

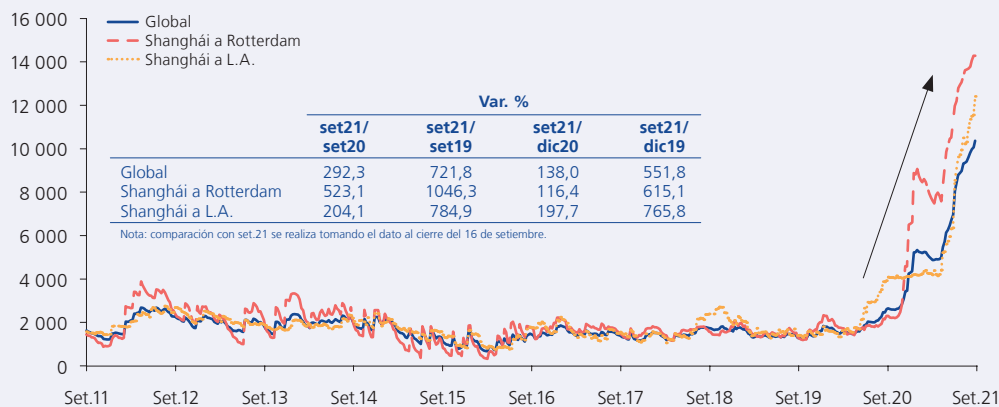
### Recuadro 4 INCREMENTO DE COSTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO GLOBAL

La pandemia global generó una serie de dificultades en el transporte marítimo que se reflejaron, entre otros factores, en el aumento de costo de fletes. Lo que se suponía sería un choque de corto plazo, ha persistido e incluso se ha acentuado en los últimos meses. El presente Recuadro explica los desequilibrios existentes en el transporte marítimo de mercancías, los factores (coyunturales y estructurales) que los originan y las perspectivas de corto y mediano plazo.

#### Elevación de costos de transportes

Los costos de transporte marítimo han mostrado una sostenida y marcada tendencia al alza a nivel global. Así, por ejemplo, la tarifa promedio de transporte marítimo de un contenedor de 40 pies ha alcanzado los US\$ 10 000 en setiembre de 2021, casi 7 veces el valor registrado en setiembre de 2019 (2,9 veces respecto a 2020). El aumento de los costos se intensifica en aquellas rutas cuyo punto de origen es China: en lo que va del año, la tarifa de transporte se ha más que duplicado en los viajes con destino a Europa y América del Norte. De acuerdo con el Drewry's World Container Index, el costo de transporte en las rutas que parten de Shanghái a Rotterdam alcanzaron los US\$ 14 294 a mediados de setiembre de 2021 (aumento de 116,4 por ciento en el año), mientras que aquellas con destino a Los Ángeles registraron tarifas de US\$ 12 424 (aumento de 197,7 por ciento en el año).

**DREWRY'S CONTAINER INDEX\***  
(US\$ por contenedor de 40 pies)



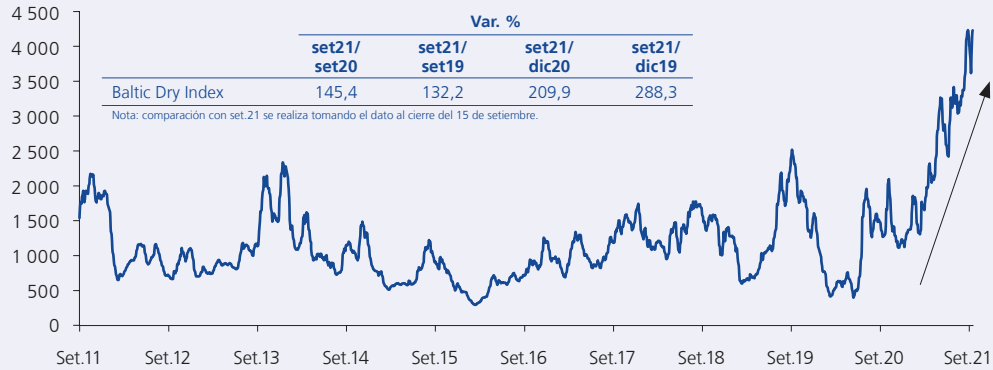
\* Datos al 16 de setiembre.  
Fuente: Drewry.

