

**Diario** del Puerto.com

## Una tormenta que no cesa

Lejos de amainar, la tormenta desatada en el panorama marítimo mundial como consecuencia del desajuste provocado por la pandemia arrecia cada semana con más fuerza. El nivel de los fletes marítimos y la falta de espacios ofertados por las navieras se ven agravados coyunturalmente por sucesos como el incidente en el Canal de Suez o la congestión que sufren los puertos chinos del Delta del Río Perla, con un problema añadido: la crisis que vive el mercado global de las materias primas, que está experimentando desde finales del pasado año una subida sin precedentes.

Desde noviembre del pasado año hasta ahora se ha constatado el cambio de paradigma en el sector del transporte marítimo mundial de contenedores. Los niveles de los fletes –que ya rozan los 12.000 dólares por un contenedor de 40 pies entre Asia y el norte de Europa y que sobrepasan los 11.400 entre Extremo Oriente y el Mediterráneo Occidental, la falta de espacio en los buques y la carencia de contenedores, ha provocado una situación paradójica: por un lado, hay puertos hub a nivel internacional con altos niveles de congestión; por otro, están comenzando a darse situaciones de afectación al comercio internacional debido a los crecientes costes logísticos.

” La campaña de Navidad hará que esta situación se extienda todo el año. En 2022, sin embargo, podría entrarse en un período valle de estabilización, aunque hay que descartar la vuelta a una situación prepandemia

El reciente incidente del Canal de Suez puso el foco mediático internacional sobre el transporte marítimo y creó un debate algo artificial acerca de la idoneidad del gigantismo de los buques. Las cadenas marítimas de suministro se vieron afectadas hasta no hace mucho. Con este problema casi solucionado, ha saltado otro: el descenso de la actividad en el puerto chino de Yantian como consecuencia de un brote de COVID-19. Las consecuencias han sido previsibles: problemas de congestión en los puertos colindantes, rutas marítimas alteradas y contenedores retenidos durante semanas.

## Diario del Puerto.com

” El nivel de los fletes ya roza los 12.000 dólares por un contenedor de 40 pies entre Asia y el norte de Europa y que sobrepasan los 11.400 entre Extremo Oriente y el Mediterráneo Occidental

### Un año por delante

Los expertos consultados por Diario del Puerto coinciden en señalar que esta situación se extenderá durante todo 2021, y puede que se intensifique en los próximos meses como consecuencia de la proximidad de la campaña de Navidad. En 2022, sin embargo, podría entrarse en un período valle de estabilización, aunque las fuentes consultadas descartan completamente que se vuelva a una situación prepandemia en cuanto a fletes y servicios marítimos. A todo este contexto se añade un problema añadido que ha saltado a la palestra desde finales del pasado año, y es el incremento de los precios de las principales materias primas, que supone un nuevo coste añadido para empresas cargadoras, además de retrasos en la fabricación y en la entrega de los pedidos a los clientes, no poder asumir encargos futuros por la incertidumbre y caída de capacidad de producción de la empresa, además de no poder llevar a cabo políticas de expansión y crecimiento.

