



## Rentabilidad desafía a navieras en 2018: Fitch Ratings

La agencia internacional Fitch Ratings consideró que **2018 será un año desafiante para la industria naviera de contenedores en materia de rentabilidad**, ello tras la complejidad que atravesó el sector durante el año pasado con algunas compañías que cerraron el año con déficit.

Los informes financieros o los resultados preliminares publicados hasta el momento indican que **las empresas de transporte de contenedores tuvieron un mejor desempeño en 2017 que en 2016**.

“Esperamos que la mayoría de los transportistas hayan aumentado la rentabilidad, aunque el rendimiento varía de una empresa a otra. Maersk Line generó un EBIT de 634 millones de dólares (mdd) en 2017 en comparación con una pérdida de 421 mdd en 2016; mientras que Hapag-Lloyd y Cosco Shipping también mejoraron sus resultados financieros. Pero mientras que la pérdida operativa de Hyundai Merchant Marine (HMM) en su división de contenedores se redujo a la mitad el año pasado, siguió siendo grande en 280 mdd”, establece la calificadora.

Asimismo, indicó que el crecimiento del volumen de transporte de contenedores varió de 3% para Maersk Line a 30% para HMM, y el crecimiento económico y comercial debería respaldar nuevos aumentos en 2018.

“Pronosticamos que los volúmenes de transporte de contenedores aumentarán en más de 4.5% este año, en consonancia con el comercio mundial del FMI previsión de crecimiento del 4 por ciento”, sostuvo.

Las tasas de flete más altas respaldaron mejores resultados financieros aun cuando los costos de operación aumentaron debido a los mayores precios del combustible. Sin embargo, **no está claro si se mantendrán tasas de flete más altas**.

El índice de carga en contenedores de Shanghái fue en promedio un 27% más alto en 2017 que en 2016. Pero su lectura promedio en el 4T17 fue menor que en el 4T16. **Se ha incrementado marginalmente a principios de 2018, pero sigue siendo más bajo en promedio que en el mismo período del año pasado**.

La recuperación sostenible de las tarifas de flete depende de una disciplina de capacidad continua y constante en la industria. Las tarifas de flete son volátiles y muchos aumentos previos se revirtieron cuando volvieron los desequilibrios de la oferta y la demanda.

Se espera que **el crecimiento de la oferta haya sido de alrededor del 4% en 2017 con una aceleración adicional de más del 5.5% en 2018**, superando nuevamente el crecimiento de la demanda. Esto puede presionar las tasas y hacer que sea difícil mantener la rentabilidad lograda en 2017.

Los nuevos pedidos fueron bajos en 2016-2Q17, pero aumentaron en 2H17, incluidos los mega buques, ya que el sentimiento del mercado mejoró con un enfoque en la escala y el tamaño del buque. **En el 4T17 Maersk Line ejerció una opción para dos nuevos buques**, cada uno con una capacidad de 15 mil 200 TEU para entregar en 2019.

CMA CGM ordenó **nueve mega buques de 22 mil TEU en septiembre de 2017. HMM también anunció una estrategia de crecimiento ambiciosa, con una participación de mercado del 5%** y usando portacontenedores ultra grandes.

El despliegue de mega buques en las rutas comerciales de Europa y Asia continuará contribuyendo al exceso de capacidad en esta ruta y a la "caída en cascada" en otros lugares. También esperamos un menor desguace debido a la mejora de las condiciones del mercado, reduciendo aún más la brecha entre el crecimiento de la capacidad neta y la bruta.

En el mediano plazo, la consolidación continua en el sector debería conducir a una gestión más prudente de la capacidad y a soportar los fletes. **La cuota de mercado de las cinco mayores navieras de contenedores fue 45% en 2016 y se prevé que aumente a 57% en 2018.**

Sin embargo, no hay una sola compañía dominante: se espera que la participación del líder del sector Maersk Line permanezca por debajo del 20% después de su fusión con Hamburg Süd.