

Perspectivas del transporte marítimo – segundo semestre de 2024

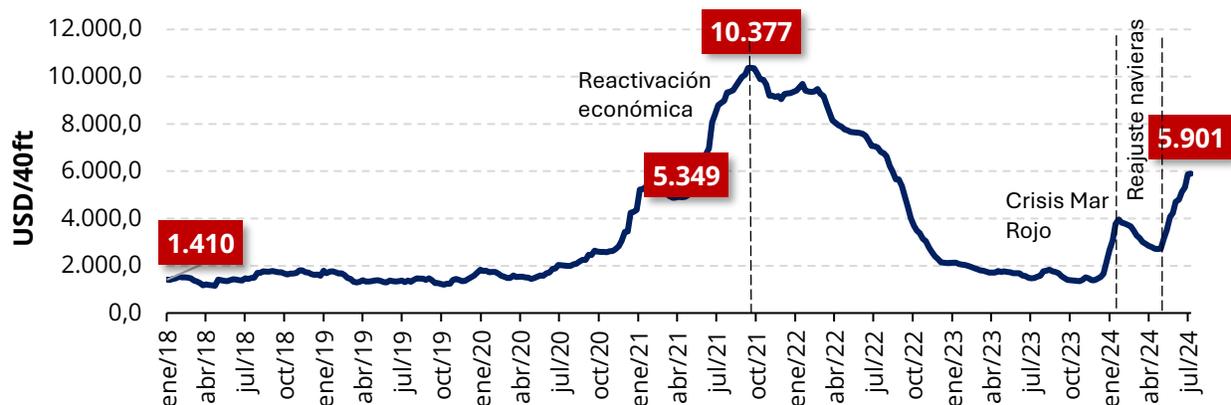
Los fletes marítimos, que se habían moderado entre febrero y abril luego de un comienzo de año turbulento, debido a ataques de rebeldes hutíes de Yemen contra buques que cruzaban por el Mar Rojo con destino u origen asiático; han vuelto a aumentar.

Luego de constantes ataques que se prolongaron por semanas y que condujeron a que buques y contenedores se desviaran de rutas y estuvieran más días en tránsito, reduciendo la oferta de estos y aumentando los fletes; los precios de estos se comportaron durante varios meses (entre enero y abril) con tendencia a la baja a un ritmo gradual, ubicándose en los 2.725 dólares el 2 de mayo de 2024, demostrando a su vez que los efectos de las disrupciones en los fletes marítimos se habían empezado a reducir.

Luego de esta reducción, entre mayo y julio los fletes han aumentado nuevamente, ubicándose en promedio por encima de los 5.900 dólares, una tarifa 315% más que las tarifas promedio de 2019 (prepandemia) de 1.420 dólares.

Figura 1. Índice mundial de contenedores, flete promedio

(a 11 de julio de 2024)



Fuente: Analdex, con datos de Drewry.

Como proxy de la ruta lejano oriente hacia Buenaventura, se cuenta con información de rutas importantes para el tránsito marítimo, como lo es la ruta Shanghái – Los Ángeles, que ha experimentado un aumento de 1% en la última semana, pero también un cambio anual de 320%, como se muestra a continuación:

Ruta	13-jul-2023	25-abr-2024	11-jul-2024	Cambio vs abril (%)	Cambio anual (%)
Índice compuesto	\$1.488	\$2.706	\$5.901	118%	297%
Shanghái-Rotterdam	\$1.291	\$3.056	\$8.048	163%	523%
Shanghái-Genoa	\$1.932	\$3.615	\$7.614	111%	294%
Shanghái-Los Ángeles	\$1.790	\$3.395	\$7.512	121%	320%
Shanghái-Nueva York	\$2.715	\$4.369	\$9.387	115%	246%

Fuente: Analdex, con datos de Drewry.

¿A qué se debe este aumento?

Según analistas, en el segundo trimestre aumenta la demanda de transporte puesto que es un periodo del año de aprovisionamiento, lo que reduce la oferta de buques debido a una capacidad general del mercado totalmente empleada. Esto se ha aunado a los efectos del conflicto en el Mar Rojo, pues la búsqueda de rutas alternativas como la del Cabo de Buena Esperanza sigue impactando en las negociaciones y no ha permitido que aumente la capacidad disponible de los barcos, ya que estos tardan más en completar sus viajes.

