

Durante la primera semana de julio, uno de los indicadores globales más importantes para medir los costos del transporte marítimo, el World Container Index (WCI) de Drewry Shipping Consultants Ltd., informó un incremento del 9%, con un valor de US\$ 4.530 por el traslado de un contenedor de 40 pies.

En su monitoreo de las llamadas tarifas de fletes *spot* -que miden los precios de mercado en tiempo real, sin contratos a largo plazo-, el WCI también detectó alzas simultáneas en las rutas Transpacífico y Asia-Europa.

A ello se deben sumar dos hechos adicionales. Uno es que los valores por el transporte de carga desde Shanghai a Nueva York aumentaron un 11%, alcanzando los US\$7.902 por contenedor de 40 pies (FEU), mientras que las tarifas hacia Los Ángeles, Estados Unidos, subieron un 10%, hasta los US\$6.349. El segundo es la persistente tensión geopolítica en el mundo, que afecta el transporte marítimo tras sucesivos ataques a buques y puertos. (ver nota página 14).

Los medios especializados atribuyen este comportamiento a una combinación de varios factores, entre ellos la tendencia a adelantar los envíos de mercancías (*front-loading*), para evadir aumentos de tarifas o la congestión en algunas rutas marítimas; la suspensión de escalas en puertos específicos (*blank sailings*) o la capacidad más ajustada en las principales rutas entre Asia, Estados Unidos y Europa.

IMPACTO EN CHILE

En la industria pronostican que esta escalada podría impactar a Chile en, al menos, tres formas. La primera sería un aumento de la inflación interna, ya que las importaciones de electrodomésticos, vestuario, vehículos y maquinaria provenientes de Asia se encarecen de manera inmediata, traspasando esos mayores costos al consumidor final.

El segundo efecto es una pérdida de competitividad para las exportaciones. Los productores agrícolas y frutícolas de la zona central ven reducidos sus márgenes al enfrentar mayores costos de transporte y una menor disponibilidad de contenedores vacíos.

Finalmente, podrían producirse atrasos en la cadena de suministros, considerando que los *blank sailings* generan acumulación de carga en los puertos de origen y un eventual desabaste-



Fletes *spot*: incertidumbre global y desafío logístico para Chile

Aunque las tarifas internacionales del transporte marítimo comienzan a mostrar señales de estabilización, expertos advierten que la volatilidad del mercado, los costos logísticos y las interrupciones en las cadenas de suministro continúan afectando la competitividad de las exportaciones y encareciendo las importaciones, especialmente para las pymes.



CARLOS ZULUETA, PDTE. DE ANAGENA, VE ESPACIOS DE MEJORA.

cimiento temporal de insumos estratégicos para Chile.

PRECIOS Y COSTOS

En un país cuya economía depende fuertemente del comercio marítimo, un escenario internacional de estas características inevitablemente repercute en la actividad económica nacional.

Para el director del Magister en Administración Marítimo-Portuaria y académico de Ingeniería Civil Oceánica de la Universidad de Valparaíso, Sergio Bidart, los costos del transporte marítimo y de la logística se incrementaron durante algún tiempo debido, principalmente, a la inestabilidad del precio del petróleo.

“Esta fluctuación provocó una suerte de pánico respecto del abastecimiento, de pensar que la situación se pudiese poner peor. Por lo tanto, muchos mercados partieron adquiriendo y acumulando *stock* para las estacionalidades que vienen, tanto de aquí a Navidad, generando también distorsiones en la escasez de contenedores, que navieras que tenían contrato deshicieran algunos de ellos y se dedicaran a hacer fletes *spot* aprovechando estas oportunidades”, precisa el académico.

Respecto del caso chileno, Bidart sostiene que, dejando de lado las exportaciones mineras, el aumento de los costos de importación terminará re-

flejándose en mayores precios para los consumidores.

