

eI MERCANTIL

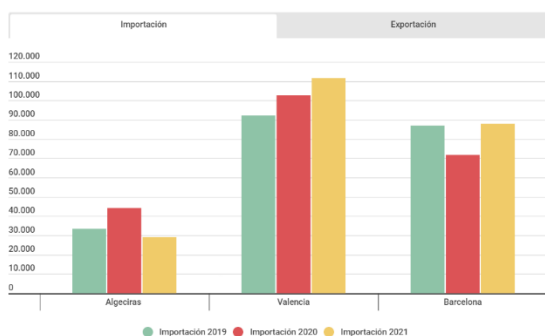
La escasez de vacíos obliga a pelear por espacio y equipo contenedor a contenedor

Los operadores logísticos esperan que las nuevas adquisiciones de las navieras permitan que la situación se normalice a lo largo de este año

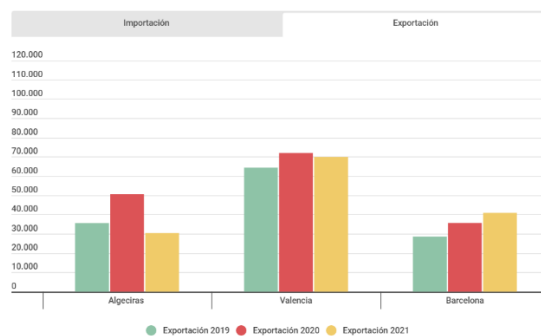
La baja disponibilidad de contenedores vacíos que vive el transporte marítimo mundial en la actualidad está provocando una gran dificultad operativa para los transitarios, “porque hay que pelear por espacio y equipo contenedor a contenedor”, han señalado fuentes del operador logístico y transitario Tiba (Grupo Romeu). En este sentido, el presidente de la comisión Marítima de la federación española de transitarios (Feteia-Oltra), Agustín Montori, ha destacado que “el tiempo dedicado a la gestión de cada embarque se multiplica por tres, por razones como la falta de equipo, de retrasos y cancelaciones que obliga a nuestros colaboradores a trabajar en continua situación de estrés”.

Montori ha señalado que fruto de “todo este desajuste y, sobre todo, de la congestión en puertos de Estados Unidos, sigue faltando equipo. Hoy por hoy, el que llega a los recintos españoles no es suficiente para las necesidades de exportación”. El presidente de la comisión Marítima de la federación de empresas transitarias ha puesto como ejemplo “el tráfico de azulejos que se efectúa desde Valencia con contenedores de 20 pies. No hay en Valencia suficiente equipo vacío para este servicio”. “Esto comporta un problema añadido: ¿cuál es el transporte del contenedor desde el puerto a Castellón y vuelta lleno? En condiciones normales, los transportistas aspiran a realizar dos viajes al día. Hoy, algunos de ellos no hacen ni un viaje diario”, ha añadido.

eI MERCANTIL



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las autoridades portuarias



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las autoridades portuarias

A pesar de que el déficit de contenedores vacíos es una problemática extendida, su incidencia difiere en función de los países y puertos. En el caso de España, los tres grandes recintos por movimiento de contenedores, Valencia, Algeciras y Barcelona, han mostrado un comportamiento dispar en el primer trimestre de este año. En el caso de Valencia, los vacíos de exportación han caído el 2,8% con respecto al periodo entre enero y abril de 2020. En Algeciras, la caída es aún más pronunciada, ya que se ha situado en el 39,7% en este mismo periodo. Sin embargo, el puerto de Barcelona ha registrado un incremento en la carga de equipo vacío del 14,7%. El enclave andaluz también registra un pronunciado descenso en el desembarque de contenedores vacíos, que se ha situado en el 34,3% con respecto al primer trimestre de 2020. Por el contrario, tanto el puerto de Barcelona como el de Valencia han incrementado sus cifras en la descarga de este tipo de unidades, el 22,6% en el caso del puerto catalán y el 8,6% en el de Valencia.

¿Cómo se ha llegado a esta situación? Laignere ha apuntado que la suma de confinamientos a lo largo de Asia, Europa y América propició “una bajada de actividad a nivel mundial que no se recordaba en los últimos 50 años”. “Cuando Europa encaraba su verano”, ha añadido la compañía, “y los confinamientos se iban levantando, se dio la circunstancia de una sobreproducción en China que provocó que muchas navieras no cargaran para rutas europeas o sudamericanas, debido a que les salía más rentable mandar contenedores vacíos a China y desde allí cargar y repartir al resto del mundo”. Además, Laignere ha subrayado que, principalmente en los Estados Unidos, “los transportes por carretera multiplicaron por dos su tiempo de tránsito, y los contenedores se devolvían mucho más tarde de lo habitual debido a la falta de transportistas”. La consecuencia inmediata de estos dos hechos para la compañía fue “la escasez de contenedores para cargar mercancía en cualquier parte del mundo y también un incremento del precio del transporte marítimo desde China debido a esta escasez de equipos”.

eI MERCANTIL

Los cargadores son los que más sufren esta situación y esperan incluso semanas para cargar sus mercancías

