

Las congestiones y los cuellos de botella podrían empeorar en los primeros meses del 2022

11/01/2022

La crisis en la cadena de suministros a nivel mundial se generó por la disrupción de la Covid-19 a inicios del 2020. Esta crisis se agudizó en el 2021 partiendo por el encallamiento del portacontenedores Ever Given en el Canal de Suez en marzo, cuyos efectos negativos duraron varios meses.

Asimismo, el rebrote de contagios por la aparición de nuevas variantes de Covid-19 derivaron en la paralización de las operaciones tanto en los terminales portuarios o en los aeropuertos alrededor del mundo, como en el caso del cierre temporal del puerto de Ningbo-Zhoushan, la terminal de contenedores de Yantian (Shenzhen) o el aeropuerto de Shanghái.

Este tipo de situaciones derivaron en cancelaciones de viajes, además de largas colas fuera de los puertos, en consecuencia, la aplicación de tarifas premium para obtener un espacio disponible, sobrecostos por *demurrage and detention*, que elevaron el costo de los fletes a niveles exorbitantes.

Por otro lado, el incremento en el precio internacional de los combustibles, y problemas logísticos internos de cada país, como la escasez de transportistas en Estados Unidos y parte de Europa, acentuaron la crisis en el transporte de mercancías, lo cual incrementó el tiempo de traslado tanto de los bienes destinados a la exportación como los importados.

Además, ante el incremento de los casos de la Covid-19, muchas fábricas paralizaron temporalmente las actividades, o trabajaban con menor capacidad, lo que repercutió en menos oferta de bienes frente a una demanda en aumento, dado el auge del comercio electrónico y la necesidad de reponer inventarios para las épocas festivas a finales de año.

Si bien algunos medios especializados en logística proyectaban una mejoría en la cadena de suministros para el 2022, los hechos ocurridos en las primeras semanas del año evidencian que la situación seguiría negativa durante el primer trimestre.

Tal es el caso del distrito de Beilun en Ningbo (China), donde se ubica el tercer puerto de contenedores del mundo, el cual, debido a la detección de casos positivos de coronavirus, a inicios del enero, se cerró temporalmente. Dichas restricciones añadieron retrasos a los camiones que transportan contenedores cargados y vacíos entre las fábricas y el puerto.

Por ello, los proveedores logísticos debieron trasladar algunos envíos a Shanghái al ser el puerto alternativo más cercano, o utilizar el ferrocarril transcontinental y el servicio marítimo-aéreo a través de los centros de Oriente Medio a fin de evitar posibles retrasos, informó FreightWaves.

La transferencia de envíos al puerto de Shanghái debido a la situación de Covid en el distrito de Beilun en Ningbo, ha provocado congestión pues los buques sufren retrasos de aproximadamente una semana, informó Fibs Logistics.

Según The Loadstar, si bien las operaciones se vienen recuperando en el puerto de Ningbo, el riesgo de retrasos en el transporte marítimo desde China ya se ha extendido a Tianjin y Shenzhen.

En específico, debido a la política China de cero Covid, la ciudad de Tianjin, en la cual habitan alrededor de 14 millones de habitantes está siendo sometida a pruebas masivas, por lo que las operaciones en el puerto de Tianjin, el mayor puerto del norte de China con un tráfico de más de 20 millones de TEU al año, han sido interrumpidas. Particularmente, la escasez de trabajadores en el aeropuerto y los terminales de los puertos marítimos en la ciudad provocarían retrasos en la entrega de carga de al menos 48 horas.

Por otra parte, en el sur de China, también se están llevando a cabo pruebas masivas de Covid, al detectarse casos positivos en Shenzhen, hecho que alerta a los transportistas afectados por el cierre del puerto de Yantian el año pasado.

Asimismo, dadas las celebraciones por el Año Nuevo Chino y los Juegos Olímpicos de Invierno en Pekín los cuales darán inicio el 1 y el 4 de febrero respectivamente, se espera interrupciones de carga, debido a los altos niveles actuales de congestión en los principales terminales portuarios del país.

Del mismo modo, Fob Logistic señaló que, la falta de espacio y equipamiento están empujando las tarifas al alza para asegurar espacios disponibles. También, la congestión contribuye al

retraso en los viajes, acumulación continua de demoras y múltiples suspensiones, dificultades que tendrán que afrontar los transportistas y dueños de carga en los próximos meses.



Fuente: Container News. Recuperado de: <https://container-news.com/global-port-congestion-is-getting-worse-says-sea-intelligence/>

El índice de congestión de terminales de Sea-Intelligence para América del Norte muestra que, a finales de diciembre del 2021, el nivel de congestión llegó a un nuevo récord, aunque a inicios del 2022 cayó levemente debido a la mejora en los puertos de Savannah y Charleston.

Mientras que, el índice para Europa evidencia que, desde inicios de octubre del 2021, no muestra señales de mejoría. Alan Murphy, director general de Sea-Intelligence, señaló que, dado que la situación sigue empeorando, ello implicaría que los fletes de esta ruta continúen elevándose, pues es probable que la congestión impacte de manera negativa sobre la fiabilidad, por lo tanto, en la capacidad disponible. Además, concluyó que los problemas de congestión y cuellos de botella, de cara a 2022, están empeorando.

Hay que tener presente que las importaciones peruanas en el año 2021 sumaron US\$ 51,075 millones, de los cuales, procedentes de China se importaron bienes por un valor de US\$ 7,336 millones. Considerando los principales puertos de embarque de las mercancías desde China hacia el Perú, vía marítima, tenemos que estas sumaron US\$ 6,363 millones (87% del total), por lo que siempre hay que estar atentos a lo que acontezca en dicho país, por los potenciales efectos en nuestras importaciones.