



I la bombolla naviliera va esclatar

Un tsunami recorre el sector marítim. L'espiral de creixement infinit del comerç interoceànic s'ha alentit i ha tirat per la borda les expectatives expansives de navilieres i ports. La tendència a fer vaixells gegantins entra en qüestió i obliga a revisar el model. Els ports de la Mediterrània tampoc no hi són aliens.

Reportatge de Violeta Tena

Han passat moltes dècades des que Edgar Allan Poe va descriure en un dels seus llibres aquell remolí gegant que, enmig de la mar, tot s'ho engolia. Aquella bèstia devoradora no era producte de la imaginació del mestre nord-americà de la literatura. El remolí gegant en qüestió no deixava de ser un fenomen natural que tenia lloc prop de l'arxipèlag noruec de Lofoten, producte d'una combinació endimoniada de corrents i mareas. El resultat era una mena de forat negre capaç de succionar l'aigua a una velocitat de 32 quilòmetres per hora. Aquest remolí en concret l'anomenaven –i l'anomenen– Maelsstrom, un topònim derivat de la paraula composta neerlandesa *malen* (que significa 'triturar') i *stroom* (que vol dir 'corrent'). En el seu relat breu *Descens al Maelstrom*, Poe narrava la història de dos pescadors que morien engolits per la força del remolí marí. Un tercer se'n

feia escàpol, miraculosament.

Un d'aquests remolins sembla haver-se obert al cor del sector de la navegació. Després d'anys d'un creixement fulgurant que semblava imparable, al sector han començat a obrir-se-li unes vies d'aigua que fins ara ningú no havia detectat. En l'epicentre del problema hi ha l'alentiment del comerç mundial i, consegüentment, la baixada en la demanda del transport intercontinental de mercaderies. Menys contenidors movent-se d'un punt a l'altre del planeta vol dir, indefectiblement, menys negoci. Hi ha, però, molts més factors que expliquen el moment crític que es viu en l'àmbit de la navegació: la tendència a fer vaixells més i més gegantins; la concentració de companyies; o la reducció dels nolis, en són alguns. La competència, en un context de beneficis minvants, promet ser ferotge. La suspensió de pagaments de la totpoderosa Hanjin, la vuitena companyia més important del

món, el setembre passat, sembla ser només la punta de l'iceberg. Assistim a "un canvi d'escenari" que "ens obliga a estar més atents a tots els agents que actuem en la cadena", en opinió d'Aurelio Martínez, president de l'Autoritat Portuària de València. Anem, però, a pams.

Ancorats en un miratge

El que les xifres indiquen és que el comerç mundial ha deixat de ser el motor del creixement, com passava fins la dècada passada. El setembre passat, l'Organització Mundial del Comerç (OMC) va preveure un increment per al comerç global del 2,8%. És una xifra important, però limitada si es compara amb els registres d'una dècada abans, quan l'intercanvi de mercaderies rondava el 7%. El comerç continua aportant al creixement del PIB global, però ho fa en una proporció menor a com ho feia abans. La minva està íntimament relacionada amb el comportament de la Xina. El gegant



La suspensió de pagament de Hanjin, la vuitena companyia més important del món, ha evidenciat els problemes que travessa el comerç mundial.

anterior, van actuar i van planificar les seues estratègies com si el creixement hagués de ser il·limitat. Enmig del miratge del creixement infinit, les companyies navilieres es van llançar a una cursa per construir vaixells més i més grans. En només una dècada s'ha passat de vaixells d'entre 5.000 a 8.000 TEU (un TEU és la capacitat de 20 peus, equivalent a la capacitat d'un contenidor de transport) a naus de 18.000 TEU. Des de l'any passat ja solquen els oceans megavaixells de 19.000 TEU, d'una mida equivalent a quatre camps de futbol.

Del que es tractava era d'aprofitar les economies d'escala: en naus més grans podien transportar-se més contenidors i mercaderies i, per tant, optimitzar costos. Segons la consultora Drewry la mida mitjana dels nous vaixells ha crescut d'un 132% en els últims set anys. El comerç, però, no ha augmentat al ritme en què ho feia la capacitat de càrrega. El resultat ha estat un decalatge que ara passa factura a les companyies navilieres. Hi ha menys mercaderies per transportar i més capacitat de càrrega disponibles. O el que és el mateix: menys pastís per a més boques. A hores d'ara, moltes naus salpen només al 60 o al 70% de la seua capacitat de càrrega. "Al voltant del 8% de la flota mundial està aturada", adverteix el president de l'Autoritat Portuària de València. A tot això cal sumar el procés de concentració que en els darrers cinc anys ha protagonitzat el sector de les navilieres. Segons dades del darrer informe de la Conferència de Nacions Unides per al Comerç i el Desenvolupament –UNCTAD en les sigles en anglès–, les cinc principals companyies del sector (per aquest ordre: Maersk, MSC, CMA CGM, Evergreen Marine Corporation i Cosco) van acaparar el 43% del mercat.

