

# ¿SE EXTINGUEN LAS NAVIERAS CHILENAS?

Boris Leyton Morán \*

*Para un país con 4300 km de litoral y cuyo principal medio para la exportación e importación de bienes es el mar, pareciera de toda lógica el tener una marina mercante potente que le asegure la no dependencia de terceros.*



y equipos, a cambio de lo cual recibió el 34% de las acciones de la citada naviera; unido a la venta de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) a la también alemana Hamburg Süd, han dejado a nuestro país sin presencia significativa alguna en el ámbito del transporte marítimo de contenedores, lo cual nos aleja definitivamente de las grandes ligas en el transporte marítimo internacional.

**H**asta el año 2014, Chile se enorgullecía de tener la compañía naviera más antigua de América y una de las más antiguas del mundo, como lo es la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) cuya fundación se remonta al año 1872 y ubicada dentro de las 15 mayores del mundo (alcanzó a estar en el sexto lugar). Es cierto que el nombre no ha desaparecido, pero no nos engañemos, el tamaño actual ha quedado reducido sólo al transporte de automóviles, de graneles líquidos y a un pequeño porcentaje en transporte de carga frigorizada de frutas, entre los meses de diciembre a marzo, todo lo cual representa operacionalmente cerca del 10% del tamaño de la CSAV original conocida por todo el mundo.

La reciente fusión del negocio de portacontenedores con la naviera alemana Hapag Lloyd; que significó que la CSAV entregara a Hapag todo el negocio de contenedores incluyendo naves

Si bien es cierto, la búsqueda de un socio estratégico para la CSAV estuvo desde un principio en los objetivos del holding Quiñenco al asumir en el año 2012 el control de ésta, la crisis en la industria naviera que llevó el valor de los fletes a niveles extremadamente bajos sumado a las fluctuaciones en el valor del crudo, uno de los componentes claves en la estructura de costos, el alza en los arriendos de naves (CSAV poseía más del 80% de su flota arrendada), llevó a los controladores a invertir una cifra superior a los 2500 millones de dólares para lograr mantener la compañía a flote, hasta el momento de la fusión con Hapag Lloyd. Todo lo anterior, con un escenario incierto en la recuperación del valor de los fletes dado el exceso de flota aún existente en el concierto mundial, precipitó a mi juicio la decisión de los controladores de deshacerse del control directo del negocio de

\* Capitán de Navío IM (R), Oficial de Estado Mayor, Profesor de Academia, Graduado en la Marine Corps University en Command & Staff y School of Advanced Warfighting y Diplomado en Análisis Político (leytonboris52@gmail.com).

contenedores, que representaba cerca del 90% del tamaño de la compañía naviera.

Desde el punto de vista estrictamente económico, la resolución adoptada, materializada finalmente el día 02 de diciembre del 2014, fue la más acertada para el grupo controlador, por cuanto transfirió todo el negocio de contenedores a Hapag Lloyd recibiendo a cambio el 30% de las acciones de dicha empresa (que se convierte en la cuarta naviera a nivel mundial), cantidad que posteriormente aumentó a un 34% mediante una operación de aumento de capital. Unido a lo anterior y mediante la entrada en vigencia de un pacto de accionistas post-fusión, ello no sólo deja al Grupo CSAV como el principal accionista de la cuarta naviera a nivel mundial, sino que además pone al grupo Lucksic en una posición de controlador de dicha naviera. Nada mal para una compañía que en marzo del año 2011 estaba técnicamente quebrada.

La repercusiones que la citada situación tenga en el país están aún por verse, sin mencionar la ya importante reducción en plazas de empleos para connacionales que produjo la citada fusión, por de pronto podemos adelantar algunas conjeturas desde el punto de vista de nuestra participación como país en el concierto de la industria naviera mundial y su influencia en nuestra estatura estratégica como potencia marítima de tamaño medio.

En el ámbito internacional, debemos considerar que más del 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima y que esta industria tiene además gran influencia en aspectos de desarrollo social y económico, como así también es generadora de fuentes de empleos para millones de personas en el mundo, que trabajan en actividades que están directa o indirectamente relacionadas con ella. Nuestro país no es ajeno a esta realidad.

A través de la historia, la navegación ha sido no solo la principal forma de transporte sino también un vínculo de comunicación para la conexión de ciudades costeras, países y continentes. Hoy en día, la presencia de las compañías navieras en los diferentes puertos del mundo es una proyección del nombre y prestigio de la nación a la cual dichas navieras pertenecen, sin importar la bandera de las

naves, por cuanto es un entendido mundial que éstas son en su gran mayoría de conveniencia por los beneficios que ello representa para el armador.

Así entonces, las marcas de CSAV y CCNI siempre estuvieron asociadas a Chile en los diferentes puertos de recalada en el mundo, situación que a partir del año 2015 ya no sucede dado que dichas marcas han sido reemplazadas por Hapag-Lloyd y Hamburg Süd respectivamente, ambas alemanas. Es cierto que las compañías propietarias tienen el derecho a seguir usando la marca adquirida, pero también es mundialmente sabido que aquellas ya no pertenecen a Chile.

Conforme a nuestras definiciones básicas en el campo de la Estrategia Marítima, los intereses marítimos, dentro de los cuales se encuentra incluido el transporte marítimo, son parte integral del poderío marítimo de una nación. Consecuentemente, el concepto de potencia marítima se define como “aquella que se caracteriza por el significativo desarrollo de su poderío marítimo como factor fundamental del poder nacional y del patrimonio de la nación.”<sup>1</sup> Nuestro país, por la inmensa extensión de mar que posee, ha estado desde siempre llamado a ser una potencia marítima y es en esa dirección hacia donde debe apuntar el desarrollo de nuestra nación y, a juicio del autor, es la orientación que normalmente olvidamos. En este sentido, nuestra presencia en el ámbito del transporte marítimo es fundamental si queremos avanzar en esa dirección. “El mar siempre ha sido un factor central en el desarrollo humano, como fuente de recursos y como medio de transporte, de intercambio de información y de ejercicio de poder.”<sup>2</sup>

El mundo globalizado de hoy y la dirección que los diferentes negocios toman en relación con éste, nos hacen olvidar a veces aquellos aspectos de índole nacional que podrían en el futuro significar una debilidad importante en una situación de conflicto, como es el caso del transporte marítimo. En un conflicto o situación de crisis es siempre mejor depender de lo propio que de la voluntad de terceros para disponer del imprescindible transporte por mar.

\* \* \*

1. Justiniano, Horacio. 1987. Estrategia Naval- Fundamentos; Academia de Guerra Naval.  
2. Till, Geoffrey. 2007. Poder Marítimo, IPN Editores.