



INTER TRANSPORT

Año XXXIX - Nº 2.041

7 de noviembre de 2011

SEMANARIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL
INTERNATIONAL TRANSPORT WEEKLY

men'car



Ferrocarrils de la Generalitat e Iberpotash acuerdan redactar el proyecto de ancho internacional para conectar con el futuro Corredor Mediterráneo



La Naval construye el buque tipo fall pipe más grande del mundo

Carga aérea: Una clara oportunidad para las exportaciones de Almería



La apuesta de Progeco Bilbao alcanza buen puerto



El puerto de Bilbao se presentó en Londres ante cerca de 60 exportadores

La naviera Sloman Neptun presenta en Barcelona su nuevo servicio con Argel y su apuesta por el Norte de África



«Las líneas oceánicas perderán dinero en 2012»

Martin Dixon
Business development manager de Drewry



Rickmers incluye al Puerto de Bilbao en sus escalas regulares

Opinión:

«Las navieras oceánicas perderán dinero en el 2012»



Martin Dixon, Business Development manager de Drewry

Página 2

Opinión:

«Las navieras oceánicas perderán dinero en el 2012»

Martin Dixon, uno de los ponentes destacados en la Conferencia sobre Short Sea Shipping, Coastlink Network, celebrada en Bilbao, nos ofrece su visión sobre las tendencias mundiales en la cadena de suministro en un momento de crisis, sobreoferta de espacio y encarecimiento del carburante, lo que llevará, en su opinión, a «la reducción de servicios y puertos, aumentando las rotaciones y el tráfico marítimo de corta distancia».

El último informe trimestral de la consultora Drewry sobre el mercado del contenedor señala que el 2011 debiera haber sido mucho mejor para la industria marítima: el crecimiento anual del 7% de la primera parte del año se contraponen a la sobrecapacidad estructural de las navieras en el corredor Este-Oeste. Esta situación, unida a la «falta de disciplina» de las compañías oceánicas traerá como consecuencia que «perderán dinero de nuevo», en opinión de Martin Dixon, director de la consultora en Londres.

Dixon explicó que su nueva previsión de demanda global prevé crecimientos un poco superiores al 7% para este año, a pesar de la inquietud por la volatilidad en las economías occidentales, «nosotros todavía vemos fuertes volúmenes» en el mercado intra-asiático y en la aparición de nuevos negocios con América Latina. No obstante, existe la amenaza de un exceso de oferta que favorece un descenso en los precios. «Las navieras están más preocupadas en mantener su cota de mercado que en obtener rentabilidad», con la consecuencia de una erosión en las tarifas que incorpora un factor de inestabilidad para los expedidores, así como empresas que financian o suministran a las líneas marítimas.

Un inicio de otoño más débil de lo esperado, con una ocupación de carga de sólo el 80-85%, en la ruta Este-Oeste ha puesto en tela de juicio los negocios marítimos. Estas débiles condiciones en el comercio de transpacífico han conducido a la salida de algunos de los operadores más pequeños, pero a pesar de las intenciones de impulsar la capacidad del comercio este invierno, las tarifas de carga permanecen en niveles no rentables para las compañías oceánicas. Los grandes operadores esperan que los más pequeños «abandonen y se centren en sus mercados regionales» y, así, la industria se reajustará «dolorosamente».

Según el informe, Martin Dixon opina que los operadores principales entre Asia y el Norte de Europa deben retirar capacidad este invierno, si no, las tarifas punto a punto tienen pocas posibilidades de incrementarse. Por ello, «existe la posibilidad que en el 2012 pierdan dinero», salvo que se equilibre la dinámica comercial, ya que «parece improbablemente alcanzar los niveles de flete experimentados en 2009/10».

Durante los próximos cinco años la cadena de suministro deberá reajustarse a la nueva situación económica pero, las ordenes de construcción, en junio pasado, de una capacidad adicional de dos millones de contenedores (feu) en buques de más de 8.000 contenedores, en un 80%, implican el «despliegue en rutas más cortas», de distribución capilar: el short sea shipping.

Las navieras oceánicas más grandes buscan «la economía de escala de buques post-panamax» cada vez más grandes, pero de este modo, la industria corre el riesgo severo de introducir demasiada capacidad al mismo tiempo y anular el ya frágil equilibrio entre el suministrador y su cliente.

Según Dixon «los ciclos económicos ya no suceden cada 4-5 años» sino que se renuevan anualmente y en su opinión serán tres los factores que determinarán como la industria se desarrollará en los próximos 5 o 10 años: el comportamiento de las compañías y sus estrategias comerciales; el incremento en la flota de buques de más de 10.000 contenedores; y el renacimiento de la provisión cercano en Estados Unidos y Europa, con la consiguiente disminución del tráfico oceánico.