Amb l'aigua al coll

La necessitat d'acaparar més i més clients ha dut les companyies a embarcar-se en una guerra de preus que, en última instància i en un context d'alentiment

del negoci, perjudica el seu compte de resultats. Segons l'informe d'UNCTAD abans esmentat, les tarifes per transportar un contenidor estandarditzat de sis metres des d'Extrem Orient al Mediterrani han caigut un 58%. Les tarifes per moure'ls des d'aquesta destinació fins a Amèrica del Sud o la façana del nord d'Europa s'han reduït un 80 i un 58% respectivament. La fallida del gegant Hanjin ha exemplificat fins a quin punt el sector travessa una situació delicada. Hi ha, però, moltes altres transportistes de mida més reduïda que no han resistit aquest nou escenari.

La forta maror en què es mouen els darrers anys ha començat a fer-se visible en els balanços: el 2012 el sector va registrar ingressos de 200.000 milions →

XIFRES BASIQUES PER ENTENDRE LA CRISI MARÍTIMA

El **comerç marítim** va créixer el 2015 un

2,1%

la taxa més baixa des de l'esclat de la crisi financera.

Aquest mateix any, la **capacitat** de la flota mundial va créixer un

3,5%

Aquest any **es desballestaran**

170
portacontenidors

Les **cinc** navilieres més grans del món **controlen** el **43%** del comerç mundial marítim

asiàtic ha passat de créixer quasi un 10% en 2011 a fer-ho al 6,7% actual. El refredament de l'eufòria asiàtica, però, no és l'única raó. "Des de l'inici de la crisi el G-20 ha aprovat 3.500 mesures proteccionistes", explica Aurelio Martínez, per a qui assistim a una "etapa de neoproteccionisme". Els postulats aïllacionistes de Donald Trump no inviten a pensar que aquesta tendència haja de revertir en el curt termini, ans al contrari.

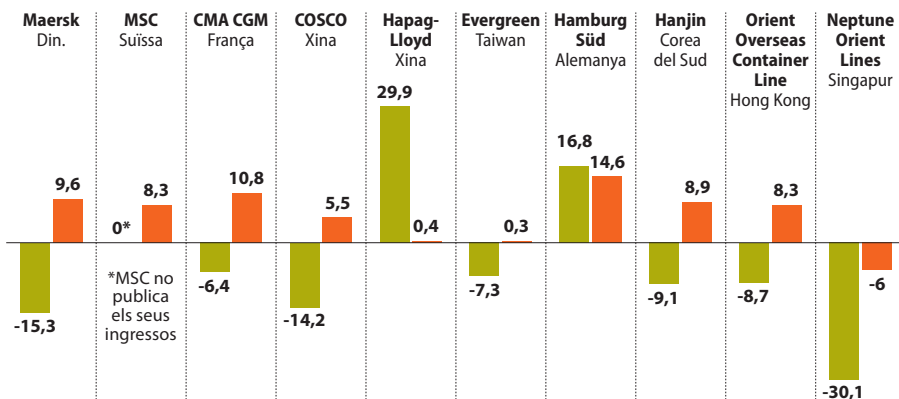
"El transport marítim ha estat creixent amb dos dígitos des dels anys 80. De cop ha passat a créixer a una xifra i jo crec que s'ha parat per sempre, que ja no hi tornaran a haver increments de dos dígitos –explica Jordi Torrent, director d'estratègia del Port de Barcelona–. Això ha generat una sobre capacitat en el sector, tant a nivell de vaixells com a nivell de terminals".

