



comissió
de
logística

SERGI SAURÍ President de la Comissió de Logística

Les tres hèlixs del sector marítim dels contenidors

Moltes de les inversions portuàries dels darrers anys estan vinculades al tràfic de contenidors. Però, quins factors ho expliquen i quin és el límit del seu creixement?

A escala mundial, un dels tràfics marítics que ha mostrat un més gran dinamisme en les darreres dècades és, sens dubte, el de contenidors. Segons dades de la UNCTAD (*Review of Maritime Transport*, 2014), s'ha passat de moure globalment 50 milions de TEU el 1996 a 160 milions el 2014, any en què es va produir un increment del 4,6% respecte a l'any anterior. Això explica que moltes de les inversions portuàries estiguin vinculades a aquest tipus de tràfic.

Quins són els factors que expliquen aquest comportament? A més del creixement de la demanda a nivell mundial i de les implicacions lògiques de manipular la mercaderia per mitjà d'un contenidor de dimensions estàndard, cal endinsar-se en la pròpia dinàmica del sector. En un entorn global del mercat del transport marítim, les companyies navilieres han evolucionat en dues direccions complementàries: l'eficiència (reducció dels costos mitjans) i la concentració del sector.

GEOMETRIA EFICIENT

Quant a l'eficiència, un dels elements cabdals en què es fonamenta la dinàmica del sector és el de les economies d'escala dels vaixells portacontenidors. La mateixa arquitectura del vaixell, en essència un paral·lelepípede, permet una quantitat de càrrega superior al seu propi volum i possibilita una significativa reducció del cost mitjà amb l'augment de les seves dimensions. Tot rau, doncs, en la seva simple i eficient geometria. Això explicaria que s'hagi passat dels 3.430 TEU de capacitat (L class) el 1981 als 18.000 TEU actuals (la classe Triple E). Ara bé, aquesta tendència al creixement té les seves conseqüències: una major estada del vaixell en port (ineficiència per a les companyies navilie-



res) i la necessitat de més capacitat de les infraestructures portuàries.

Com a aspecte íntimament vinculat a aquest primer factor, les companyies navilieres han desenvolupat rutes marítimes en forma de xarxa hub&spoke: un o diversos ports *hub* (on es concentren les operacions), subministrats pels vaixells de majors dimensions, des dels quals, després, es redistribueix la mercaderia a la resta dels ports en vaixells de menys capacitat,

des, ja sigui en forma de consorcis o d'aliances estratègiques. L'aprofitament de les economies d'escala dels vaixells (i, per tant, de la xarxa hub&spoke), la naturalesa intensiva en capital del sector i els riscos financers són en gran part els motius d'aquesta evolució. En l'actualitat les tres principals companyies marítimes, Maersk, MSC i CMA-CMG, concentren vora el 40% de la capacitat de contenidors de la flota mundial en TEU (*Alphaliner*, 2015).

Els ports hauran de servir un client amb necessitats de productivitat, caldran inversions intensives en capital i dependran d'empreses que operen a escala mundial

els *feeders*. El port d'Algesires, on opera la companyia Maersk, en constitueix un bon exemple. Aquest tipus de xarxa permet l'aprofitament de les economies d'escala dels vaixells.

Pel cantó empresarial, s'ha produït una marcada tendència a la consolidació del sector en les darreres dues dèca-

Es tracta, en definitiva, de tres factors que es retroalimenten, però l'element nuclear cal cercar-lo en la mateixa arquitectura del vaixell. Pel cantó de les inversions portuàries, els ports hauran de servir un client marítim amb necessitats de productivitat, caldran inversions intensives en capital i dependran d'unes empreses que operen a escala mundial.