En este sentido, Tiba ha destacado que la exportación desde Asia “fue la primera en sufrir la escasez de contenedores y, luego, la falta de espacio en barcos”. La compañía ha señalado que este factor “tuvo un primer efecto contagio, en cuanto que las navieras preferían devolver los contenedores vacíos de vuelta a Asia, porque los podían reutilizar más rápido que si los enviaban llenos y preferían perder el ingreso por el viaje de España a China solo por disponer allí del contenedor vacío más rápidamente”. Esta situación, ha añadido Tiba, “tuvo un segundo efecto. Los importadores americanos y latinoamericanos, ante lo caro que era importar desde China, empezaron a comprar más en Europa, lo que añadió demanda de transporte en la ruta trasatlántica”. A este respecto, DSV ha indicado que la falta de equipo vacío “provoca que muchas cargas no se puedan transportar como se haría en circunstancias normales”. “En algunos casos”, ha continuado el grupo logístico, “se ha llegado a la cancelación del transporte y en otros a tener que sacar la mercancía de otros puertos que, a priori, no serían los más óptimos para esos orígenes”.

“Quienes más están sufriendo, sin duda, son los cargadores”, han apuntado desde Tiba. “Hay mercancías que no pueden soportar un incremento tal de sus costes logísticos y compañías con contratos firmados que no prevén repercutir ese incremento de costes”. La compañía del Grupo Romeu también ha señalado “el mal servicio que están dando las navieras. Con los barcos llenos, cuesta mucho encontrar espacio y hay cargadores que esperan semanas para poder embarcar a pesar de estar pagando cuatro o cinco veces lo que pagaban hace un año por el mismo servicio”. “La situación es cada vez más complicada y va a peor”, ha reconocido el director de Cotransa, Rolando Martínez, que ha añadido que las navieras “imponen más recargos en contenedores de importación e, incluso si estás dispuesto a pagarlo, sigues sin equipo”.



“Aunque estés dispuesto a pagar los recargos, sigues sin contenedores en algunos casos”

Rolando Martínez Director de Cotransa

eI MERCANTIL

Esta situación de falta de equipo vacío está provocando retrasos en las cargas e incremento de los costes, “aunque quizá lo más relevante es cómo afecta esto a los consumidores finales y a las familias”, ha indicado Tiba. “En primer lugar”, ha continuado el operador, “vemos que los stocks están en niveles mínimos y, por tanto, hay cierta escasez de algunos productos”. La compañía del Grupo Romeu también ha resaltado que el incremento del coste del transporte “acabará, más pronto que tarde, impactando en la inflación, y esto es preocupante”. La falta de espacio ha sido reseñada también por la directora de JSV Logistic, Sonia Herzog, que ha manifestado que su compañía “no ha sufrido esta falta de contenedores al contar con servicios directos y de corta distancia, pero sí hemos visto una falta de espacio en los buques sobre todo en el comercio a larga distancia entre Asia y Europa”.

El incremento de los precios ha sido más que significativo, ha corroborado Lamaignere, que ha apuntado que cuando los precios “empezaban, suavemente, a bajar, se produjo el incidente del buque ‘Ever Given’, encallando en el Canal de Suez y provocando un nuevo terremoto en el transporte marítimo internacional”. “La consecuencia de este bloqueo nuevamente fue una escasez de equipos, y espacio en los barcos también, y un alza en los fletes marítimos, que todavía en mayo siguen vigentes e incluso subiendo”, ha manifestado la compañía transitaria.

Los transitarios no son muy optimistas en cuanto a la normalización de la situación y el descenso de los fletes

Además, Lamaignere ha apuntado que, a corto plazo, “no se esperan cambios significativos, ya que empezamos a encarar el verano en Europa y esto suele venir ligado a un incremento en los precios de los fletes, por lo que no es esperable que los precios vayan a bajar al menos hasta septiembre de este mismo año”. Los precios “tardarán probablemente más tiempo en llegar a esos niveles previos a la pandemia, si es que algún día llegan”, ha vaticinado el operador transitario. En este sentido, Tiba ha señalado que, a corto plazo, “es muy probable que los fletes sigan en niveles muy altos y, posiblemente, bajen algo lo que queda de año, pero no mucho”.

Las compañías no se muestran muy optimistas en cuanto a la normalización de la situación, aunque apuntan que las inversiones de las navieras en adquisición de nuevos equipos ayudará. Según las previsiones de DSV, la situación “se va a normalizar durante 2021 y esperamos que, a finales de año, esté totalmente restablecida. Las distintas navieras están

eI MERCANTIL

invirtiendo masivamente en la compra de nuevos contenedores que se están ya introduciendo en el mercado”. Por su parte, para el director de Cotransa, Rolando Martínez, el mercado no mejorará “hasta septiembre en el caso de que lleguen estos nuevos equipos que están adquiriendo las navieras”. También Lamaignere prevé que la escasez “de equipos y espacios va a seguir y, en la primavera de 2022 sí que se espera ya que el transporte marítimo empiece a recobrar su funcionamiento tal y como era en 2019, con mayor disponibilidad de equipos y espacios en los buques”.