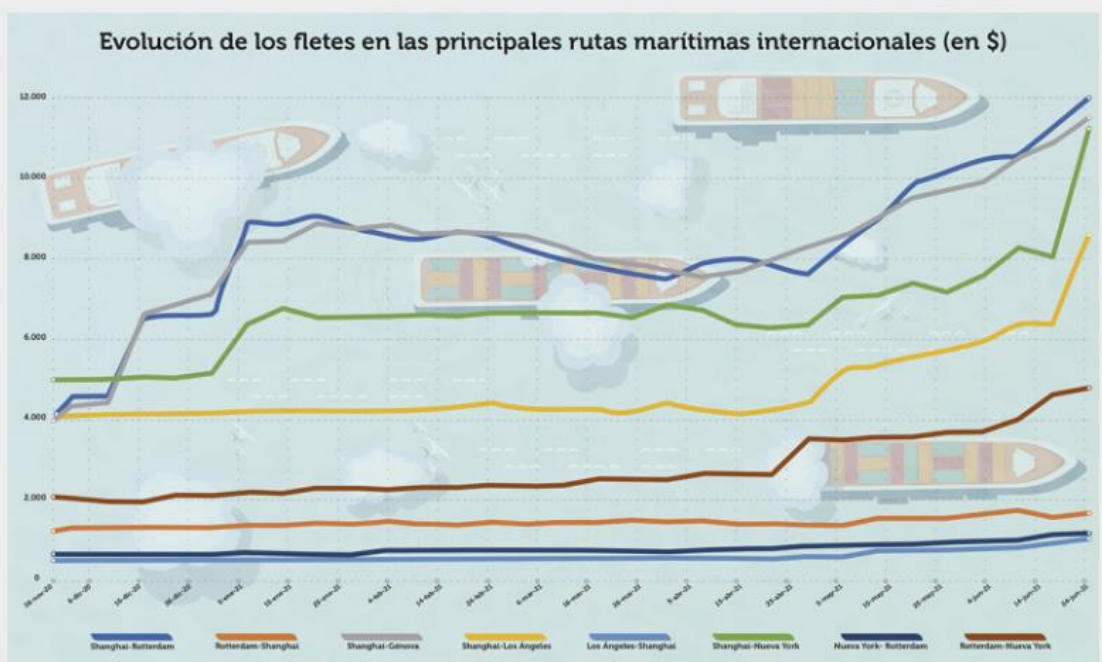
### Puertos chinos: De nuevo en el foco

Un nuevo brote de COVID-19 en el puerto de Yantian obligó a su cierre temporal por espacio de algunos días, dejando sin cargar y descargar alrededor de 600.000 contenedores. “De éstos, unos 300.000 esperan retenidos en los muelles del puerto por falta de personal suficiente, mientras que la otra mitad está a bordo de los buques que en estos momentos se encuentran fondeados”, tal y como advierte a Diario del Puerto Agustín Montori, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de FETEIA-OLTRA.

“En estos momentos, la problemática que se está dando en los puertos chinos tendrá consecuencias más graves que el incidente del Canal de Suez”, asegura Jordi Espín, secretario general de Transprime-Spanish Shippers’ Council y Strategic Relations Manager European Shippers’ Council, que además puntualiza que “se están cambiando programas y se alteran rotaciones en los servicios marítimos”, lo que “dificulta las previsiones de las empresas cargadoras”.

En ese sentido, el secretario general de Transprime advierte de problemas añadidos en otros eslabones de la cadena logística: “Ese salto en las escalas en el puerto de Yantian provoca congestión en otros puertos cercanos y además traslada un mayor volumen de carga a las carreteras, lo que también aumenta los costes logísticos para los cargadores usuarios del servicio”.

# Diario del Puerto.com



Desde noviembre del pasado año, los fletes han mantenido una tendencia alcista hasta llegar a rozar los 12.000 dólares en algunas grandes rutas. Fuente: Drewry. Infografía: José Antonio Sánchez.

## Fletes: Crecimiento sin fin

A finales de noviembre de 2020, los fletes entre Asia y Europa -incluidos los del Mediterráneo- estaban en niveles de unos 3.500 dólares. En ese momento, estos precios ya parecían excesivos para cargadores y transitarios. La tensión se trasladaba a las rutas entre Asia y Estados Unidos, que sobrepasaban los 4.000 dólares.

Siete meses después, la situación es distinta, sobre todo por la persistencia en la falta de contenedores, en los buques y el constante aumento de la demanda. Por cargar un contenedor de 40 pies entre Asia y el norte de Europa se pagaba el 24 de junio 11.975 dólares, mientras que por hacerlo hacia el Mediterráneo el coste llegaba a los 11.448 dólares. Los servicios entre Asia y Estados Unidos (Nueva York y Los Ángeles) habían mantenido hasta hace poco una tendencia estable. Sin embargo, en la última semana, con la problemática de algunos puertos chinos en su punto álgido, el flete entre Shanghai y Nueva York ha crecido un 39% hasta los 11.180 dólares, mientras que el de Los Ángeles lo hizo un 34% hasta los 8.548 dólares.

