

PwC: “Fletes bajarán hacia el 2023, pero no regresarán a niveles prepandemia”

¿Cuál es la situación en el transporte marítimo mundial por el cierre de puertos en China?

El reciente confinamiento en Shanghái y la posibilidad de que ocurra lo mismo en Beijing por la política Cero Covid de China, ha amenazado al comercio internacional. La paralización del tráfico de contenedores en Shanghái, ciudad que cuenta con el puerto con mayor actividad del mundo, ha generado un impacto sin precedentes en la cadena global de suministros.

Los impactos son diversos. Uno de ellos es que ahora los barcos se demoren más que antes de la pandemia en llegar a su destino, y que el nivel de confiabilidad en los itinerarios de las navieras disminuya. Por ejemplo, hoy en día, la probabilidad de que un barco llegue a tiempo es de 50% en comparación con años anteriores.

Otro impacto que está afrontando el transporte marítimo mundial es un problema de infraestructura, que se traduce en la escasez de barcos disponibles. Se estima que actualmente hay un 11% de flota no disponible porque se encuentra esperando descargar en algún puerto del mundo. Esto implica que no puedan volver a cargar y transportar, lo cual reduce sustancialmente la oferta.

Al bajar la oferta, y mantenerse o subir la demanda de transporte, otro impacto determinante es que los precios de

los fletes se han incrementado sustancialmente.

Si bien se estima que el precio de los fletes bajará gradualmente, dado que diversas compañías navieras vienen construyendo nuevos barcos y contenedores, con lo cual se espera que la capacidad de transporte mundial se incremente en un 7%, dicha rebaja recién ocurriría en el 2023 cuando se terminen de construir los barcos y contenedores. Sin embargo, también se estima que los fletes no regresarán a los precios pre pandemia.

¿Cuál es el impacto en el comercio internacional tanto en oriente como occidente?

El COVID-19, la inflación y la incertidumbre respecto de las políticas de los países dominantes ha generado un aumento de la desigualdad y de los problemas de seguridad en el mundo entero, pero, principalmente, en los países en desarrollo, lo cual tiene un impacto a su vez en el comercio internacional.

Se considera que una de las principales causas de la inflación que estamos viviendo a nivel mundial es debido al aumento de los precios del flete.

Por otro lado, en relación a los conflictos políticos, el Fondo Monetario Internacional (FMI) ha señalado que la invasión rusa a Ucrania empeorará la situación inflacionaria en Latinoamérica por los retrasos en el comercio global y el encarecimiento del precio de la energía, lo cual, lamentablemente, traerá más pobreza.

¿Cuánto ha caído el volumen de actividad y cuánto ha aumentado el precio de los fletes, a nivel mundial?

Se estima que los volúmenes de la actividad han disminuido levemente, aproximadamente en 3%, mientras que los precios de los fletes han aumentado exponencialmente, aunque ello depende del tramo. En el caso del transporte entre Asia y Europa norte los fletes se han incrementado en algunos casos hasta en 1000%, y entre Asia y América Latina hasta en 100%.

Por ejemplo, en el caso de la ruta que une a Shanghái y Rotterdam, en los Países Bajos, el costo subió 659 %, uno de los mayores aumentos respecto al costo del flete.

¿La situación podría mejorar o empeorar?¿ Se rebajaría las proyecciones de este año en el comercio internacional?

De acuerdo con los cálculos de la Organización Mundial del Comercio (OMC), el volumen del comercio de mercancías crecerá un 3% en el 2022 (frente al 4,7% que se proyectaba en el mes de octubre de 2021) y un 3,4% en el 2023, lo cual nos hace ser optimistas en que la situación debe tender a normalizarse; aunque lo que sí pareciera ser claro es que los fletes, si bien se reducirán, no lo harán a los niveles pre pandemia.

¿Debido a esta crisis, qué cambios se están dando o se pueden dar en la cadena de suministros mundial?

Ante esta crisis, las alternativas que se están planteando son buscar rutas más cortas a fin de que los costos logísticos disminuyan debido al aumento del precio de fletes.

Por otro lado, muchas empresas han optado por importar o exportar hacia países que brinden mayores facilidades al comercio internacional, es decir, que no tengan los puertos cerrados o no exista algún conflicto político que dificulte el comercio internacional.

Por ejemplo, ante el conflicto entre Rusia y Ucrania, diversas navieras han optado por descargar las mercancías que ya estaban en el mar en otros puertos, como Rotterdam, y en aquellos casos en que las mercancías todavía no habían sido transportadas se ha visto conveniente destinar las mismas hacia otros países más cercanos.

Cabe precisar que ello a su vez tendrá un impacto en la cadena de suministros puesto que tanto los proveedores como la logística para importar o exportar va a variar dependiendo del país de destino.

¿América Latina podría beneficiarse de la situación de crisis en Asia? ¿Qué países?

El efecto positivo para América Latina de esta crisis mundial que vive el transporte marítimo es que, si sabemos aprovechar la coyuntura, podría ser una maravillosa oportunidad para insertarnos en la economía internacional en una mejor posición.

Ello, por ejemplo, podría ocurrir si formáramos alianzas con países desarrollados y ofreciéramos conjuntamente paquetes de medidas que beneficien la economía mundial y, por consiguiente, la economía de América Latina.

Otra ventaja radicaría en el hecho de que la situación actual global podría ser una oportunidad en el futuro para América Latina, puesto que podríamos utilizar más mercados de destino. Por ejemplo, si Ucrania o Rusia no pueden exportar trigo, nosotros seamos la alternativa.

Obviamente tendríamos que prepararnos para ello produciendo, en el ejemplo dado, trigo; pero implica que nuestros países reconozcan e implementen políticas que incentiven las exportaciones, de todo aquello que se pueda exportar, puesto que está probado que las exportaciones traen empleo, y el empleo reduce los índices de pobreza.