

ACTUALIZACIÓN MARÍTIMA:
MANTÉNGASE AFLOTE



Como peces en el agua, estas cinco tendencias marítimas tienen a los expedidores balanceándose y desplazándose a través de las corrientes económicas.

Por Karen M. Kroll





Hapag-Lloyd es miembro de THE Alliance, alianza formada por transportistas marítimos que dan servicio en rutas este-oeste para mejorar los tiempos de tránsito y la confiabilidad, y ofrecer más opciones de transporte a los expedidores.

La industria naviera internacional representa aproximadamente el 90 por ciento del comercio mundial, según la Cámara Naviera Internacional. Eso significa que cualquier tendencia que afecte a la industria marítima repercute en los expedidores. Enseguida se presentan cinco tendencias marítimas:

1. CONSOLIDACIÓN DE TRANSPORTISTAS Y ALIANZAS

“La consolidación de transportistas está teniendo un impacto enorme en las industrias marítima y de conexión”, comenta Edward Kelly, Director Ejecutivo de la Asociación Marítima del Puerto de Nueva York y Nueva Jersey. Entre las transacciones recientes: A finales de 2017, Maersk Line completó la adquisición de Hamburg South. En 2016, el gigante naviero francés CMA CGM adquirió NOL, con sede en Singapur.

Junto con la consolidación total, también han proliferado acuerdos de operación o alianzas entre las navieras. En 2016, por ejemplo, CMA CGM, COSCO Container Lines, Evergreen Line y Orient Overseas Container Line anunciaron la alianza OCEAN Alliance. También en 2016, Hapag-Lloyd, Mitsui O.S.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha, Yang Ming y varias navieras más formaron THE Alliance para cubrir las rutas comerciales de este a oeste. La complejidad, escala y eficiencia de estas operaciones se convirtieron en barreras para la entrada de cualquier competidor nuevo, observa Kelly.

Además, a medida que los transportistas unen sus fuerzas, ya sea mediante un acuerdo de fusión, adquisición u operación, el número tanto de líneas de vapor como de viajes suele disminuir. Como resultado, “los propietarios de carga beneficiosos tienen menos opciones y servicios disponibles”, agrega Kelly.

En el pasado, cada línea naviera tenía su propio conjunto de factores competitivos; por ejemplo, cuándo navegó y en qué terminales hizo escala. Eso se ha disipado en gran

medida. “Varias líneas que comparten el mismo puerto de carga, día de carga y puerto de descarga reducen su capacidad para diferenciarse”, señala Kelly. “Por consiguiente, cuando los transportistas terminan compitiendo en precios, es una carrera en espiral descendente”, añade.

Sin embargo, este entorno podría no durar para siempre. La consolidación significa inevitablemente menos competencia. Como en cualquier industria, es probable que conduzca a tasas más altas.

¿Es probable que haya aún más consolidación? No entre los grandes transportistas, según Nils Haupt, portavoz de Hapag-Lloyd. Para empezar, la mayoría de los grandes transportistas están asimilando las fusiones que ya han completado. Además, es probable que las autoridades gubernamentales de diferentes países estudien cualquier transacción futura detenidamente, les preocupa que las compañías resultantes se fortalezcan tanto que logren sesgar el mercado.

2. TAMAÑOS DE BARCO MÁS GRANDES

Una de las razones por las que muchos transportistas se alinean con sus ex competidores es que los tamaños de barco tienden a aumentar. Hace quince años, un barco que podía transportar entre 6,000 y 8,000 TEU se consideraba enorme, recuerda Bradley Lima, decano y Vicepresidente de asuntos académicos de la Academia Marítima de Massachusetts. Hoy en día, muchos barcos pueden alojar entre 16,000 y 18,000 contenedores.

Los barcos más grandes introducen economías de escala mayores, comenta David White, Secretario y Tesorero de la Asociación Nacional de Organizaciones Marítimas y Vicepresidente Ejecutivo de la Asociación Marítima de Virginia y de la Asociación de Navegación de Hampton Roads. La ventaja por lo general es un costo de transporte unitario más bajo, lo que puede significar ahorros para los expedidores.