Drewry proporciona servicios de consultoría comercial, económica y técnica a la industria internacional del shipping. Con sede central en Londres, dispone de una organización de apoyo en la India y un número de representantes en todo el mundo. Su experiencia reside en los sectores relacionados marítimos y de transporte, a los que viene asesorando desde hace más de cuatro décadas.



Martin Dixon Business Development manager de Drewry

Al habla con:

Martin Dixon, Business Development Manager de Drewry

«Las líneas oceánicas perderán dinero en 2012»

Martin Dixon, uno de los ponentes destacados en la Conferencia sobre Short Sea Shipping, Coastlink Network, celebrada en Bilbao, nos ofrece su visión sobre las tendencias mundiales en la cadena de suministro en un momento de crisis, sobreoferta de espacio y encarecimiento del carburante, lo que llevará, en su opinión, a "la reducción de líneas y puertos, aumentando las rotaciones y el tráfico marítimo de corta distancia".

El último informe trimestral de la consultora Drewry sobre el mercado del contenedor señala que 2011 debería haber sido mucho mejor para la industria marítima: al crecimiento anual del 7% de la primera parte del año se contraponen la sobrecapacidad estructural de las líneas marítimas en el corredor Este-Oeste. Esta situación, unida a la "falta de disciplina" de las líneas oceánicas traerá como consecuencia que "perderán dinero de nuevo", en opinión de Martin Dixon, director de la consultora en Londres. Dixon explicó que su nueva previsión de demanda global prevé crecimientos un poco superiores al 7% para este año, a pesar de la inquietud por la volatilidad en las economías occidentales, "nosotros todavía vemos fuertes volúmenes" en el mercado Intra-asiático y en la aparición de nuevos negocios con América Latina. No obstante, existe la amenaza de un exceso de oferta que favorece un descenso en los precios. "Las líneas están más preocupadas en mantener su cota de mercado que en obtener rentabilidad", con la consecuencia de una erosión en las tarifas que incorpora un factor de inestabilidad para los expedidores, así como empresas que financian o suministran a las líneas marítimas.

Un inicio de otoño más débil de lo esperado, con una ocupación de carga de sólo el 80-85%, en la ruta este-oeste ha puesto en tela de juicio los

negocios marítimos. Estas débiles condiciones en el comercio de tráfico transpacífico han conducido a la salida de algunos de los operadores más pequeños, pero a pesar de las intenciones de impulsar la capacidad del comercio este invierno, las tarifas de carga permanecen en niveles no rentables para las líneas oceánicas. Los grandes operadores esperan que los

posibilidades de incrementarse. Por ello, "existe la posibilidad que en 2012 pierdan dinero", salvo que se equilibre la dinámica comercial, ya que "parece improbablemente alcanzar los niveles de flete experimentados en 2009/10". Durante los próximos cinco años la cadena de suministro deberá reajustarse a la nueva situación económica pero, las órdenes de construcción, en junio pasado, de una capacidad adicional de dos millones de teu en barcos de más de 8.000 teu, en un 80%, implican el "despliegue en rutas más cortas", de distribución capilar: el Short Sea Shipping.

Las líneas oceánicas más grandes buscan "la economía de escala de barcos post-Panamax" cada vez más grandes, pero de este modo, la industria corre el "riesgo severo" de introducir demasiada capacidad al mismo tiempo y arruinar el ya frágil equilibrio entre el suministrador y su cliente.

Según Dixon "los ciclos económicos ya no suceden cada 4-5 años" sino que se renuevan anualmente y en su opinión serán tres los factores que determinarán como la industria se desarrollará en los próximos 5 ó 10 años: el comportamiento de las líneas y sus estrategias comerciales; el incremento en la flota de barcos de más de 10.000 teu; y el renacimiento del aprovisionamiento cercano en Estados Unidos y Europa, con la consiguiente disminución del tráfico oceánico.

Drewry proporciona servicios de consultoría comercial, económica y técnica a la industria internacional del Shipping. Con sede central en Londres, dispone de una organización de apoyo en India y un número de representantes en todo el mundo. Su experiencia reside en los sectores relacionados marítimos y de transporte, a los que viene asesorando desde hace más de cuatro décadas.



Martin Dixon, Business Development Manager de Drewry

más pequeños "abandonen y se centren en sus mercados regionales" y, así, la industria se reajustará "dolorosamente".

Según el informe, Martin Dixon opina que los operadores principales entre Asia y el Norte de Europa deben retirar capacidad este invierno, si no, las tarifas punto a punto tienen pocas