Asimismo, el *Baltic Dry Index*<sup>20</sup> subió a un pico de más de 11 años debido al aumento de la demanda de todos los tamaños de embarcaciones. A la segunda semana de setiembre, ha más que duplicado su valor registrado en 2019 y 2020, mientras que en lo que va del año registra un aumento de 209,9 por ciento.

20 El Baltic Dry Index es un índice de los fletes marítimos de carga a granel seca de hasta 20 rutas clave marítimas en régimen de fletamento de todo el mundo, administrado por el Baltic Exchange de Londres.



### BALTIC DRY INDEX\*

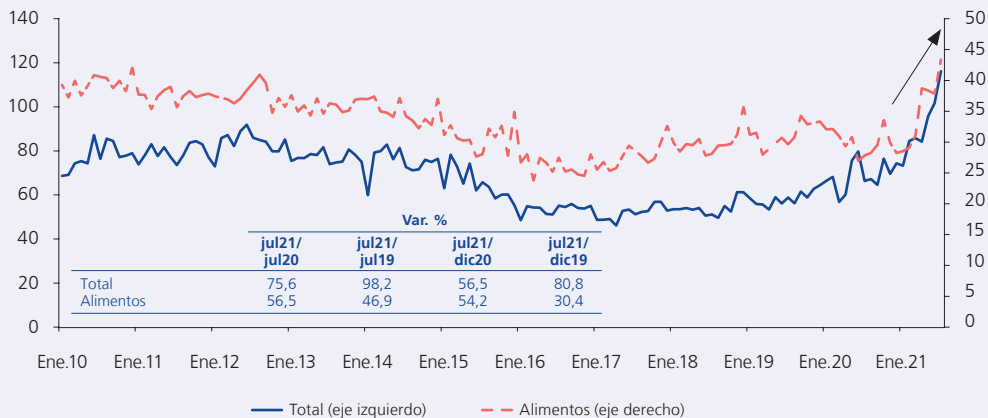


\* Datos al 15 de setiembre.  
Fuente: Trading Economics.

En lo referente a las importaciones de Perú, se observa también un aumento en los costos de envío: para julio del presente año, el flete ascendió a US\$ 116 por TM importada, lo que representa un aumento de 98,2 y 75,6 por ciento frente a igual mes de 2019 y 2020, respectivamente. Esta tendencia al alza también se observa en los fletes de importaciones de alimentos, que registran un aumento de 54,2 por ciento en lo que va del año, lo que impacta finalmente en los precios de venta local.

### IMPORTACIONES

Flete por volumen (US\$/TM)



Junto con el alza en los costos, se viene registrando una serie de cuellos de botella que se reflejan en:

- a. **El aumento en los retrasos de los buques:** la tardanza promedio global de los buques en retraso en junio de este año se mantiene alta entre 6 y 7 días; mientras que, en junio de 2019, la tardanza promedio era de 4 días<sup>21</sup>.

21 Sea-Intelligence <https://www.sea-intelligence.com/press-room/84-schedule-reliability-continues-to-be-low-in-june-2021>

- b. **El aumento en el tiempo que tarda en llegar una mercancía a su destino:** por ejemplo, la demora en llegar un contenedor de Beijing a Chicago se ha elevado aproximadamente de 30 días a más de 70 días<sup>22</sup>.
- c. **El deterioro en el indicador de “confiabilidad global en la programación de los puertos”,** que se ha ubicado en un 40 por ciento (entre marzo y junio), muy por debajo de los niveles de 80 por ciento que tenía antes de la pandemia (en junio de 2019).

**Los factores detrás de esta tendencia**

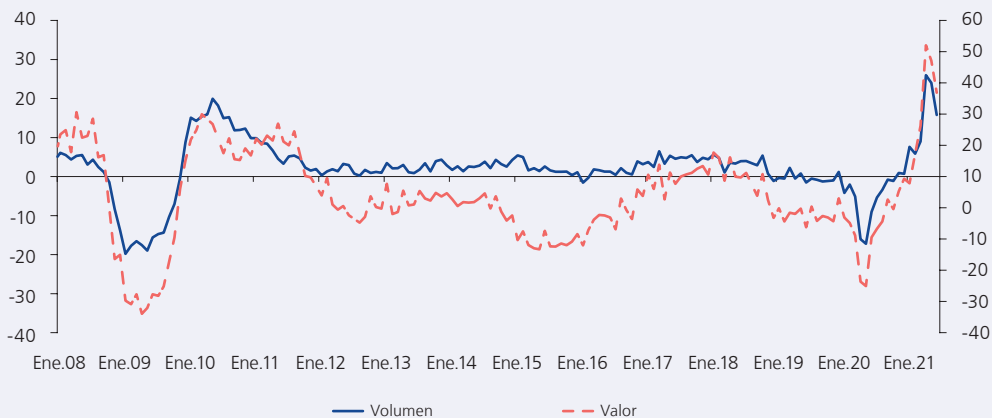
Existe una serie de factores que explican esta tendencia al alza en los costos de transporte. Algunos se vinculan directamente a la pandemia, mientras que otros reflejarían problemas estructurales que estaban presentes antes de la crisis del COVID-19.