En el reverso de la moneda, los barcos se han vuelto tan grandes que sólo un número limitado de puertos puede manejarlos de manera eficiente, aunque muchos puertos están tomando medidas para alojar buques más grandes. Por ejemplo, en agosto de 2018, el Puerto de Houston recibió tres grandes contenedores de 270 pies de altura, mismos que pueden ser cargados y descargados por buques que alojan hasta 22 contenedores a lo ancho. Pero incluso con estas capacidades de alojamiento, los expedidores deben supervisar el tamaño de los barcos que mueven su carga y los puertos que pueden manejarlos. El objetivo es encontrar una ruta que les permita tener acceso a su inventario lo más rápido posible, una vez que el barco llegue a tierra.

La proliferación de barcos masivos también contribuye a la sobrecapacidad en el mercado marítimo. “Las navieras están añadiendo capacidad a la flota más allá de la demanda”, observa White. Si bien sigue habiendo un exceso de capacidad, éste puede ser ventajoso para los transportistas, agrega, ya que actúa como un tope en los precios.

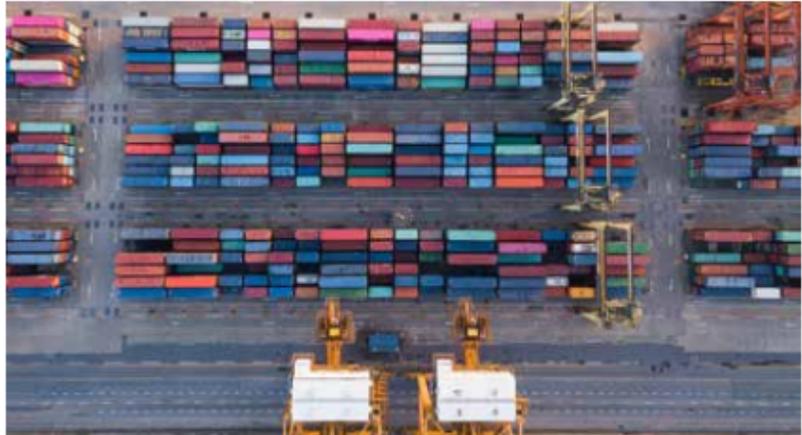
3. CUELLOS DE BOTELLA

Otro impacto del número creciente de barcos masivos es la gran cantidad de espacio y el equipo más grande que requieren una vez que atracan en el puerto. Los puertos deben ser lo suficientemente profundos para manejar a los buques y su equipo necesita procesar de manera eficiente los miles de contenedores que los barcos están transportando.

Luego, para que la mercancía se mueva rápidamente hacia su destino final, los puertos necesitan acceso suficiente a las carreteras y al ferrocarril. En Estados Unidos, “el problema del transpaís es enorme”, asegura la Dra. Joan Mileski, profesora de Administración Marina y Ciencias Marinas de Texas A&M Galveston.

No todos los puertos tienen acceso suficiente a sistemas viales y ferroviarios efectivos. Como resultado, cada vez es más común que los transportistas deban elegir no sólo basándose en la ubicación sino también en si cuentan con estos accesos. “Los expedidores tal vez quieran ir a Nueva York, pero si no pueden llegar allí, irán a Norfolk o Savannah”, agrega Mileski.

La introducción de dispositivos de registro electrónico para camioneros, que impone límites a las horas de trabajo de cada conductor, también puede afectar el transporte marítimo. “Es un efecto dominó”, explica White. “Un suministro de camiones restrictivo puede afectar la capacidad para mover grandes volúmenes de mercancías rápidamente a través de las instalaciones portuarias”. Al determinar las rutas de transporte, los transportistas



El Puerto de Nueva York y Nueva Jersey se encuentra entre los puertos que pueden alojar a los barcos ecológicos más grandes.

deben considerar las diferentes formas en que acceden a sus rutas y redes.

4. AVANCES TÉCNICOS

Durante largo tiempo, muchos transportistas marítimos tuvieron pocos incentivos para acelerar el ritmo al que procesaban los documentos de embarque. Después de todo, el transporte por agua toma un tiempo relativamente más largo que los otros modos de transporte, comenta Kelly. Incluso cuando los documentos se procesaban en forma manual, por lo general no retrasaban los envíos.

Eso está cambiando. Más expedidores solicitan una mayor transparencia y visibilidad de su carga en tiempo real. Además, la creciente digitalización de documentos tales como los conocimientos de embarque dentro de una cadena de abastecimiento más automatizada puede reducir los costos y mejorar la eficiencia.

