

Importaciones peruanas se verían afectadas por continuidad de cuellos de botella globales

El Instituto de Investigación y Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Lima (Idexcam) advirtió que la crisis mundial en las cadenas de suministros todavía no ha sido resuelta, situación que podría agravarse en los primeros meses del presente año perjudicando no solo al comercio internacional sino por extensión, al buen desempeño del comercio exterior peruano.

Hay que tener presente que las importaciones peruanas en el año 2021 sumaron US\$ 51.075 millones, de los cuales US\$ 7.336 millones proceden de China.

“Así también hay que considerar que los principales puertos de embarque de las mercancías desde ese país sumaron US\$ 6.363 millones (87% del total), por lo que siempre hay que estar atentos a lo que acontezca en el país asiático, por los potenciales efectos en nuestras importaciones”, afirmó el Idexcam.

Como es de conocimiento, esta crisis se generó por la disrupción de la Covid-19 a inicios del 2020 y se agudizó en el 2021, por el encallamiento del portacontenedores Ever Given en el Canal de Suez en marzo, cuyos efectos negativos duraron varios meses.

A ello se sumó el rebrote de contagios por la aparición de nuevas variantes del coronavirus que derivaron en la paralización de las operaciones, como fue el caso del cierre temporal del puerto de Ningbo-Zhoushan, la terminal de contenedores de Yantian (Shenzhen) o el aeropuerto de Shanghái.

Este tipo de situaciones derivaron en cancelaciones de viajes, además de largas colas fuera de los puertos, en consecuencia, la aplicación de tarifas premium para obtener un espacio disponible, sobrecostos por *demurrage and detention*, que elevaron el costo de los fletes a niveles exorbitantes.

Por otro lado, el incremento en el precio internacional de los combustibles, y problemas logísticos internos de cada país, como la escasez de transportistas en Estados Unidos y parte de Europa, acentuaron la crisis en el transporte de mercancías, lo cual incrementó el tiempo de traslado tanto de los bienes destinados a la exportación como los importados.

Proyecciones

Si bien algunos medios especializados en logística proyectaban una mejoría en la cadena de suministros para el 2022, los hechos ocurridos en las primeras semanas del año evidencian que la situación seguiría negativa durante el primer trimestre.

Tal es el caso del distrito de Beilun en Ningbo (China), donde se ubica el tercer puerto de contenedores del mundo, el cual, debido a la detección de casos positivos de coronavirus, a inicios del enero, se cerró temporalmente. Dichas restricciones añadieron retrasos a los camiones que transportan contenedores cargados y vacíos entre las fábricas y el puerto.

Por ello, los proveedores logísticos debieron trasladar algunos envíos a Shanghái al ser el puerto alternativo más cercano, o utilizar el ferrocarril transcontinental y el servicio marítimo-aéreo a través de los centros de Oriente Medio a fin de evitar posibles retrasos, informó FreightWaves.

Según Fibs Logistics, la transferencia de envíos al puerto de Shanghái, debido a la situación de Covid en Beilun – Ningbo, ha provocado congestión, pues los buques sufren retrasos de aproximadamente una semana.

Retraso de transporte marítimo

Conforme a The Loadstar, si bien las operaciones se vienen recuperando en el puerto de Ningbo, el riesgo de retrasos en el transporte marítimo desde China ya se ha extendido a Tianjin y Shenzhen.

En específico, debido a la política China de cero Covid, la ciudad de Tianjin está siendo sometida a pruebas masivas, por lo que las operaciones en dicho puerto, el mayor del norte de

China con un tráfico de más de 20 millones de TEU al año, han sido interrumpidas. Particularmente, la escasez de trabajadores en el aeropuerto y los terminales de los puertos marítimos en la ciudad provocarían retrasos en la entrega de carga de al menos 48 horas.

Por otra parte, en el sur de China, también se están llevando a cabo estas pruebas, al detectarse casos positivos en Shenzhen, hecho que alerta a los transportistas afectados por el cierre del puerto de Yantian el año pasado.

Altos niveles de congestión

Asimismo, dadas las celebraciones por el Año Nuevo Chino y los Juegos Olímpicos de Invierno en Pekín los cuales darán inicio el 1 y el 4 de febrero respectivamente, se espera interrupciones de carga, debido a los altos niveles actuales de congestión en los principales terminales portuarios del país.

Del mismo modo, Fob Logistic señaló que, la falta de espacio y equipamiento están empujando las tarifas al alza para asegurar espacios disponibles. También, la congestión contribuye al retraso en los viajes, acumulación continua de demoras y múltiples suspensiones, dificultades que tendrán que afrontar los transportistas y dueños de carga en los próximos meses.

El índice de congestión de terminales de Sea-Intelligence para América del Norte muestra que, a finales de diciembre del

2021, el nivel de congestión llegó a un nuevo récord, aunque a inicios del 2022 cayó levemente debido a la mejora en los puertos de Savannah y Charleston.

Finalmente, el índice para Europa evidencia que, desde inicios de octubre del 2021, no muestra señales de mejoría. Al respecto, el director general de Sea-Intelligence, Alan Murphy, señaló que, dado que la situación sigue empeorando, ello implicaría que los fletes de esta ruta continúen elevándose, pues es probable que la congestión impacte de manera negativa sobre la fiabilidad, por lo tanto, en la capacidad disponible. Además, concluyó que los problemas de congestión y cuellos de botella, de cara a 2022, están empeorando.