

Debido a la recesión económica diversas empresas de transporte y leasing de contenedores detuvieron el abastecimiento y producción de equipos. La naviera Maersk Line comentó que “esperamos una escasez aún más pronunciada y grave en los próximos meses a medida que avance la temporada alta”.

La recesión económica a fines de 2008 y durante 2009 provocó que muchas empresas de transporte y leasing de contenedores detuvieran el abastecimiento y la producción de equipos. Dicha situación ha provocado que empresas como Maersk Line enfrenten una escasez de contenedores tras el inesperado aumento del comercio transoceánico.

En un comunicado, la compañía danesa explicó que “navieras y empresas de transporte  no esperaban el aumento actual de la demanda, por lo que no se realizó la solicitud de equipos en 2010, lo que se traduce en una escasez mundial de equipos”.

De acuerdo con datos entregados por la BBC, el comercio entre Asia y Europa aumentó más de lo previsto –mientras los pronósticos indicaban un crecimiento del 1 por ciento para este año. Estimaciones de la compañía de investigación Tufton Oceanic sugieren que 6 millones de nuevos contenedores son requeridos, equivalente a dos años de producción.

“La situación actual del mercado es única. Estamos experimentando un aumento de la demanda en la mayoría de las líneas que, a la vez, constituye un crecimiento sin precedentes e inesperado tanto para nosotros como para nuestros clientes”, explicó Lars Reno Jakobsen, miembro del Consejo de Dirección de Maersk Line, a través de un comunicado. □

Añadió que “entre Asia y Europa por ejemplo, el comercio está creciendo en un 23 por ciento en comparación con las expectativas de un solo dígito que había en el mercado hace sólo seis meses. Por lo tanto, ya estamos observando una situación muy ajustada con los equipos. Y esperamos una escasez aún más pronunciada y grave de contenedores en los próximos meses a medida que avance la temporada alta”.

Como medida paliativa, Maersk Line anunció que ha implementando la producción de nuevos contenedores y el alquiler de contenedores. También puso en marcha los buques portacontenedores que estaban en desuso para ayudar a reposicionar lo más rápido posible, por ejemplo entre la costa este de América del Norte y América Latina a Asia

Tom Leander, editor del periódico Lloyd’s List, explicó a la BBC que la mayoría de los contenedores para alta mar se hacen en China y las empresas no estaban preparadas para responder rápidamente a los nuevos pedidos. “De pronto vimos un aumento en los

volúmenes y los fabricantes fueron tomados por sorpresa”, afirmó.

Muchas empresas decidieron hacer recargos extra mientras adoptan buques inactivos para el servicio y arriendan contenedores para poder compensar el déficit.

“Arrendamos todo lo que pudimos y estamos utilizando barcos fuera de uso para enviar los contenedores de vuelta a Asia y reducir el tiempo que están en tierra”, afirmó Annemette Jepsen, Director General de Maersk Line en Inglaterra, a la BBC.

“Hicimos un gran pedido de 120 mil contenedores, pero las fábricas tardarán un poco antes de ponerse en línea con las necesidades. No es un error de planificación, sólo que no lo pudimos haber previsto”, añadió.

La mayoría de los contenedores fuera de uso terminan viajando por el Támesis para reparación o restauración en los depósitos en Barking. Actualmente, los operadores están trabajando horas extras para arreglar los contenedores antiguos que pueden ser arrendados o vendidos para satisfacer la alta demanda. La idea es que vuelvan en ruta a Asia tan pronto como sea posible.

Fuente: Portal Frutícola

2.julio.2010 - Portal Frutícola