- a. **Rápida recuperación del comercio global** luego de la contracción significativa producto de las medidas de contención de la crisis sanitaria.

Con el inicio de la pandemia muchos países cerraron sus puertos como medida de contención a la propagación del COVID-19. En el caso de China, que alberga siete de los diez puertos de contenedores más grandes del mundo<sup>23</sup>, el cierre se extendió por dos meses. Según el reporte de resultados del primer trimestre de 2021 de Maersk<sup>24</sup>, la capacidad ociosa de la flota de la empresa aumentó a 9,4 por ciento a fines del primer trimestre, el nivel más alto en 10 años. Estas medidas fueron reflejo de una contracción importante en el comercio global.

Sin embargo, con la reapertura de las economías, el comercio global se reactivó y creció a tasas incluso mayores para atender pedidos postergados y cubrir una demanda que se recuperó aceleradamente. A este factor se suma un cambio en el patrón de consumo, desde servicios (restaurantes, cines, viajes y conciertos) a bienes (ropa, computadoras, muebles, parrillas caseras, sistemas de entretenimiento y otros) mayormente importados desde Asia.

**EXPORTACIONES MUNDIALES: VOLUMEN Y VALOR**  
(Variación % últimos doce meses)



Fuente: OMC, World Trade Monitor y estadísticas de comercio de los países.

22 Wall Street Journal, 4 de Agosto de 2021. Where Did All the Shipping Containers Go?  
 23 <https://www.rferl.org/a/29637065.html>  
 24 <https://ml-eu.globenewswire.com/Resource/Download/f14141bb-a831-40e8-8825-512eac8a819f>





**b. Choques de corto plazo que afectaron la operatividad de los puertos:** el retorno de la demanda coincidió con una serie de eventos que restringieron fuertemente la oferta de transporte marítimo:

- (i) Nuevos cierres de puertos a raíz de los rebrotes del COVID-19. El enfoque de “tolerancia cero” hacia el nuevo brote del virus de los últimos meses ha paralizado los puertos base de Ningbo, Xiamen y Shenzhen. Según James Baker, editor de contenedores para Lloyd’s List, el número de barcos fondeados en la región cercana a la terminal de Yantian llegó a cuadruplicarse. El tiempo de espera para que un buque atraque en Shenzhen ha pasado de 0,5 días a 16 días<sup>25</sup> y en el puerto de Ningbo las descargas de los barcos disminuyeron un 70 por ciento. Estos eventos afectan también al resto de puertos debido a una menor disponibilidad de contenedores y al menor flujo de barcos.
- (ii) Factores climáticos. Las tormentas en Texas y el bloqueo del canal de alcantarillado durante casi una semana en el primer trimestre de 2021 paralizó parcialmente el puerto de Houston<sup>26</sup>. Asimismo, como consecuencia de una tormenta de arena, el barco portacontenedores “Ever Given” encalló en el canal de Suez bloqueándolo por completo durante 6 días.

**c. Inadecuado desarrollo de la logística y la infraestructura portuaria.** En los últimos 25 años, la capacidad de transporte de un barco contenedor se ha multiplicado por cuatro; según FT<sup>27</sup>, los barcos más grandes tienen hoy en día una capacidad para transportar 24 mil contenedores de 20 pies, lo suficiente para cubrir una superficie de 145 kilómetros. El aumento constante del tamaño de estos barcos gigantes no ha estado acompañado de una mejora equivalente en los puertos y ello ha generado un debate sobre si la infraestructura actual puede ser suficiente para atender dichos barcos en forma eficiente y en un tiempo oportuno.