La nova conjuntura ha rebotat a la cara dels agents que intervenen en l'àmbit marítim. Durant les dues dècades

Situació de les deu navilieres més importants del món

Variació del 2015 respecte al 2014, en percentatge

 Ingressos  Capacitat de càrrega



Font: Conferència de les Nacions Unides sobre Comerç i Desenvolupament (UNCTAD)

→ d'euros; aquest any la xifra no arribarà als 130.000. I hi ha més: de les deu principals companyies del planeta, nou van incrementar la seua capacitat de càrrega; en canvi, només dues (les alemanyes Hapag-Lloyd i Hamburg Sud) van aconseguir incrementar els seus ingressos (vegeu gràfic en pàgina 58). Maersk, líder mundial, va reduir els seus ingressos d'un 15,3% i està immersa des de principis d'aquest any en una profunda reorganització interna.

No es pot perdre de vista, d'una altra banda, que les companyies s'enfronten a un dilema de difícil resolució: moltes, en temps de prosperitat, van fer comandes de naus més grans que s'havien d'entregar en terminis de temps d'entre cinc i sis anys. Ara, que ha arribat el moment de l'entrega, no poden desentendre-se'n. La situació és força paradoxal, sobretot si es té en compte que aquest 2016 és previst que desballesten 170 portacontainers, una xifra que dobla la de l'any anterior. "Ens trobem davant d'un escenari d'excés d'oferta, que ha dut a una reducció dels nòlits molt important i ha posat en crisi el model vigent fins ara de tendir cap a vaixells i ports cada volta més grans", argumenta Jordi Torrent, director d'estratègia del port de Barcelona.

Ports XXL

Tampoc els ports han estat aliens a aquesta bombolla marítima. A l'igual que ha passat amb tantes altres infraestructures de transport, també en l'àmbit portuari s'ha registrat una sobreinversió que, en moltes ocasions, no ha respost

a criteris estrictament econòmics sinó de conveniència política. "A Espanya es consideren ports principals fins a 28 instal·lacions", afirma sorneguer Aurelio Martínez, màxim responsable del port de València. "A Espanya existeix una sobrecapacitat manifesta", assegura a EL TEMPS Leandro García Menéndez, catedràtic d'economia aplicada i director de l'àrea de transport i logística de l'Institut d'Economia Internacional de la Universitat de València.

Tanmateix, García Menéndez, considera que tant en el cas del port de València com el de Barcelona, aquesta sobrecapacitat està justificada pel seu potencial futur. "En aquesta matèria, cal pensar en termes de rendibilitat, però també en planificacions a mitjà i llarg

JORDI TORRENT
PORT DE BARCELONA

«REBEM MOLTA PRESSIÓ PER SER EL MÀXIM D'EFICIENTS QUANT A VELOCITAT, FIABILITAT, TRANSPARÈNCIA I COST»

termini. I si bé potser ara hi ha una certa sobrecapacitat, és bo avançar-se als escenaris de futur –assegura aquest expert–. La gran ampliació del port de València, que ara gestiona Noatum, va entrar en funcionament l'any 1997 però es va planificar l'any 92, quan Espanya estava potes enlaire".

Siga com siga, també per als ports de la Mediterrània les noves circumstàncies mundials representen un repte més gran. Perquè en un context de nolis minvants és previsible que les companyies busquen operar en aquells ports que els garanteixen costos logístics i tarifaris més competitius. "Com a port ens afecta molt perquè rebem molta pressió per ser el màxim d'eficients possible, quant a velocitat, fiabilitat, transparència i cost", explica Jordi Torrent, responsable d'estratègia del port de Barcelona. En aquest sentit, tant València com Barcelona, segon i tercer ports de l'Estat respectivament, han treballat per posicionar-se correctament. Tanmateix, la dependència de l'organisme estatal Puertos del Estado –que impedeix als ports tenir una política tarifària completament autònoma–, unida a l'enquistat conflicte amb els estibadors, minva el potencial de tots dos recintes. Això per no parlar de les deficientes connexions ferroviàries que permetrien millorar-ne la intermodalitat amb el tren.

En tot cas, Aurelio Martínez, president de l'Autoritat Portuària de València, invita a espantar les aus de mal avenir. "No som davant d'un context de recessió. El que es reduirà és la taxa de creixement: si fins ara registràvem increments del comerç mundial del 6,9%, ara seran del 3,5%. Això afecta perquè les expectatives de creixement són menors i per tant has de moderar les teues previsions en el temps. Hi haurà, doncs, un alentiment. Dit això, crec que és realista apostar perquè no hi haurà una reducció dràstica de fluxos". Qui sap si, com apunta Martínez, Maelstrom serà més benèvol que no en el relat d'Edgar Allan Poe. ●