refleja en términos de tiempo durante los últimos 3 años las entregas de las ordenes de motonaves. La medición se ha realizado por trimestre comparando con la capacidad neta incrementada que se introduce en el mercado.

GRAFICO 5



Grafica 4, Elaboración propia
(Alphaliner, Marzo 2014)

Influencia de la industria del transporte marítimo en la comercialización de mercancías y los precios finales al consumidor.

A medida que la industria del transporte marítimo va evolucionando y el tamaño de las motonaves se acomodan a la demanda de carga, es de esperar que los precios sufran variaciones. El estudio realizado por CEPAL (2010) señala como el tráfico de Asia – Estados Unidos no presenta fluctuaciones importantes en los precios mientras que el tráfico de América del Sur y Estados Unidos mostraron una disminución en los fletes marítimos entre 4% y 6%. Durante 2008, “en los tres trimestres siguientes, los precios se desplomaron: con excepción de las rutas Norteamérica/ Europa y Asia/Europa, todos los precios quedaron por debajo de su situación en el punto menor del ciclo” (CEPAL, 2010, p. 30).

En el siguiente gráfico ilustra las variaciones de los fletes marítimos durante el periodo 2001 – 2009:

PERIODOS DE ASCENSO	PERIODOS DE DESCENSO
Tercer trimestre de 2002 al cuarto trimestre de 2004: ascensos desde un 29% para la ruta Asia – Estados Unidos, hasta un 66% para la ruta Asia – Europa.	Primer trimestre de 2001 al segundo trimestre de 2002: caídas de hasta un 40% para la ruta Asia – Europa.
Segundo trimestre 2007 a segundo trimestre 2008: ascensos desde un 5% para la ruta Europa – Estados Unidos, hasta un 50% para la ruta Asia – Europa.	Tercer trimestre 2008 a segundo trimestre 2009: caídas generalizadas (hasta un 90% para la ruta Asia – Europa, aunque para el caso de las rutas de Europa – Estados Unidos y Asia – Europa las caídas se produjeron en el primer trimestre 2008).
Tercer trimestre 2009: ascensos desde un 5% para la ruta de América Latina (Costa Norte América del Sur – América Central), hasta un 48% para la ruta Asia – Europa, que muestran el inicio de la recuperación después de la crisis 2008 – 2009.	

Fuente: Ricardo J. Sanchez y Maricel Ulloa S. DRNI / CEPAL, Naciones Unidas

Elaboración propia (CEPAL, 2010, p. 32)

CONCLUSION

La presente investigación permite establecer las siguientes conclusiones conforme se han desarrollado los objetivos de la misma:

1. El tamaño de las motonaves es determinante para la industria del transporte marítimo. Las ordenes de motonaves de tamaño superior a los 8. 000 TEUS son el resultado de una previa planeación no solo de las tendencias del comportamiento de la oferta y la demanda, sino también a las búsqueda de maximización de eficiencia y por ende del costo de la operación. Es a su vez, una estrategia de las empresas de esta industria para capturar una mayor participación del mercado global, teniendo en cuenta que, entre mayor es la capacidad portante de la motonave, será mucho más conveniente beneficiarse de la penetración de los grandes corredores así como del efecto cascada que le permite mantenerse vigente en los mercados de menor tamaño.
2. La sobreoferta de capacidad portante actualmente visible y percibida en la industria del transporte marítimo es consecuencia de un ciclo, una vez, la oferta y la demanda se estabilicen, las motonaves se reacomodaran en los diferentes corredores de acuerdo a su tamaño, de manera que se puedan recoger los frutos del sacrificio económico que le ha implicado a las compañías de este sector, al poner en riesgo sus ingresos en las épocas en las que los precios aun no repuntan.
3. Los usuarios de este tipo de transporte deben ser conscientes de los ciclos a los que está sometida esta industria, de manera que, la planeación logística y comercial vaya de la mano con los cambios que en términos de precios se presentan. En los tiempos en los que los fletes presentan considerables periodos de descensos, evidentemente el usuario puede tomar ventaja para ser más competitivo con sus productos, ofreciendo mejores precios al consumidor o disminuyendo sus costos; sin embargo, en las épocas en la que los fletes presentan incrementos, los usuarios deben estar completamente preparados para seguir compitiendo en un ambiente más completo. De manera, que basar los precios finales única y exclusivamente en las tendencias del transporte marítimo, no es un buena estrategia para los usuarios de esta industria.

REFERENCIAS

Almazan, J. (2009). Optimización de la unidad de explotación del concesionario operador de terminal de contenedores. Aplicación al sistema portuaria español. Universidad Politécnica de Madrid, España. Recuperado del sitio de internet <http://oa.upm.es/3065/>

Alphaliner. (2014, 11 de Marzo()). Alphaliner weekly Newsletter. 11, 8

CEPAL. (2010). La industria del transporte marítimo y las crisis económicas. Recuperado del sitio de internet de Naciones Unidas CEPAL, <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/3/40673/P40673.xml&xsl=/Transporte/tpl/p1f.xsl&base=/transporte/tpl/top-bottom.xsl>

Fernandez, L. (2009). Evolución del transporte marítimo internacional. Aplicación al mediterráneo occidental. Conferencia llevada a cabo en el XXVII Congreso Semana del estudio del mar, Santiago de Chile, Chile. Recuperado del sitio de internet <http://www.asesmar.org/conferencias/temas/puertosytransportemaritimo.htm>

Hapag Lloyd Colombia LTDA, Presentacion corporativa Enero 2014 . 7, 35, 38

SeaIntel Maritime Analysis. (2014, 16 de Febrero). SeanIntel Sunday Spotlight. 148, 10- 13