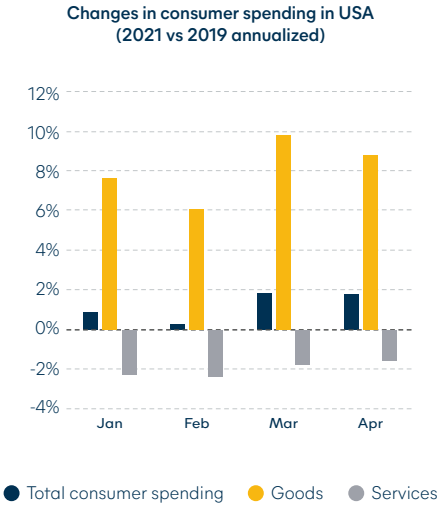
Hillebrand
FORWARDING PASSION

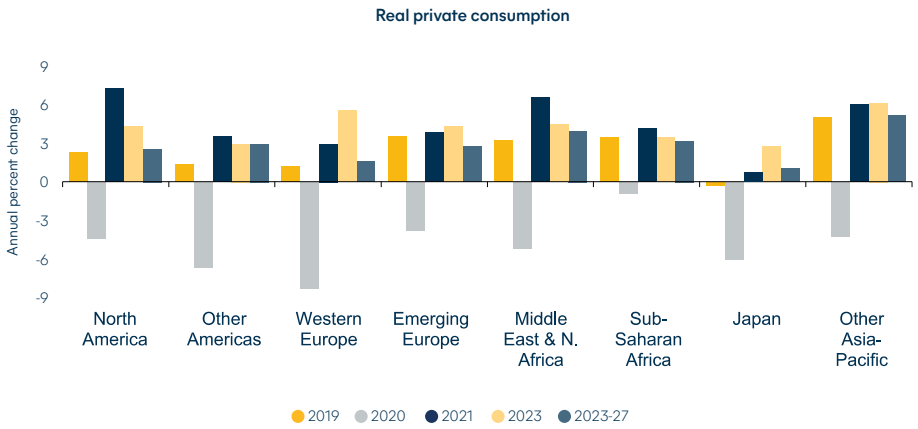
El aumento del gasto de los consumidores favorece el caos del flete marítimo

Hay dos cosas en las que todos estamos de acuerdo y que han cambiado desde la aparición de la Covid-19: los hábitos de compraventa ya no son los mismos. Durante un tiempo, todo se paralizó en seco. Después, los consumidores recurrieron a las compras en línea para casi todo, lo que obligó a los productores a prepararse con antelación. Lo que vemos ahora es un crecimiento continuado de la compra de mercancías, especialmente las que necesitan un envío internacional. Pero, ¿nuestra creciente sed de compras está paralizando la cadena de suministro?

Tomemos el ejemplo de Estados Unidos; allí registraron más de un 20 % de crecimiento en abril (en comparación con abril de 2020 o un 6,8 % en comparación con abril de 2019) en el gasto de los consumidores, lo cual constituye un gran repunte en ventas.

Es una buena noticia para la recuperación económica, pero también ha supuesto una fuerte bajada de existencias y mayor presión sobre un mercado de contenedores marítimos que ya está sometido a muchas tensiones.



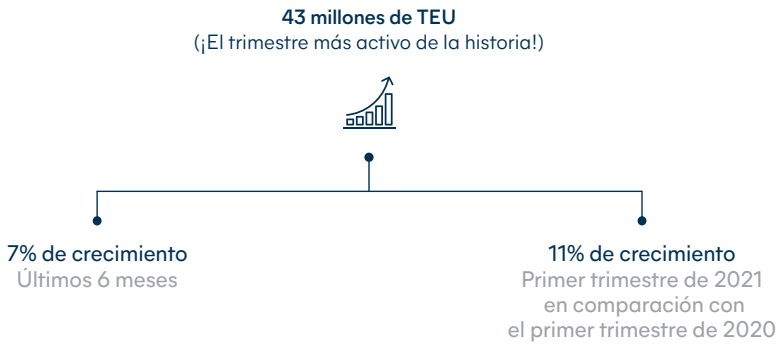


Source: IHS Markit

© 2021 IHS Markit

Contáctenos

Así, mientras la capacidad de envío con puntualidad sigue siendo más baja que nunca la demanda de contenedores marítimos para preparar la carga, alcanza un máximo histórico.



