

Desafíos en la logística internacional

La pandemia generada por la COVID-19 ha perjudicado significativamente el comercio y la logística internacional. Generó congestión en terminales portuarios alrededor del mundo y escasez de contenedores frente a una alta demanda de los mismos.

Todo ello en medio de las rigurosas medidas de control para evitar los casos de contagios, causando retrasos en el transporte de la carga, además de la interrupción en la cadena de suministros. Todos estos factores hicieron que se incrementaran los costos de los fletes marítimos, de acuerdo al Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior (Idexcam) de la CCL.

Tras más de un año de pandemia y de la recientemente iniciada campaña de vacunación mundial, en su reciente informe Container Forecaster, Drewry proyectó que la congestión en los terminales portuarios y la escasez de contenedores seguirán siendo un problema en lo que resta del presente año.



Campaña por el Día de la Madre genera aumento de importaciones



La Big Data en la logística y en la cadena de suministros



Hacia una nueva clasificación para las exportaciones

Asimismo, los diversos accidentes de los navíos en su travesía marítima, han generado pérdidas de mercancías y retrasos en la llegada a los puertos. El más reciente y que tuvo grandes impactos fue el bloqueo del Canal de Suez, cuyos efectos persistirán por lo menos hasta finalizar el tercer trimestre del año 2021.

Por otro lado, debido al confinamiento obligatorio y sus consecuencias sobre la actividad económica y el retraso en las cadenas productivas de importación y exportación, muchos gobiernos alrededor del mundo han implementado medidas contra cíclicas para estimular la demanda.

Asimismo, otorgaron créditos directos a las empresas para enfrentar problemas de liquidez, solvencia, quiebres y cierres, para, de esta forma, evitar un aumento en el desempleo. De esta manera, **es posible que la magnitud de la estimulación monetaria y fiscal en muchas economías desarrolladas del mundo esté generando una ola inflacionaria que se traduzca en la subida de los costos logísticos.**

Por ejemplo, el incremento en el precio de los combustibles, con lo cual, **el aumento en los fletes seguirá en tendencia**, ya que estos mayores costos operativos serán trasladados a los empresarios del sector comercio exterior, quienes, a su vez, deberán trasladarlos a los costos de sus productos, y, en el caso de las importaciones, llevaría a una elevación de los precios de los insumos y de los productos importados.

En opinión del analista Jon Monroe, de Jon Monroe Consulting, los transportistas están reduciendo los MQC (compromiso de cantidad mínima) en los contratos y, en algunos casos, aumentando las tarifas acordadas en el último momento. Gordon Downes, director general de New York Shipping Exchange, explicó que las empresas más grandes, al tener órdenes de mayor volumen, pueden asegurar mejores tarifas de flete; mientras que las compañías más pequeñas se encuentran sujetas al incremento de las tarifas spot.

Tarifas se incrementan

Actualmente, las tarifas de transporte de contenedores siguen incrementándose de manera significativa a nivel mundial, pues según el transportista digital Freightos (FBX), las tarifas entre la costa oeste de Estados Unidos y el Asia han registrado una subida de 34,8% desde finales de 2020.

De igual forma, la ruta del Asia Norte de Europa vio incrementados los costos de sus fletes a un máximo de US\$ 8.430 por contenedores de 40 pies, cifra que representó un incremento de 414,3% en relación con el mismo periodo del año anterior. Además, los informes de mercado de The Loadstar sugieren que las tarifas en esta ruta continuarían elevándose y podrían superar dicho valor.

Según FBX, las tarifas spot (embarque por embarque) desde el norte de Europa a Norteamérica han registrado un aumento del 10% hasta los US\$ 3.306 por contenedores de 40 pies. Mientras

que, en la costa este de Estados Unidos, el flete spot se incrementó 3,5% en esta semana, llegando hasta los US\$ 6.208 por contenedor de 40 pies.

Por otra parte, el índice de fletes de contenedores de Shanghai (SCFI) mostró un ascenso de 13% en su precio al contado, lo que sugiere que la tendencia al alza continuará.

En suma, ante el actual incremento de los fletes y las continuas cancelaciones de recaladas y falta de equipos (contenedores) que afrontan las líneas navieras, ahora más que nunca resulta recomendable celebrar contratos de transporte con las empresas navieras por plazos de un año, además de pagar un seguro a la carga, ante la ola de accidentes marítimos que se han producido en los últimos meses.

Movimiento de carga

Mientras tanto, el movimiento de carga durante el primer bimestre del 2021, de acuerdo a los reportes estadísticos de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), evidencian que los puertos marítimos del Perú movilizaron en total 478.550 TEUs (cada TEU equivale a un contenedor de 20 pies) y 9.028.144 TM (toneladas métricas), cifras que representaron un aumento de 5,08% en cuanto a TEUs y de 7,77% en referencia a TM, respecto al mismo periodo del año anterior.

Durante el periodo de análisis, nuestro principal puerto, el Callao, movilizó el 85,09% del total de TEUs y el 72,21% de

los TM; es decir, 407.183 TEUs (+6,26%) y 6.519.342 TM (+6,89%), respectivamente.

Cabe recordar que la actividad del puerto del Callao es gestionada por dos concesionarios: APM Terminals, en el Muelle Norte, y DP World, ubicado en el Muelle Sur. **La participación de APM Terminals del total de tráfico de carga marítima de TEUs en el puerto de Callao fue de 39,95% y de 48,92% respecto al total de TM.**

Analizando las cifras, se observa que, respecto a los primeros dos meses del año 2020, tanto el movimiento de TEUs como el de TM, aumentaron, 5,57% (162.659 TEUs) y 3,82% (3.189.570 TM), respectivamente.

En el caso del Muelle Sur, la participación de DP World en el total de tráfico de carga marítima de TEUs en el puerto de Callao fue de 60,05% y de 43,57%, respecto al total de TM. El tráfico de carga del concesionario DP World mostró un incremento respecto al primer bimestre del 2020, pues se registraron 244.524 TEUs y 2'840.415 TM en total, vale decir, un incremento de 6,72% y 9,39%, respectivamente.

En cuanto al puerto de Paita, ubicado en el departamento de Piura, acumuló el 13,24% del movimiento total de TEUs, con 63.362 TEUs (+4,80%); y el 5,62% de la participación de TM, con 507.486 TM (+3,91%).

Le sigue el puerto de Pisco, ubicado en el departamento de Ica, con el 1,01% de participación de TEUs, con 4.839 TEUS

(-21,72%); y el 3,98% de TM, con 359.283 TM (+7,41%). Por último, el puerto de Matarani, registró el 0,66% del total de TEUs movilizados, con 3.166 TEUs (-0,16%); y el 10,90% del total de TM, es decir, 984.442 TM (-6,97%).