La cadena de bloques puede ser una forma de abordar el problema. “Tiene el potencial para cambiar la industria”, dice Christine Isakson, profesora adjunta del Departamento de Negocios Internacionales y Logística de la Academia Marítima de la Universidad Estatal de California. El Foro Económico Mundial enumera la cadena de bloques o blockchain entre las cinco tecnologías que pueden cambiar el comercio mundial para siempre, y menciona que blockchain puede hacer que el movimiento de bienes sea más eficiente y confiable, y agilizar la financiación de las operaciones comerciales.

En agosto de 2018, IBM y Maersk crearon TradeLens, una iniciativa para aplicar blockchain a la cadena de abastecimiento global. Más de 20 operadores portuarios y de terminales en todo el mundo están probando la solución.

¿El reto? “Las empresas deben estar dispuestas a ser más transparentes”, señala Isakson. Algunas empresas pueden oponerse a abrir sus transacciones a otros eslabones en sus cadenas de abastecimiento, preocupadas por perder la ventaja competitiva. Al mismo tiempo, pocas empresas pueden permitirse ignorar los avances que ha logrado blockchain.



El portacontenedores Antwerp Trader de Del Monte descarga contenedores refrigerados en el Puerto de Manatee, en Florida. El puerto maneja alrededor de 8 millones de toneladas de carga al año.

Si bien la tecnología ofrece beneficios convincentes, tiene un inconveniente. La ciberseguridad se ha convertido en una preocupación mayor dentro del transporte marítimo. “Por ejemplo, un barco de mil pies de largo puede convertirse en una bomba flotante”, asegura Lima.

De hecho, las preocupaciones sobre los ataques cibernéticos llevaron a la Armada estadounidense a reintroducir el entrenamiento de navegación celeste en 2015. En 2017, la Guardia Costera emitió un borrador de directrices para abordar los riesgos marítimos en virtud de la Ley de Seguridad del Transporte Marítimo. Entre otras, se hicieron estas recomendaciones: Desarrollar un equipo de gestión de riesgos y definir una política de gestión de riesgos cibernéticos. Cuando sea posible, los expedidores deben preguntar a los transportistas sobre los pasos que han dado para protegerse contra las amenazas informáticas.

Las discusiones sobre la tecnología y la industria marítima conducen inevitablemente a preguntas sobre la navegación autónoma –buques autónomos que operan con muy pocos o

sin operadores humanos. La navegación autónoma está por lo menos a 20 años, predice Paul Szwed, profesor adjunto de negocios marítimos internacionales de la Academia Marítima de Massachusetts. Sin embargo, las reducciones de la carga de trabajo resultantes de la automatización son posibles antes de esa fecha, añade.

5. NORMAS AMBIENTALES

Al igual que muchos otros sectores de la economía global, la industria marítima se enfrenta a un escrutinio creciente y cada vez más restricciones sobre su impacto ambiental. “El embarque ecológico es grande”, señala Mileski.

A partir de enero de 2020, muchos transportistas deberán cumplir con el Anexo VI del Convenio MARPOL, el cual reduce el límite global para el contenido de sulfuro del fueloil de los barcos del 3.5 por ciento actual a 0.50 por ciento. Debido a que la refinación del combustible necesario para cumplir con las nuevas normas por lo general cuesta más, es probable que los costos de los transportistas aumenten, expone Kelly. Esto puede

significar también un alza en los costos para los expedidores.

Las mayores restricciones al agua de lastre también repercuten en los expedidores. Los barcos llevan agua en sus tanques de lastre para mejorar la estabilidad y el equilibrio. Cuando un barco toma agua en una parte del mundo, también recoge los organismos que viven allí. Luego, cuando descarga el agua, con frecuencia en otra parte del mundo, introduce los organismos en esa zona. Eso puede causar problemas ambientales.

A partir de septiembre de 2017, muchos transportistas deben cumplir con las normas más estrictas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques. Además de los costos más altos, es posible que los buques tengan que asignar más tiempo para cumplir con las normas. “La industria marítima tiende a ser tradicional”, advierte Isakson. Al mismo tiempo, está cambiando junto con el mundo en el que opera. Eso está influyendo en la forma en que los expedidores establecen sus cadenas de abastecimiento. ■