

Tarifas de fletes marítimos bajan de los US\$ 2 mil por primera vez desde agosto de 2020 y se acercan a niveles prepandemia

Según el Freightos Baltic (FBX), estas tarifas registran un descenso de 82% desde su peak en septiembre de 2021. No obstante, aún siguen siendo más elevadas que las que se cobraban previo al Covid. Desde distintos rubros exportadores e importadores ratifican que ha habido una reducción en los costos, y señalan que son diversos factores, como el precio del dólar o la situación de la guerra entre Rusia y Ucrania, los que finalmente determinarán la vuelta a la normalidad.



CATALINA MARCONI

—Las tarifas de los fletes marítimos no han dejado de bajar desde su máximo en septiembre de 2021. En efecto, el índice Freightos Baltic (FBX) -el principal indicador internacional de tarifas de carga- muestra un descenso de 82%, hasta los US\$ 1.991, al 17 de febrero, en comparación con su nivel más alto de este ciclo.

Pero a pesar de esta caída, todavía el precio sigue sin alcanzar los niveles previos al Covid, que rondaban los US\$ 1.400. La pandemia provocó una serie de factores que contribuyó a la subida del costo del transporte marítimo, como el cierre de puertos, los cambios de proveedores y el aumento de los valores del combustible y de la mano de obra. Actualmente, siguen preocupando los sobrecostos del flete que todavía se siguen cobrando, por ejemplo, en las exportacio-

nes de fruta en contenedores a China.

De acuerdo al FBX, las tarifas de fletes marítimos alcanzaron su peak en septiembre de 2021, cuando se elevaron hasta cerca de US\$11 mil en promedio en el mundo. Desde ahí a ahora, el retroceso supera el 80%.

El índice Freightos Baltic considera las tarifas al contado a corto plazo y los recargos correspondientes entre transportistas, fletes intermediarios y cargadores de gran volumen. Los valores se calculan tomando la mediana de todos los precios con ponderación por transportista.

Además del FBX, hay otros índices que miden el costo promedio de los fletes, pero todos consideran, de manera general, la oferta de servicios, los valores del combustible, de la mano de obra y de la operación logística, además de la geolocalización, conjunto que hace que en definitiva el precio fi-

nal del flete suba o baje.

Con respecto a la baja que se ha consolidado en los meses recientes, desde la Asociación Logística de Chile (Alog) -entidad que reúne a los operadores logísticos, freight forwarders (transitarios) y proveedores para la logística a nivel nacional- la ratifican.

A modo de ejemplo, Cynthia Perišić, gerente general de Alog, cuenta que en la ruta de China a América del Sur en 2019 el valor por envío de un TEU (contenedor de 20 pies) rondaba entre los US\$1.800 y los US\$2.000. "En diciembre de 2020 ya subieron en torno a los US\$6.500 o US\$7.000, pero en diciembre de 2021, llegaron a más de US\$ 17.000", dice. Ello, gatillado por la pandemia, con restricciones sanitarias, cierres de puertos y cambios en los proveedores, entre otros.

La ejecutiva indica que a mediados de 2022

las condiciones logísticas adversas surgidas a raíz de la pandemia comenzaron a retroceder, con lo que la limitación que existía en la capacidad de los buques y en los puertos disminuyó importantemente. "Obviamente la oferta creció, los tiempos se empezaron a acortar y eso lleva a que disminuyeran los fletes marítimos", dice Perišić.

Con respecto a por qué se llegó a tan elevados precios durante la pandemia, Perišić explica que, entre otros motivos, los puertos de Asia -donde un 80% de los socios de Alog realizan servicios de carga- cerraron o funcionaron parcialmente. Además, en el caso de Chile, porque una gran cantidad de buques que venía con destino final a nuestro país se tuvo que desviar a otras rutas, pagando un costo más alto.



EXPORTACIONES

Desde distintos rubros exportadores e importadores también aseguran que ha habido una baja en los costos, y algunos de ellos prevén que pronto se volverá a los niveles prepandemia. Plantean que son diversos factores, como el precio del dólar o la situación de la guerra entre Rusia y Ucrania, los que finalmente determinarán el regreso a la normalidad.

Jorge Valenzuela, presidente de Fedefruta, explica que las exportaciones de cerezas desde hace algunos años se van en un buque directo a China -los cherry express-, pero para que éste parta al destino debe ir con la capacidad máxima de contenedores, por lo que se genera una alta presión para el envío.