El caso reciente del barco *Ever Given*, señalado anteriormente, es una muestra de esta falta de adecuación. Asimismo, según la empresa de logística Kuehne+Nagel, actualmente hay 353 portacontenedores estancados en los puertos del mundo, más del doble que a principios de año. Según IHS Markit, en América del Norte, el tiempo promedio de espera de los buques portacontenedores fue 33 horas en mayo, en comparación con solo 8 horas en 2019. Hay también casos graves: en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, una veintena de barcos pueden pasar hasta 12 días antes de descargar sus contenedores.

**d. Escasez de contenedores.** La disponibilidad de contenedores en varias partes del mundo ha sido afectada porque grandes volúmenes de éstos se encuentran en lugares donde su uso no es requerido. Ello, a su vez, es reflejo de los fuertes desbalances existentes en el comercio mundial.

Por ejemplo, el déficit comercial norteamericano ha alcanzado los US\$ 429 mil millones en el primer semestre del año, nivel récord y muy superior a los registros en similar periodo de 2019 y 2020 (US\$ 299 mil millones y US\$ 293 mil millones, respectivamente). Ello explica el elevado ratio entre contenedores llenos a la entrada versus a la salida en los principales puertos norteamericanos (Los Ángeles y Nueva York), lo que implica que miles de contenedores queden vacíos en Estados Unidos y que los exportadores chinos enfrenten largas esperas para conseguir contenedores para nuevos envíos. Paradójicamente, existen grandes inventarios de contenedores

25 Shehrina Kamal de Everstream Analytics

26 <https://porthouston.com/port-houston-weather-historic-winter-storm/>

27 FT, 28 de marzo de 2021, Too big to sail? The debate over huge container ships.

por seguridad en los puertos de Estados Unidos y Europa. Asimismo, la congestión en las redes logísticas implica que los contenedores se queden atrapados en lugares donde no se les necesita.

Esta escasez de contenedores se agudiza porque los mayores pagos por parte de exportadores chinos por la disponibilidad de contenedores hace que los buques retornen a Asia lo más pronto posible, muchas veces sin carga. Se estima que las líneas navieras están moviendo más de 30 mil contenedores vacíos en dirección a Asia cada semana.

- e. **Escasez de nuevos buques portacontenedores.** Según FT, la oferta ajustada de buques plantea una amenaza potencial importante debido a que, a pesar de un aumento reciente en los pedidos de nuevos buques, es probable que la disponibilidad de estos barcos portacontenedores siga siendo ajustada en los próximos cinco años. Además, el número de astilleros a nivel mundial se había reducido en dos tercios desde 2007 a unos 115. Estos pocos astilleros que aún están en funcionamiento han recibido una avalancha de pedidos, por lo que el ingreso de nueva capacidad se retrasaría.
- f. **Congestión en las redes de transporte fuera del puerto.** La congestión en las redes ferroviarias y escasez de camiones, de conductores y de los trabajadores del almacén ha dificultado el rápido desembarque, descarga y vaciado de los contenedores.
- g. **Cambios en la estructura de mercado:** A raíz de múltiples fusiones y adquisiciones<sup>28</sup> más del 85 por ciento de la capacidad mundial de la flota marítima está concentrada en tan solo 10 empresas, las cuales representaron poco menos del 7 por ciento del total de líneas navieras en el mundo en agosto de 2021. Las ganancias sin precedentes registradas por estas empresas desde el inicio de la pandemia sugieren que existen incentivos para proveer una oferta limitada para obtener unas tarifas más elevadas. Asimismo, estas principales empresas transportistas han formado tres alianzas (la Alianza 2M, la Alianza Oceánica y la Alianza), lo que ha concentrado aún más el mercado y ha reducido la flexibilidad para bajar tarifas.

## Perspectivas

Se estima que las tarifas aplicadas al transporte marítimo disminuyan en tanto desaparezcan algunos factores de carácter temporal (como las medidas adoptadas para enfrentar la pandemia y otros problemas operativos de los puertos) y en tanto los volúmenes de comercio mundial se normalicen. Otro factor que aliviaría las presiones sobre las tarifas es la mayor producción de contenedores que se prevé para China. Sin embargo, es muy probable que algunos factores estructurales—entre ellos los vinculados a la infraestructura portuaria, escasez de buques de carga y a otras limitaciones logísticas—limiten esta reducción y determinen que las tarifas se ubiquen por encima de los niveles previos a la pandemia.

28 <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

