

DEJA LA PANDEMIA HERIDAS EN TRANSPORTE

Persisten tarifas
altas por irrupciones
en las cadenas
de suministro

SARAÍ CERVANTES

La pandemia de Covid-19 dejó, a nivel mundial, una industria del transporte que si bien ha podido recuperarse, enfrenta escasez de equipos y tarifas altas ante cualquier irrupción en la cadena de suministro o cambio en el consumo.

Uno de los sectores más afectados fue el transporte marítimo, ya que se redujo el número de trabajadores portuarios y de buques, y se implementaron restricciones operativas y cierre de ciudades, lo que provocó que millones de contenedores quedaran inmovilizados, recordó Armando Zalazar, global contract director de Eternity México.

Entrevistado hace un par de semanas sobre el tema, dijo que todos estos elementos encarecieron los fletes marítimos.

Zalazar recordó que, en 2021, las tarifas de los fletes marítimos en el corredor Asia-México alcanzaron 10 mil 704 dólares por contenedor de 40 pies, lo que significó un alza de 680 por ciento, comparado con 2019, cuando la tarifa se ubicó en mil 372 dólares.

De acuerdo con Eternity México, en 2022 la tarifa de los fletes en dicha ruta se ubicó en 7 mil 110 dólares por contenedor de 40 pies y en 2023 alcanzó mil 994 dólares.

Sin embargo, de enero a julio de este año, la tarifa promedio fue de 4 mil 105 dólares por contenedor de 40 pies.

De acuerdo con el especialista, el alza en el precio de los fletes este año inició desde abril pasado, debido a un mayor uso por parte de

armadoras chinas para el envío de autos eléctricos hacia México.

Recordó que la escasez de contenedores es algo temporal dependiendo de la rotación y de los volúmenes que se operan.

“En este momento no hay signos de escasez; sin embargo, si se llegaran a registrar ineficiencias en el mercado que generen retrasos en los flujos de los contenedores eso provoca escasez y lucha de precios y afecta el abasto de mercancías”, señaló.

Zalazar fue claro al asegurar que mientras exista el conflicto geopolítico en el Mar Rojo, sigan los problemas entre Rusia y Ucrania o surja otro riesgo que altere las rutas marítimas, el riesgo de sufrir escasez de contenedores es latente, pues eso alarga los tiempos de tránsito de las mercancías.

Una situación similar se vivió con los remolques (cajas) para el autotransporte, después de la pandemia, pero el sector ya se recuperó.

“Los fabricantes de las cajas enfrentaron alzas en los precios de componentes como el acero y madera para producir. Esto a su vez provocó un incremento de 60

por ciento en el precio de las unidades en 2021”, recordó Eugenio Noriega, director de línea de Trailer Tip México.

También impactó el tipo de cambio, pues están tasados en dólares porque la mayoría son producidos en Estados Unidos y 40 por ciento de los fabricados en México compran sus componentes a los estadounidenses.

A esto se sumó la alta demanda de remolques en EU, por lo que los productores se centraron en atender el requerimiento, lo que provocó una baja oferta en México de estas cajas.

“En 2023 se comenzaron a corregir un poco los precios de este tipo de unidades, pero la disminución en su precio fue de alrededor de 3 a 5 por ciento, pero no a los niveles que se tenían previo a la pandemia de Covid-19”, expuso.

De acuerdo con TIP México, el precio de este tipo de unidades rondaba entre 32 a 37 mil dólares antes de la pandemia y, posterior a esta, su precio se ubicó en un promedio de 53 mil a 65 mil dólares.

Si bien la producción y oferta ya se normalizó, los precios se quedaron más altos.