Para la actual temporada (octubre del 2022 a mayo del 2023), dice el líder gremial, las compañías navieras aumentaron las tarifas. "Una de las razones que dieron, era que los contenedores quedaron parados en los puertos por la pandemia, por lo que no podían desembarcar. Entonces, hubo un tiempo de demora mayor al movimiento normal de contenedores -cuestión que le pasó a todos-, ellos se demoraron en mover contenedores y como consecuencia no se podían llenar barcos".

Lo anterior, afirma, hizo que los precios de los contenedores subieran entre un 30% y un 40% al inicio de la temporada de envíos de cerezas. El precio normal por contenedor es de entre US\$8.000 y US\$8.500 de Chile a China, detalla, y en esas fechas llegó a cos-

tar entre US\$13.000 y US\$14.000, pero "como la temporada empezó a fluir, y lo hizo bastante bien, efectivamente entre el 60% y 70% de la cereza tuvo un alza de costo, pero el último tercio tendió a la baja".

Respecto a si esa última baja en los costos de los fletes se ve reflejada en los precios finales de las cerezas, Valenzuela manifiesta que es lo que espera la industria, ya que las cerezas se liquidan en mayo.

Como proyección, el líder gremial prevé que los costos de los fletes van a normalizarse, en la medida que el flujo de contenedores vuelva a la normalidad.

En tanto, desde el rubro salmonero Loreto Seguel, directora ejecutiva del Consejo del Salmón, señala que tras un ciclo de altos precios en insumos importantes para el desarrollo de la salmicultura debido a la pandemia, las empresas productoras de salmón en Chile están proyectando una baja en los valores de los fletes marítimos y que eso se traspase a los contenedores de productos congelados hacia el segundo semestre de este año.

No obstante, agrega que "insumos claves en la estructura de producción, como el alimento para los peces y el petróleo, siguen altos y no hay señales aún de una baja. Por eso, estamos monitoreando con atención el comportamiento de los distintos precios".

IMPORTACIONES

Desde la vereda de las importaciones, Diego Mendoza, secretario general de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (Anac),

asegura que, antes de la pandemia, el arribo de barcos se daba de manera ordenada, prácticamente a un único puerto que era San Antonio y que cada tres o cuatro días llegaban navíos cargados y eran procesados con buena logística tierra adentro.

"Eso cambió con la pandemia, porque dependiendo de la cantidad de unidades, se sumó el hecho de que varios de estos barcos dejaron de prestar servicios para cumplir con las normas anticontaminación de las navieras. Y hoy día llegan barcos que son mucho más grandes con mayor cantidad de unidades a bordo y que están siendo procesados en puertos distintos, tanto en San Antonio, como en Talcahuano y en el norte en Iquique o en Coquimbo", explica. Ello supone una logística más desordenada, añade.

Con todo, Mendoza asevera que la disponibilidad de barcos ha mejorado. "Eso hoy día se ha normalizando. Chile vuelve a tener un mercado abierto y competitivo de navieras, con lo cual cada importador puede escoger cuál va a traer sus productos al país", apunta.

Sin embargo, dice que en términos de costos de los fletes marítimos éstos todavía no se han normalizado, "justamente porque la operación de descarga se mantiene en algunos casos hacia los puertos que están más alejados de la zona central".

En ese sentido, el ejecutivo de la Anac estima que, como sector automotor, todavía no están en una situación similar al escenario de antes del Covid. "El sistema logístico

que se utiliza cambió y hay que buscar la manera de que vuelva a funcionar como lo hacía antes de la pandemia", acota.

SITUACIÓN A FUTURO

Desde la Asociación de Logística aseguran que aún es muy pronto para poder realizar alguna proyección de cuándo se volvería definitivamente a los precios prepandemia, ya que aún no hay cifras del cierre del primer trimestre. "Por lo general, cuando se cierra el mercado el primer trimestre se puede hacer una proyección de lo que va a ser el resto del año, pero esto depende mucho del valor del dólar", comentan.

Sostienen que una variable importante que ayuda a proyectar el valor final de los fletes es precisamente la cotización de la moneda estadounidense. "Y no sabemos lo que se puede proyectar con el tipo de cambio. Va a depender de lo que pase entre Rusia y Ucrania el próximo mes", indica Cynthia Perišić.

A lo anterior agrega que, para el cálculo de los costos, los factores externos como los conflictos entre los distintos países son los que tienen un componente importante en las tarifas. "El conflicto entre Rusia y Ucrania nos ha pegado fuerte, y (el valor final del flete) va a depender del desarrollo de eso y también de lo que pasa entre Estados Unidos y Corea del Norte. Dependemos de muchos factores externos para poder hacer una proyección, por lo menos hasta que no cierre el primer trimestre", concluye la ejecutiva. ●