La mayor parte de ese crecimiento se concentra en la demanda estadounidense. Las importaciones norteamericanas aumentaron un 33,6 % en los cuatro primeros meses del año, alcanzando los 10,9 millones de TEU. Además, casi **el 70 % del total de las importaciones norteamericanas son mercancías fabricadas en Asia**, que crecieron un 45,0 % respecto al año pasado. Estados Unidos y Asia son los dos problemáticos. Ambos siguen teniendo **serios problemas con las operaciones de muelle**, especialmente en Oakland y Yantian, con un tiempo de espera para atracar que ronda los 14 días.

En abril, solo el 39 % de los buques fueron puntuales

Para los transportistas, supone un duro esfuerzo de equilibrio global. Una fuerte demanda en un lugar determinado requiere una inyección de capacidad y oferta, pero ello requiere extraerlos de otro sitio. En este momento, la demanda está creciendo en todas partes, y debido a los desequilibrios en contenedores, principalmente entre los dos más problemáticos, y a que la producción de contenedores todavía se está poniendo al día, todos conocemos bien las consecuencias:

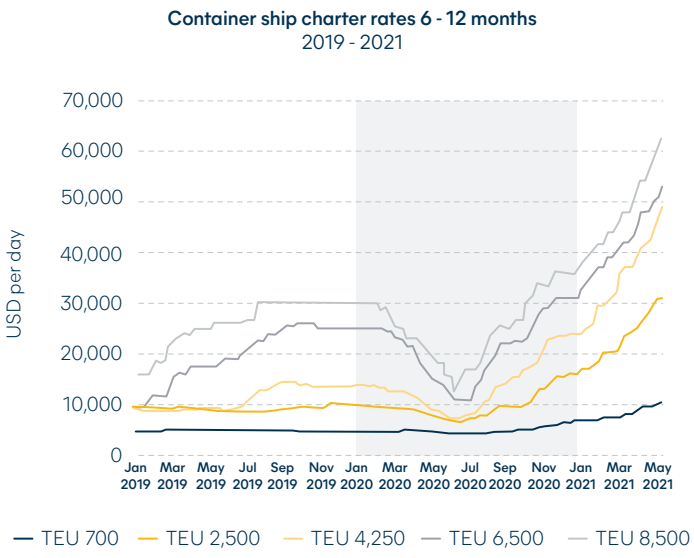
- Congestión portuaria e intermodal
- Problemas en los puertos
- Retrasos en los buques
- Escasez de capacidad
- Cancelaciones
- Fletes elevados

He aquí un dato impactante: en abril, faltaron 2,1 millones de TEU (el 8,6 % de la flota nominal de contenedores), o más exactamente, quedaron inmovilizados por los retrasos de los buques. Eso equivale literalmente a retirar de los mares toda la flota mundial de buques portacontenedores capaces de transportar más de 18 000 TEU. Si ahondamos en el contexto, ahora mismo hay unos 300 buques esperando para atracar en el puerto de Yantian.

Entre el 15 % y el 20 % de la flota mundial de contenedores no está disponible

Hasta 2023, cuando los nuevos buques portacontenedores se hagan a la mar, es improbable que el crecimiento de la capacidad satisfaga la demanda. Tampoco es probable que los costes mejoren.

Para que se hagan una idea de los costes operativos de charter en la actualidad, acabamos de ver un contrato firmado para los próximos meses por 148.000 dólares al día.



Nos gustaría transmitirles alguna noticia positiva, pero la verdad es que tampoco pinta bien la temporada alta que se avecina... Nuestro consejo a nuestros clientes es que tengan en cuenta los retrasos para optimizar la cadena de suministro y mantener el inventario más cerca de la venta siempre que sea posible (pregúntenos por nuestras opciones de almacenaje), considerar los servicios de grupaje para desplazar cantidades más pequeñas con mayor frecuencia y flete aéreo para obtener rapidez y fiabilidad.

Informe completo aquí

Contenido en inglés