

Efectos del alza del flete en Sudamérica

El transporte marítimo es un componente fundamental para el comercio mundial, pues muchas industrias están asociadas a él, ya que a través de la vía marítima se transportan alimentos, medicamentos, equipos tecnológicos, insumos intermedios, entre otras mercancías.

Se estima que alrededor del 80% de las mercancías se transportan por mar.

Durante el 2019, de acuerdo a los reportes de las páginas especializadas, el crecimiento del comercio marítimo internacional se estancó, pues alcanzó el nivel más bajo desde la crisis financiera de 2008-2009.

Ello a causa de las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China y la incertidumbre política, que socavaron la producción de mercancías y el comercio mundial de estas, pues disminuyeron 0,5%, según informó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) en su último Review of Maritime Transport.

Las expectativas sobre el crecimiento del transporte marítimo eran positivas para el año 2020. No obstante, la interrupción de la pandemia de la COVID-19 en la cadena de suministro mundial afectó gravemente lo proyectado, pues los países alrededor del mundo implementaron restricciones para evitar contagios, cerrando así, de manera parcial, fábricas, puertos, entre

otras actividades económicas.

Sin embargo, a medida que se levantaban las cuarentenas y las economías alrededor del mundo se recuperaban de manera desigual, los cambios en el comportamiento de la demanda de productos, impulsados por el comercio electrónico, provocaron un incremento drástico en la demanda y, por consiguiente, en el coste del transporte marítimo, tanto para los productos básicos como para los manufacturados.

La oferta en la capacidad de transporte marítimo no fue suficiente para satisfacer la creciente demanda a nivel mundial, derivando en una escasez de contenedores, retrasos en los envíos de los productos y su posterior llegada a los puertos de destino.

A ello se le sumó la obstrucción en el Canal de Suez por una semana, a causa del encallamiento del megabuque "Ever Given" en marzo.

Este hecho complicó aún más la logística del comercio internacional, provocando un nuevo incremento en el nivel de los fletes.

Posteriormente, los rebrotes por las nuevas variantes de la COVID-19, como la Delta, ocasionaron cierres temporales en los puertos del principal proveedor mundial, siendo los últimos incidentes en los puertos de Yantian y Ningbo-Zhoushan en China, cuyas repercusiones complicaron más los tiempos de transporte y el nivel de los fletes.

No debemos dejar de mencionar otros problemas como los originados en el puerto de Los Ángeles, donde no sólo se observan los efectos de las restricciones en el puerto producto de la pandemia, por la congestión en los terminales portuarios para el retiro de los contenedores, su traslado hacia el interior de los Estados Unidos, vía carretera o ferroviaria; sino también por la congestión de las naves a las afueras de los puertos, los cuales, de acuerdo a la información de las páginas especializadas al día 22 de setiembre, sumaban 70 naves portacontenedores en la bahía de Long Beach.

Hay un fenómeno adicional a tener en consideración y es el hecho de que faltan contenedores en los puertos de origen de las mercancías y sobran contenedores en los puertos de importación, generando un desbalance en su distribución.

El impacto en las tarifas de los fletes afecta a todas las rutas marítimas internacionales, y en especial a las rutas hacia Sudamérica, pues al ser una región en desarrollo, es más difícil que las empresas puedan absorber los costos adicionales, los cuales son trasladados a los consumidores finales.

Hay que destacar que las empresas medianas y pequeñas podrían ser las más perjudicadas, ya que, en muchos casos, no es rentable trasladar los precios de sus productos a sus clientes, pues corren el riesgo de perderlos.

De China a América del Sur

La UNCTAD informó que, a principios del 2021, los fletes desde China en dirección a las costas de Sudamérica se incrementaron en 443%. Ello es explicado en gran medida por la mayor distancia entre China y los países de América del Sur.

Además, se necesitan más barcos para el servicio semanal, por lo que, muchos contenedores se atascan en estas rutas.

Asimismo, puesto que los países sudamericanos importan más productos manufacturados de los que exportan, les resulta costoso a los transportistas devolver contenedores vacíos hacia China en rutas largas.

Actualmente, el costo de los fletes en nuestra región varía en relación al país y el tamaño de la empresa, pues las pequeñas no poseen mucho poder de negociación, mientras que las de mayor tamaño pueden conseguir tarifas por volumen.

Previo a la pandemia, el costo promedio del flete por contenedor desde Shanghái hacia América del Sur ascendía a US\$ 2.000, pero según estimaciones presentadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el precio habría subido a más de US\$ 7.000.

Se tiene conocimiento de casos en los cuales los importadores en Ecuador han pagado hasta US\$ 11.000 por contenedor,

mientras que en el Perú los precios han oscilado entre los US\$ 12.500 y los US\$ 14.000 por contenedor de 40 pies.

Una de las consecuencias inmediatas en algunas rutas sudamericanas es la disminución del número de naves que hacen escala en los puertos de la región.

Así, podemos observar para el caso del Perú que, en el periodo de enero a julio del 2021, a nivel nacional se recibieron 836 naves portacontenedores, cifra que evidenció una disminución de 6,5% en relación al mismo periodo del año anterior (el primer año de la pandemia).

Entre los puertos más representativos podemos observar que nuestro principal puerto, el Callao, acumuló el 74,4% de las naves portacontenedores recibidas en territorio nacional, con un total de 622 portacontenedores, cifra que mostró una caída de 3,3%. Seguido del Puerto de Paita con el 20,9% de participación y 175 portacontenedores (-4,4%).

La caída en general de las naves portacontenedores recibidas en territorio peruano tendría múltiples explicaciones, desde la distribución estratégica por parte de las navieras hacia puertos con mayor movimiento de carga, a los retrasos originados en otros puertos por efectos de la pandemia, lo que desencadena que se cancelen los viajes de esas naves hacia puertos peruanos, hasta por la cancelación de pedidos o al menor volumen importado de las mercancías debido al incremento en los fletes o la menor producción, a causa del cierre de fábricas como en Asia.

Efectos en la economía

Esta situación tan volátil está teniendo efectos graves sobre la economía de los países, dado que esta elevación se traslada en los costos de producción de los bienes o en los de importación de los mismos, que al final terminan afectando al consumidor final, impactando en el incremento de los precios de los productos.

Debido a ello y gracias a las coordinaciones que la Cámara de Comercio de Lima mantiene con otras cámaras de la región, como lo son las de Guayaquil, Ecuador y Bogotá, Colombia, así como a la colaboración de algunos de nuestros asociados, se viene trabajando en la elaboración de una propuesta regulatoria que permita, dentro de los parámetros que brindan las disposiciones del Acuerdo de Valoración de la Organización Mundial de Comercio, encarar esta problemática en cuanto al valor declarado ante Aduanas.

En el próximo artículo detallaremos esta propuesta.