En cuanto a las perspectivas, el experto plantea tres escenarios posibles. El primero, optimista, supone una pronta solución al conflicto en Medio Oriente, permitiendo estabilizar los precios de la energía y, con ello, los costos logísticos. El segundo, más pesimista, considera que el precio del petróleo continúe aumentando, profundizando la incertidumbre y generando un escenario complejo para la economía mundial.

Finalmente, existe un escenario intermedio o conservador, en el que será necesario evaluar mes a mes la evolución del mercado y sus efectos sobre el comercio internacional.

DESACELERACIÓN

Sin embargo, la evolución más reciente parece dar algunas señales de alivio. En su actualización correspondiente al 16 de julio, el WCI de Drewry registró una caída del 2%, la que volvió a consolidar este jueves 23, lo que sugiere que el impulso alcista experimentado por los fletes *spot* durante la temporada alta comenzó a moderarse.

Esta desaceleración respondería a un cambio en la dinámica entre oferta y deman-

da, tras meses de intensa presión logística. Entre los factores que explicarían esta moderación se encuentran una menor acaparamiento de espacio en los buques (*front-loading*), una menor congestión portuaria en Europa, la incorporación de nueva capacidad mediante nuevos buques (*newbuilds*) y la resistencia del mercado a nuevas alzas en las tarifas (*Freight All Kinds*).

Pese a esta estabilización, advierten los analistas, el índice de precios se mantiene más de un 70% por encima de los niveles registrados en el mismo periodo del año pasado.

PRESIÓN FINANCIERA

Para Carlos Patricio Zulueta, presidente de la Asociación Nacional de Agentes de Aduana (Anagena A.G.), las tarifas por demoras de contenedores (*demurrage*) y los costos de almacenamiento en terminales están generando una presión financiera adicional sobre los importadores, especialmente los de menor tamaño.

“Las interrupciones en itinerarios, ajustes operacionales de las navieras y episodios de congestión portuaria han derivado en retrasos que, en muchos casos, no dependen di-

rectamente del importador, pero que igualmente se traducen en costos adicionales. Esto ha incrementado el costo total de importación, afectando especialmente a empresas con menor capacidad de absorción financiera”, puntualizó.

Respecto de las pymes que podrían verse afectadas por esta situación, Zulueta indica que “si bien no se dispone de cifras consolidadas, en la operación diaria se observa un aumento en casos donde el costo logístico -incluyendo flete, recargos, demoras y almacenaje- se aproxima o incluso supera el valor de la mercancía. Esta situación incide directamente en los márgenes de las pymes y en la planificación de sus operaciones de importación.”

Zulueta coincide con Bidart al señalar que la volatilidad de las tarifas parece haber comenzado a disminuir. “Los valores de las tarifas *spot* se han estabilizado e incluso han registrado retrocesos de hasta un 3% en la ruta Asia-Europa. En la carga aérea y en la ruta Transpacífica, que es la que más nos afecta, los precios también se han estabilizado puntualmente.”

No obstante, el dirigente gremial advierte que Chile carece de un organismo o de una legislación específica que permita regular y proteger adecuadamente a los actores del comercio exterior frente a este tipo de contingencias. En materia de facilitación aduanera y digitalización, Zulueta considera prioritario seguir avanzando en la interoperabilidad entre los sistemas públicos y privados, optimizar los tiempos de tramitación y fortalecer la coordinación entre autoridades y los distintos actores logísticos. A su juicio, estas medidas contribuirían a reducir el impacto de las contingencias operacionales y mejorar la eficiencia del sistema.

Asimismo, señala que, en comparación con otras jurisdicciones, Chile dispone de herramientas regulatorias más limitadas para supervisar el transporte marítimo internacional. “Considerando la escala del mercado y la estructura actual de regulación en el ámbito del transporte marítimo internacional, las herramientas disponibles son más acotadas, lo que plantea desafíos en términos de monitoreo y equilibrio entre los distintos actores de la cadena logística”, puntualiza.

Finalmente, el presidente de Anagena sostiene que otro desafío importante es fortalecer el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX), integrando a todos los actores de la cadena logística. ■