Para Agustín Montori, "esta situación ha provocado que el coste logístico suponga ya entre el 15 y el 16% del coste total del producto, cuando en una situación normal no pasaba de entre el 5 y el 8%". La consecuencia es clara: muchos cargadores ya están comenzando a repercutir en el precio final del producto ese aumento de costes, tal y como constata Jordi Espín, que además recalca que grandes empresas importadoras estarían acometiendo importantes aumentos de sus stocks para poder asegurar sus compromisos comerciales.

# Diario del Puerto.com

Route	10-Jun-21	17-Jun-21	24-Jun-21	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	\$6,727	\$6,957	\$8,062	16% ▲	370% ▲
Shanghai - Rotterdam	\$10,522	\$11,196	\$11,975	7% ▲	578% ▲
Rotterdam - Shanghai	\$1,715	\$1,583	\$1,649	4% ▲	35% ▲
Shanghai - Genoa	\$10,472	\$10,845	\$11,448	6% ▲	540% ▲
Shanghai - Los Angeles	\$6,313	\$6,358	\$8,548	34% ▲	223% ▲
Los Angeles - Shanghai	\$808	\$931	\$1,041	12% ▲	99% ▲
Shanghai - New York	\$8,251	\$8,017	\$11,180	39% ▲	249% ▲
New York - Rotterdam	\$1,012	\$1,121	\$1,155	3% ▲	123% ▲
Rotterdam - New York	\$3,988	\$4,607	\$4,744	3% ▲	84% ▲

En la última semana, las rutas entre Asia y los grandes puertos de Estados Unidos han visto aumentados sus fletes por encima del 30%.  
Fuente: Drewry.

## Una incertidumbre interminable

Tanto cargadores como transitarios han tenido que adaptar sus procesos de trabajo a la carrera, obligados por la nueva situación mundial. Por el momento, y aunque algunas navieras ya han hecho grandes pedidos de contenedores, la falta de equipo se ha convertido “en un mal endémico”, tal y como lamenta Agustín Montori, algo que no se va a solucionar este año.

“Esta situación es muy mala para nuestros clientes de exportación, que ven como sus cadenas logísticas están prácticamente rotas”, afirma el representante de FETEIA-OLTRA, que además afirma que en esta nueva situación “el trabajo de los transitarios se ha duplicado”, ya que hay que hacer un doble esfuerzo no sólo para encontrar espacios de carga en los buques, sino para además lograrlo a un precio razonable.

“Hay sectores como el de la importación de artículos de bricolaje que no están pudiendo aguantar la situación”, advierte Montori. Jordi Espín ratifica con otros dos ejemplos esta nueva situación: la exportación de olivas a Estados Unidos y la importación de anchoas desde Perú, dos flujos comerciales que “en estos momentos se encuentran casi paralizados”.

## Dicario del Puerto.com

### Y después, ¿qué?

La situación actual abre una serie de interrogantes de difícil respuesta, consolida tendencias que comienzan a asentarse en el negocio mundial del shipping y abre nuevas posibilidades logísticas. Por el momento, la concentración de cargas y escalas en puertos hub es una realidad que ha llegado para quedarse, al igual que la falta de contenedores - hasta que comiencen a introducirse en el mercado los pedidos hechos por algunas navieras-. “Ejemplos como el millón de TEUs movido en mayo en el puerto de Los Ángeles o los desvíos hacia Bremerhaven como consecuencia de la situación del puerto de Hamburgo en el norte de Europa ratifican esta nueva tendencia”, según Agustín Montori.

Esta situación, sin embargo, puede aliviarse, “ya que ha comenzado a constatarse que los grandes buques no viajan ya tan llenos como hasta ahora”, según Jordi Espín, aunque matiza que esta situación “viene producida por los altos precios y la consecuente ausencia de carga”.

Con todo, desde Transprime avanzan lo que podría convertirse en una tendencia a partir de ahora: la importación de camiones completos, incluido el conductor. “Estamos detectando que muchas empresas, para sortear esa falta de contenedores, importan un camión completo cargado de mercancía”, asegura Jordi Espín. Aunque es un transporte más caro - ronda los 15.000 dólares-, “se puede transportar más mercancía que en un contenedor convencional”.

