



## BUQUE

Construcciones Navales Paulino Freire entrega el buque oceanográfico "B.Á.P. Carrasco" a la marina de Perú.



## OPINIÓN

Juan Díaz Cano, presidente de la Real Liga Naval Española.



## ESPECIAL WORLD MARITIME WEEK

La colaboración multisectorial protagoniza una nueva edición de World Maritime Week.

## ESPECIAL II PREMIOS FINE 2017

El pasado 28 de marzo, el sector marítimo español se vistió de gala para celebrar la segunda edición de los Premios FINE 2017.

## VOLVO PENTA

# IPS

IMBATIBLE  
EN  
RENDIMIENTO  
Y  
AHORRO DE  
COMBUSTIBLE



Volvo Penta IPS es una revolución en el mundo marino, y una nueva opción para embarcaciones comerciales. Excelente rendimiento, bajo consumo de combustible y maniobrabilidad insuperable mejoran tanto la eficiencia como el ahorro de combustible.

El nuevo Volvo Penta IPS 1050 y IPS900 MC su inversión en tiempo operativo y un futuro sostenible.

MANIOBRABILIDAD - JOYSTICK OPTIONAL  
MOTORES LIMPIOS Y ESCAPE INTEGRADO

**PREMIUM PERFORMANCE**  
FOR MARINE PROFESSIONALS

**VOLVO  
PENTA**

www.volvopenta.com

## El nunca resuelto mito de la crisis

Por: Juan Díaz Cano, presidente de la Real Liga Naval Española



**L**a explicación de los ciclos económicos sigue siendo a día de hoy la gran asignatura pendiente de la ciencia económica. Desgraciadamente, no existen explicaciones que nos permitan prevenir la llegada de las crisis ni el tiempo que precederá a su desaparición. Tal vez, y a pesar de su escasa profundidad intelectual, la visión más acertada sea la marxis-

ta: las crisis son consustanciales al sistema, y cada nueva crisis funciona como elemento fortalecedor del mismo. En cualquier caso, lo que sí parece evidente es que sistema de mercado y crisis han venido siendo habituales compañeros de viaje. Y lo han sido bajo un esquema de aparente sencillez explicativa. Un mercado de fletes al alza, coincidente con un momento expansivo de la economía, anima a

navieros y armadores a contratar la construcción de nuevos buques. El problema surge de la imposibilidad de contar con estas nuevas unidades a corto plazo. Se necesitan al menos dos años para que estos nuevos buques se encuentren en fase operativa. Este proceso se muestra lineal hasta el momento en que, por motivos de contracción del mercado, se desaconseja la incorporación de las unidades pen-



dientes de entrega. En este instante surge un exceso de oferta que tiene como consecuencia la caída de los fletes y la imposibilidad de muchos armadores de hacer frente al pago de sus préstamos navales.

A partir de aquí la teoría económica nos explica que los navieros con más débil posición crediticia desaparecen, siendo engullidas sus flotas por los navieros que mejor han podido o sabido capear la crisis. Tras un período



## “Los navieros con más débil posición crediticia desaparecen, siendo engullidas sus flotas por los navieros que mejor han podido o sabido capear la crisis”

de tiempo, nunca predecible, el mercado se acaba recuperando, iniciándose un nuevo ciclo expansivo, al que indefectiblemente seguirá otro de carácter depresivo.

### Aumento de las capacidades

Esta sencilla explicación al ciclo aplicada al mercado naviero se complica un paso más al observar que desde, hace algunos años, las compañías navieras han optado por aplicar el concepto de tamaño de planta para hacer más competitivos los fletes ofertados. De este modo, asistimos asombrados al nacimiento de buques portacontenedores con capacidad para transportar 20.000 teus, rolones capaces de albergar en sus bodegas 8.000 automóviles o cruceros con habilitaciones para albergar más de 6.000 pasajeros. Ocurre, sin em-

bargo, que el gigantismo observado en las tipologías navales también tiene sus propias limitaciones, como la ley de los rendimientos decrecientes o algo mucho peor: la caída artificial de fletes aparentemente controlada

## “El gigantismo observado en las tipologías navales también tiene sus propias limitaciones”

por los propios navieros. Hasta hace poco tiempo, se venía achacando a las contracciones del comercio internacional la caída del mercado de fletes. Sin embargo, los cambios observados en las nuevas tipologías na-

vales comienzan a ejercer como elementos distorsionadores del mercado capaces de iniciar por sí mismos ciclos depresivos puntuales más allá del contexto del comercio mundial de productos. Parece razonable pensar que, en un futuro inmediato, el sector naviero precisará de una lenta digestión del exceso de oferta actual de buques y que el próximo ciclo expansivo observará una ralentización en el incremento del tamaño de estos. Si a todo ello se añaden alteraciones a las reglas del mercado como el proteccionismo explícito a la construcción naval, principalmente en Asia, o la reciente amenaza proteccionista anunciada por el nuevo presidente de los Estados Unidos, podremos concluir que para ar-

madores y navieros el mundo nunca será suficiente, y por ello nuevos ciclos depresivos continuarán llegando al mercado sin solución de continuidad y sin que nadie sepa ni pueda prever el momento de su arribada.