Por su parte, el aumento de los fletes en la región también se debe a un efecto de relocalización que se está gestando en México: el país ha recibido un número creciente de empresas que buscan iniciar producción local, proceso conocido como relocalización o *nearshoring*. En este sentido, el aumento de la carga en los puertos mexicanos para manufacturar y enviar al mercado estadounidense sin impuesto arancelario ha desviado una parte importante de los buques hacia la región, reflejado en un aumento de 60% mensual a junio en las importaciones provenientes de China hacia México.

En este orden de ideas, a diferencia del choque vivido durante la pandemia por COVID-19, no es una ráfaga de demandantes confinados en casa lo que ha inundado los puertos, sino que son los horarios de los barcos que se han visto retrasados por tomar rutas más largas debido a las coyunturas mencionadas anteriormente. Según la Autoridad Marítima de Singapur (MPA, por sus siglas en inglés), país que cuenta con uno de los puertos de transbordo más grandes del mundo, el tiempo medio de espera para atracar un buque portacontenedores era de dos a tres días, pero los retrasos en los últimos meses se han elevado hasta una semana.

Perspectivas para los próximos meses

En el corto plazo, se espera que en las próximas semanas las tarifas sigan en niveles altos debido a problemas de congestión en puertos asiáticos (debido a mantenimientos y problemas de espacio), pues el aumento de la demanda ha creado una gran congestión en estos orígenes y falta de buques vacíos, como consecuencia del crecimiento en sectores de bienes de consumo, como el manufacturero o el automotriz. Incluso los recargos por temporada alta han entrado en vigor desde el primero de julio para todos aquellos envíos originados en Oceanía hacia el resto del mundo. A esto debe sumarse la llegada de temporada de huracanes, que se espera se extienda hasta octubre o noviembre de este año y puedan intensificar las distorsiones en el transporte marítimo.

Todas estas coyunturas han hecho que las navieras se encuentren en un proceso de balancear la oferta de su flota y la demanda existente, por lo que se espera que en las próximas semanas las tarifas puedan sostenerse en los niveles actuales. En cuanto a los demás agentes de la cadena de comercio exterior, estos se están anticipando en la toma de decisiones para reducir el riesgo en caso de que sigan subiendo los fletes. En Colombia, se espera que el tercer trimestre de 2024 tenga un gran movimiento de carga, pues empresas de múltiples sectores se empiezan a preparar desde entonces para el fin de año, más aún en la actual coyuntura.

Ante esto, los analistas recomiendan a las empresas tener una minuciosa planificación de su cadena de suministro, que brinde claridad sobre lo que efectivamente van a transportar, ya que

la demanda sostenida, la persistencia de cuellos de botella y la inestabilidad geopolítica mantendrán gran presión sobre los precios al menos hasta que se empiecen a relajar las tarifas a medida que los transportistas agreguen capacidad y restablezcan horarios. En este orden de ideas, el futuro del transporte marítimo dependerá en gran medida de variables como el final de la temporada alta, los eventos climáticos, la entrega continua de nuevos buques y el potencial desenlace de los diferentes conflictos geopolíticos que se han venido gestando en múltiples latitudes.

Elaboró: Juan Camilo Alarcón.

Revisó: Giovanni Andrés Gómez.

Aviso legal: El presente concepto o consulta se emite a solicitud de parte, las opiniones y/o recomendaciones no constituyen un compromiso o garantía para la contraparte, o son vinculantes ante terceros o entidades de control intervinientes en materia aduanera y/o de comercio exterior. La información y resultado de este concepto constituyen un juicio a la fecha indicada y están sujetas a cambios por factores externos. No debe ser distribuido, copiado, vendido o alterado de ninguna manera sin el permiso expreso de Analdex, ni debe utilizarse para ningún otro propósito que no sea servir como una consulta de referencia, no constituye oferta, consejo, recomendación o sugerencia para tomar decisiones o realizar cualquier transacción o negocio. El uso de la información proporcionada es responsabilidad exclusiva del destinatario.

Fin del documento