Los cargadores lamentan que a partir de ahora se va a producir una “banalización del servicio”, y ponen un dato encima de la mesa: el 64% de los buques no llega a puerto a la hora programada. Y concluyen que esta situación pone en duda los beneficios en la carrera de las navieras hacia el gigantismo de los buques.

### **Nace el FERM: las grandes asociaciones de cargadores deciden ser parte activa**

Las grandes asociaciones de cargadores en España han decidido ser parte activa para intentar hacer oír su voz en los grandes foros internacionales de decisión.

Trece organizaciones representativas de las empresas cargadoras de múltiples sectores industriales, usuarios de la logística y del transporte marítimo y actores principales en la cadena de suministro, han constituido el Foro Español de Referencia Marítima para observar, analizar y ser el interlocutor en el nuevo paradigma del transporte marítimo global surgido a partir de la situación post pandémica.

El FERM está integrado por AEC, ANFAC, Anffecc, Ascer, Cepco, Cominroc, Feique, FdA, Hyspalit, Oficemen, Transprime, Unesid y UNO.

Este foro nace con la voluntad de “comunicar, a través de un único canal y punto de encuentro, la visión crítica de los usuarios del transporte marítimo sobre su actual modelo de funcionamiento”, cuyo sistema tildan de “desordenado, imprevisible y opaco”, el cual “se nutre de los flujos de transporte globales para concentrar y controlar los medios disponibles a través de economías de escala, sin rendir cuentas a sus clientes ni atender a los parámetros más básicos de calidad de servicio”, afirman desde la organización.

## Diario del Puerto.com

### La guinda: Tensión en el mercado de materias primas

Desde finales del pasado año, ha habido un incremento de los precios de las principales materias primas, tal y como advierte la Unidad de Inteligencia del Departamento Internacional de Cámara de Comercio de Valencia en su último informe.

Esto se traduce en un aumento de los costes para las empresas. La escasez de materias primas provoca, además, retrasos en la fabricación y en la entrega de los pedidos a los clientes, no poder asumir encargos futuros por la incertidumbre y caída de capacidad de producción de la empresa, además de no poder llevar a cabo políticas de expansión y crecimiento. Con todo, aún no hay rotura en la cadena de producción, aunque sí retrasos importantes, tal y como advierte el órgano cameral.

Las empresas se ven obligadas a trasladar estos costes al precio final, sobre todo las mejor posicionadas en el mercado. Ese traslado es en la mayoría parcial, y sólo unas pocas lo hacen de manera total. Esta situación se puede aguantar de manera temporal.

Dos de cada tres empresas han decidido aumentar stocks y casi la mitad buscan nuevos mercados de suministro de materias primas, además de renegociar contratos con proveedores a más largo plazo. También se estudia la mejora de la eficiencia en los procesos de producción y en la reducción del tamaño de los pedidos con el fin de asegurar la entrega.

Las distorsiones en el mercado internacional están obligando a la empresa a replantearse seriamente sus políticas de aprovisionamiento, sus procesos de producción, o incluso su relación con los clientes finales. La distorsión de los mercados de materias primas que se está viviendo a nivel mundial se debe a dos comportamientos divergentes de oferta y demanda: por un lado los problemas de producción de materias primas en muchos países emergentes, aún afectados notablemente por la pandemia, y por otro el rápido crecimiento de la economía china, la primera en salir de la recesión, que cuenta con una elevada liquidez que le lleva a aumentar la demanda de productos. A ello se añade el fuerte aumento de los fletes marítimos, sobre todo en el comercio con Asia, y la escasez de contenedores para el transporte.

Buena parte de los expertos apuntan a que esta situación se mantendrá año o año y medio (llegándolo a bautizar como un “nuevo súper ciclo de materias primas”). En este sentido, es imposible que las empresas manufactureras carguen con todo el ajuste que implica el fuerte aumento de costes y las distorsiones en el proceso de producción.

A corto y medio plazo, se va a producir un progresivo traslado a los precios finales de los productos industriales y algunos bienes de consumo, comportamiento ya observado en sectores como los productos metálicos, madera y mueble, manufacturas de plástico y la industria química, entre otros.