

PRECIOS ALTOS SEGUIRÁN EN PRÓXIMOS MESES POR ACTIVIDAD PREVIA A NAVIDAD:

Conflicto en Mar Rojo y congestión en puertos de Asia elevan tarifas navieras

El dinamismo del transporte marítimo ligado a México se suma a esos factores, indican en el sector. Un efecto más relevante sobre los costos de importación y exportación para los actores locales dependerá de la duración e intensidad de este fenómeno, indicó la CCS.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Al cierre del año pasado nuevos problemas logísticos para el comercio mundial tuvieron su origen en el Mar Rojo. Esto, por que derivado del conflicto entre Israel y Palestina, los rebeldes hutíes de Yemen comenzaron a atacar a los buques que transitaban por esa zona. Por ello, las navieras optaron por evitar esa área, recorriendo una ruta más larga por el cabo de Buena Esperanza.

Esta situación, que ha consumido un porcentaje relevante extra de barcos, junto a la congestión de los puertos en Asia, especialmente China, y el aumento de la carga de comercio exterior desde México al continente americano son los principales factores que explican el fuerte aumento de las tarifas navieras en 2024. Esta situación de estrés naviero se mantendrá y los precios seguirán altos, afirman actores del mercado.

Algunas cifras

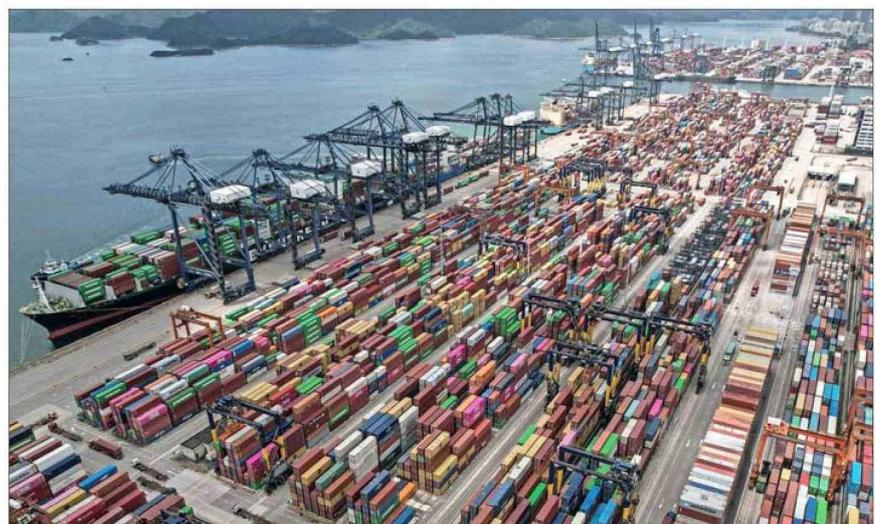
El indicador Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), que analiza los valores del traslado de carga que sale desde China, registra un alza de 97,5% entre fines de 2023 y el anotado ayer 21 de junio, y un incremento de 276% en 12 meses. Sin embargo, este índice está 32% por debajo de los máximos alcanzados a inicios de 2022, períodos de alta demanda y escasez de barcos y contenedores, tras los problemas logísticos derivados de la pandemia y también por el impacto de la guerra entre Rusia y Ucrania.

El Baltic Dry Index, que mide los precios de carga seca a granel, muestra un salto de 102% anual a junio de este año, pero está 65% bajo el *peak* de octubre de 2021.

Según datos de KLog.co, firma de servicios logísticos, en lo que va de este año se advierte un crecimiento de casi 15% anual en las tarifas de fletes de exportación a China, y de 82% a India.

Los motivos

Oscar Hasbún, gerente general de la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), firma que posee el 30% de la naviera alemana Hapag-Lloyd, comentó que el conflicto del Mar Rojo "ha hecho que las líneas navieras no puedan seguir cruzando el



La congestión portuaria en países de Asia, encabezados por China, es uno de los factores que explican el mayor costo del transporte marítimo. Pero preocupa también la situación en el Mar Rojo.

Canal de Suez, y la única alternativa para no atravesarlo es hacerlo por el Cuerno de África, abajo, eso implica que los barcos navegan un 25% más de millas para hacer lo mismo. Por el Canal de Suez cruza alrededor del 30% del tráfico del mundo, entonces alrededor de un 6% de la flota mundial está siendo absorbido por esta ineficiencia. Hay escasez de barcos en este minuto".

Hasbún añadió que "hay congestiones importantes en los puertos de Asia, no solo China".

Janan Knust, *founder* y CEO de KLog.co, señaló que la congestión de puertos en China se debe "a mantenimientos y problemas de espacio y equipos". Agregó que se suma que el incremento en la carga en México "para manufacturar y enviar al mercado americano, sin aranceles, ha desviado una parte importante de la flota naviera a esa región".

Proyección e impacto

"Esto no debería cambiar sustancialmente en los próximos meses, ya que estamos entrando en *peak season*, o temporada alta, más las cargas que se mueven anticipadamente para Navidad", indicó Roberto Katz, director ejecutivo de KLog.co.

Katz comentó que una medida que podría generar una tendencia a la baja de los

valores es que las navieras reposicionen equipos *reefer* que vienen desenchufados para la temporada de la fruta, ampliando la disponibilidad.

Knust sostuvo que "prevemos que en los próximos meses las navieras aumentarán el piso de las tarifas iniciales, pero creemos que la disponibilidad será mayor, debido a la reubicación de la flota en sectores con alta demanda".

Oscar Hasbún estimó que "en este minuto es difícil que bajen (las tarifas) de manera significativa. Mientras no se libere flota, se seguirá manteniendo escasez de barcos. También los costos han subido significativamente para las navieras este año".

Sobre los impactos para los actores de comercio exterior chileno —costos de importación y exportación—, George Lever, gerente de Estudios de la Cámara de Comercio de Santiago (CCS), señaló que los efectos "dependen de la intensidad y duración del problema de precios que estamos viendo en los últimos meses".

Lever sostuvo que "los niveles actuales están muy por encima de las proyecciones especializadas previas, y se explican por las disrupciones geopolíticas y la sequía en la zona del Canal de Panamá, pero también por una mayor demanda que la prevista, lo que ha presionado las capacidades logísticas".