

Transporte marítimo de mercancías se complica a nivel mundial

Uno de los primeros efectos de la pandemia a nivel mundial fue la distorsión causada en el transporte internacional de mercancías, debido a las medidas de diversos tipos adoptadas por algunos países, como fue el cierre de puertos, el cierre temporal de operaciones vinculadas con las actividades logísticas, la prohibición del uso de puertos para el recambio de tripulaciones y el mantener naves fondeadas en bahía en cuarentena por lapsos de 15 días, como medidas preventivas, señaló el Instituto de Investigación y Desarrollo de Comercio Exterior – CCL (Idexcam).

Todo ello causo una disrupción profunda en el transporte internacional de mercancías desde la quincena del mes de febrero del año 2020. Y los efectos negativos de esto aún se perciben hoy, 11 meses después. De acuerdo a la información recogida de diversos portales web especializados en temas logísticos, debido a la reducción de la demanda inicial de contenedores, que habría llegado a un 30% a nivel mundial, se ha disparado hoy un incremento de la demanda de los mismos en un porcentaje igual o hasta mayor.

Según la información brindada por Ocean Insights la semana anterior, las demoras en el transporte de carga contenerizada en los puertos del Asia y de la costa Oeste de los Estados Unidos y de Europa, están minando la capacidad de las navieras y de los puertos.

Muchos contenedores se quedaron varados en los puertos del Asia, en especial de China, contenedores vacíos en este caso; mientras que, en la costa oeste de los Estados Unidos, se trató de contenedores llenos que no pudieron ser descargados, debido a la considerable disminución de los retiros por parte de los dueños de las cargas.

►Efecto del coronavirus en el comercio exterior sudamericano

►Podcast: ¿Cuáles son los beneficios de los tratados comerciales?

Desde el mes de noviembre, seguido por diciembre, los mayores puertos están enfrentando un incremento en el denominado rollover (roleo) –contenedores que no son embarcados en las naves y fechas en que originalmente fueron programados– causando la reducción de los espacios disponibles en los puertos para recibir y despachar nuevas cargas.

Se ha reportado que este mecanismo del roleo se ha incrementado en 37% en el mes de diciembre del 2020, en comparación con similar mes del año 2019, afectando a todos los puertos del mundo, en porcentajes distintos. Así, se puede observar que en el puerto de Gioia Tauro, en Italia, llegó a un 62%, mientras que en el puerto de Salalah, en el medio oriente, llegó a solo un 22%.

Debido a la cantidad de contenedores que los mayores puertos del mundo movilizan mes a mes, no es lo mismo comparar un porcentaje del 62% en un puerto de Sudamérica que en uno de los mayores puertos de Asia. Con base en información de algunos portales especializados el hecho de que el dueño de la

carga consiga un contenedor para transportar sus bienes, no garantiza que pueda conseguir espacio en las naves para su transporte.

Congestión en puertos

Otro de los problemas que se observan a nivel mundial, es la congestión por falta de retiro de carga en algunos puertos de importancia en el mundo. Así, de acuerdo al reporte de American Shipper, otra página especializada en temas marítimos de Estados Unidos, durante la semana del 10 al 16 de enero, en la bahía de San Pedro, en California, había un total de 91 barcos en el puerto, 46 en muelles y 45 en bahía.

De ellos, 56 eran barcos portacontenedores (24 en muelles y 32 en bahía). Estos barcos esperaban turno para los puertos de Long Beach y Los Ángeles. El puerto de Los Angeles ha desarrollado una herramienta informática a disposición de cualquiera denominada The Signal, a través de la cual se puede consultar en forma general cuanta carga viene manifestada para el puerto, utilizando la información de los manifiestos de carga remitidos por nueve de las 10 primeras navieras que usan este puerto.

De acuerdo con dicha herramienta, se espera que para la semana del 24 al 31 de enero arriben a ese puerto 144.901 contenedores, **incrementándose semanalmente hasta llegar al tope en la primera semana de febrero, es decir, 197.435 contenedores.** Esto pone presión al puerto, ya que los retiros de las cargas no se están desarrollando tan rápido.

Se esperaba que el inicio del nuevo año chino permitiera dar un respiro a las navieras y los puertos; sin embargo, se tiene información de que las principales navieras no piensan disminuir operaciones debido a que requieren recuperar lo perdido en el año 2020.

Sumado a ello, el pasado 21 de enero se reportaba un incremento de personal contagiado por la COVID19 en el Puerto de Los Angeles – Long Beach, llegando a sumar varios cientos los infectados, lo que amenaza con un potencial cierre de operaciones

Aumentan costos de fletes

En cuanto a los costos de los fletes transpacíficos, estos vienen incrementándose desde los últimos meses del año 2020 y continúan con esa tendencia. Las empresas que han podido negociar sus cargas en forma total, mantienen ciertas ventajas en comparación con aquellas empresas que salen al mercado a buscar por viaje, ya que estas tarifas han visto incrementos considerables, llegando a alcanzar aumentos del 184%, en comparación con las tarifas en similar mes del año 2020.

De acuerdo al portal Flexport, por ejemplo, debido al incremento de las tarifas y la falta de capacidad de las navieras, se recomienda que los potenciales embarcadores cierren los contratos de espacio para transporte con no menos de tres meses de anticipación. Y a causa de la excesiva demanda, las empresas navieras tienen en estos momentos la

mejor posición negociadora en cuanto a tarifas, situación que podrá revertirse una vez que se logre controlar la pandemia, lo cual no se presenta como un hecho cercano en el presente escenario.