

Fletes y congestión



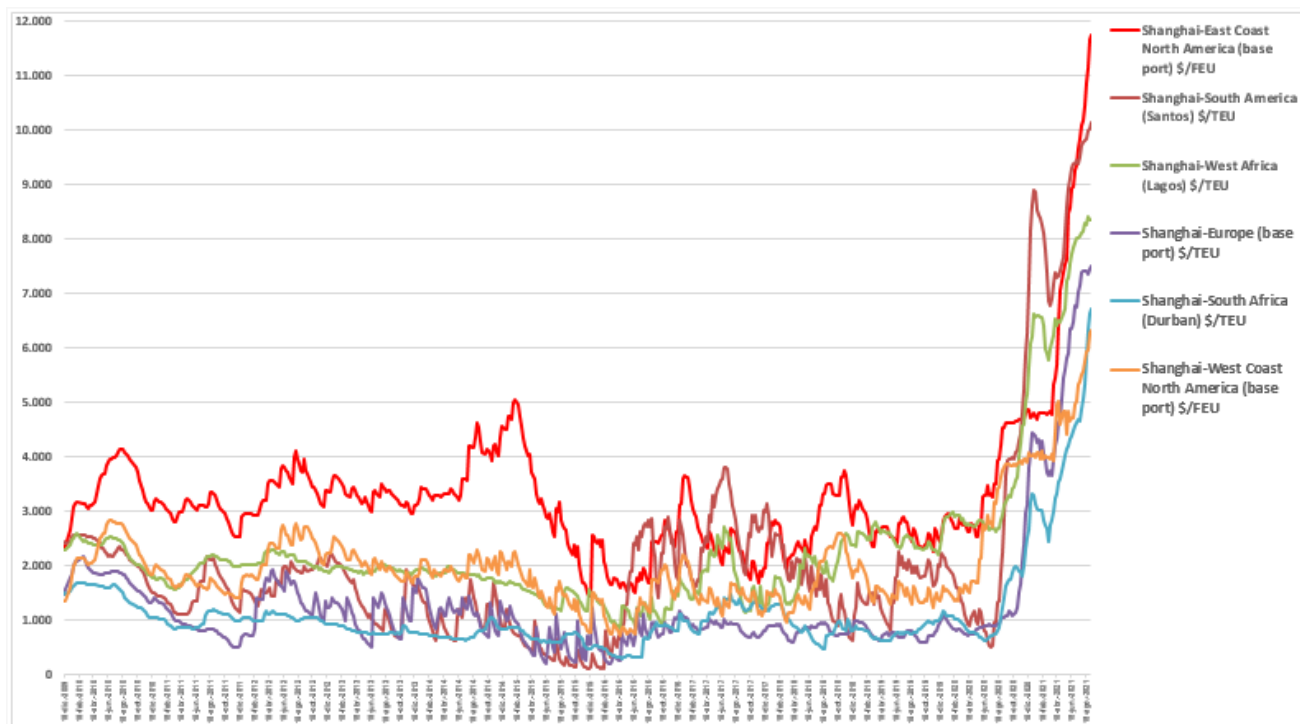
 **Jan Hoffmann**

Head, Trade Logistics Branch, Division on Technology and Logistics
UNCTAD

El transporte marítimo en contenedores sustenta el comercio de América Latina – y en la actualidad estamos confrontados con fletes históricamente altos. El costo de enviar un contenedor estándar de 20 pies de Shanghái a Brasil, por ejemplo, es hoy cinco veces más alto que el promedio de los últimos 12 años. El aumento en los fletes coincide con atrasos y un empeoramiento de la fiabilidad de los servicios.



Índice de carga en contenedores de Shanghái (SCFI). 18 de diciembre de 2009 al 10 septiembre 2021, rutas seleccionadas



Fuente: UNCTAD, sobre datos de Clarksons.

Las causas y los efectos de la crisis

Un conjunto de factores relacionados con la pandemia del Covid-19, han llevado a esta situación. En primer lugar, el repunte del comercio en contenedores ha sido más rápido de lo previsto. En segundo lugar, el tiempo que los contenedores, remolques y buques se demoran en los puertos ha aumentado, principalmente a causa de medidas tomadas para luchar contra la pandemia. Estos factores han exacerbado la congestión en los puertos y sistemas de transporte intermodal, sobre todo en los EE.UU.

Estos fletes tienen un impacto directo en el precio de importación de los bienes, y en la medida en que los costos se transfieren al consumidor, también en el precio final en la tienda. Dependiendo del tipo y valor de las mercancías, el nivel actual de los fletes es equivalente a valores entre el 0,3% y 70% del valor final del producto en la tienda y para ciertos productos de alto volumen y bajo valor eso en el fondo mata la viabilidad del comercio.



Imagen de Druckfuchs tomada de Pixabay

¿Cuanto mas durará?

Durante más de una década, las compañías navieras de línea se habían enfrentado a fletes demasiado bajos. Para sobrevivir, era necesario reducir los costos unitarios. Para reducir los costos unitarios, los transportistas invirtieron en barcos cada vez más grandes (economías de escala) y más nuevos (más eficientes en combustible). Sin embargo, los barcos más antiguos no fueron desguazados, y el exceso de capacidad se mantuvo, manteniendo bajos los fletes. Esta situación ahora ha cambiado a un mercado sin exceso de capacidad, y aunque los pedidos de barcos en los astilleros en China, Corea y Japón están creciendo nuevamente, lleva tiempo construir estos buques. A más largo plazo, también hay que considerar los costos de la descarbonización, a la necesidad de renovar la flota mundial.



Imagen de Martex 5 tomada de Pixabay

Es cada vez más importante invertir en la digitalización y facilitación del comercio para aliviar la congestión, y mientras tanto prepararse para fletes altos por muchos meses más.

Para seguir al tanto sobre el comercio exterior, los invitamos a leer nuestra revista digital Exponotas en su edición No. 65 donde encontrarán muchos más artículos de interés y se informaran sobre toda nuestra gestión gremial.

Exponotas No. 65

◀ ANTERIOR

OTRAS PUBLICACIONES RELACIONADAS



Fletes y congestión

11 noviembre, 2021

[Leer publicación »](#)



Decreto 811 de 2021, nueva hoja de ruta para cannabis regulado en Colombia.

10 noviembre, 2021

[Leer publicación »](#)



Se mantiene el panorama favorable de recuperación de las exportaciones colombianas. Al mes de septiembre se registra un crecimiento del 16,5% frente al mismo mes de 2019.

2 noviembre, 2021

[Leer publicación »](#)



Colombia no es ajena a la crisis logística mundial, advierte Analdex

28 octubre, 2021

[Leer publicación »](#)

[Contactenos](#)

[Twitter](#)

[Facebook](#)

[Youtube](#)

[Linkedin](#)

[Instagram](#)

Recaudos Online

Pague aquí



Todos los derechos reservados

Analdex @ 2018