

La naviera [Maersk](#) ha proporcionado una actualización del mercado sobre la compleja situación logística global, indicando que la congestión de los puertos y los cuellos de botella de la cadena de suministro persistirán hasta fin de año.

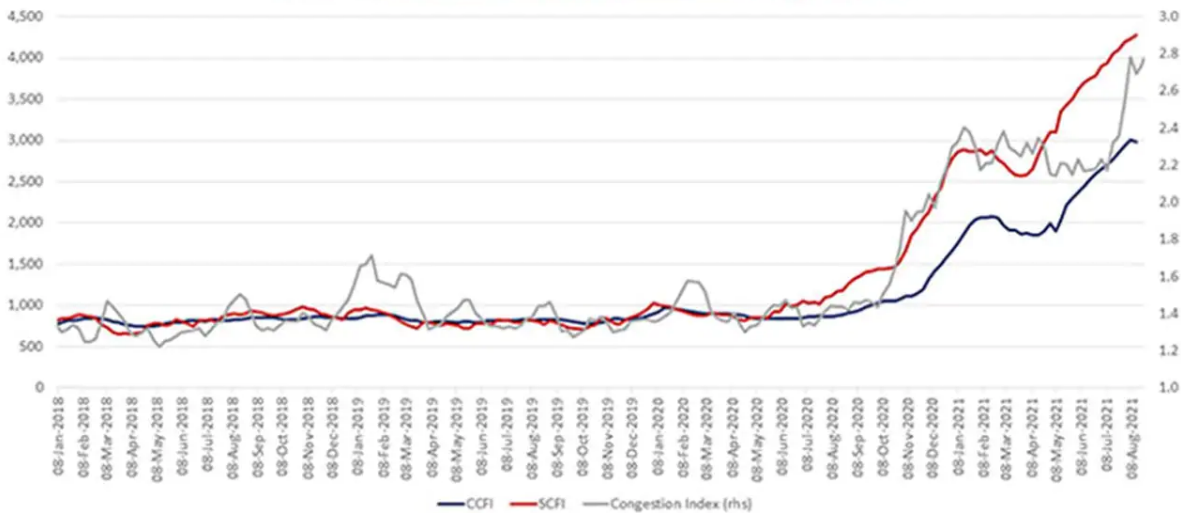
La Semana Dorada de octubre de China, la Navidad y el Año Nuevo chino reforzarán la fuerte demanda del transporte de contenedores para el último trimestre de 2021. Se espera que la congestión de los puertos, especialmente en EE.UU. y Europa, y las demoras en el servicio creen problemas con los horarios de servicio, dijo la compañía.

Maersk indicó que se implementarán cargadores adicionales (barcos adicionales) y omisiones de puertos ad hoc para ayudar a mejorar la confiabilidad del cronograma. Mientras tanto, los niveles de inventario en Europa y EE.UU. permanecen en sus niveles más bajos registrados, lo que lleva al desabastecimiento de algunos productos.

Esto significa que incluso una vez disminuya la demanda minorista, veremos que los volúmenes de carga seguirán siendo sólidos a medida que sea necesario reconstruir los niveles de inventario, comentó Maersk.

El crecimiento de la demanda mundial de contenedores se proyecta en un 6% -8% en 2021, lo que refleja la solidez del primer semestre y la fortaleza de la demanda en curso en EE.UU. y, en parte, en Europa. Si bien el crecimiento de la demanda de contenedores se ha adelantado al crecimiento de la oferta desde la segunda mitad de 2020, los verdaderos impulsores de las altas tarifas de flete son las congestiones en los puertos y los cuellos de botella en la cadena de suministro, explicó la empresa.

Deutsche Bank Congestion Index Vs Freight Rates



El tiempo de espera de los buques en los puertos ha aumentado, lo que requiere más recaladas por parte de los buques para levantar el mismo volumen de carga. En los puertos de Los Ángeles y Long Beach, los tiempos de espera aumentaron con más de 70 embarcaciones fondeadas a mediados de septiembre.

Covid-19 también ha provocado cierres que han retrasado los buques de Asia. La capacidad de almacenamiento también se ha reducido debido a la congestión del puerto y tierra, mientras que devolver los contenedores vacíos a Asia sigue siendo un desafío.

“Maersk ha tomado muchas acciones para redirigir los flujos de regreso a Asia y garantizar que tengamos suministro de equipos. A pesar de esto, los tiempos de respuesta de los equipos continúan aumentando debido a retrasos terrestres y marítimos”, indicó Maersk.

Para abordar la escasez de capacidad y equipos, Maersk dice que ha tomado medidas para aliviar esto racionalizando sus horarios y reposicionando los contenedores vacíos. La compañía también ha triplicado el número de contenedores de carga seca en su flota durante los últimos meses para respaldar los requisitos de exportación de los clientes.

“Sin embargo, el envío rápido de nuevos contenedores por sí solo ya no es suficiente para satisfacer la demanda general, por lo que sigue siendo de vital importancia que los contenedores de importación se devuelvan lo más rápido posible”, enfatizó Maersk.

En Vietnam, cientos de fábricas han permanecido cerradas bajo las reglas de cierre de COVID-19, y se espera que muchas vuelvan a abrir a principios de octubre cuando se levanten las restricciones locales.

## **Actualización clave del puerto**

- Los puertos de Asia Pacífico siguen estando gravemente congestionados. Con el problema continuo de alta densidad de patios y la alteración del clima desde julio (es decir, 3 tifones y 6 tormentas tropicales), los desafíos operativos persisten en las operaciones portuarias y no se espera que la situación mejore en el futuro inmediato.
- Los niveles de congestión de los puertos de Los Ángeles y Long Beach continúan deteriorándose a medida que avanzamos hacia la temporada alta con más de 70 embarcaciones esperando en el fondeadero hace poco. Las restricciones laborales, junto con los altos volúmenes de producción, siguen siendo la principal limitación.
- El puerto de Savannah se ha vuelto cada vez más desafiante a medida que aumenta la congestión en la costa este. Había alrededor de 30 barcos anclados con tiempos de espera de más de 7 días a mediados de septiembre.
- El puerto de Seattle continúa luchando con la capacidad de patio disponible. Los tiempos de espera han aumentado a 11/12 días y la estancia típica en el puerto se ha ampliado de 3 días a aproximadamente una semana.
- Los puertos del Reino Unido funcionan sin problemas, pero con una escasez de camiones muy grave en todo el país, lo que lleva a una alta densidad de astilleros en los puertos. El puerto de Rotterdam también está experimentando una escasez de camiones, aunque no tan grave como en el Reino Unido.
- Puertos de América Latina: el puerto de San Antonio sigue congestionado, lo que provoca más retrasos.
- Puerto de Lázaro Cárdenas: los manifestantes continúan bloqueando los ferrocarriles. Sugerimos a los clientes que muevan la carga a Manzanillo siempre que sea posible.

## **Flete aéreo**

Con respecto al transporte aéreo, Maersk señaló que se espera que el cuarto trimestre de 2021 sea "uno de los peaks más fuertes que haya visto la industria con una demanda que supere los niveles de 2019".

Se espera que los lanzamientos de nuevos productos técnicos y los productos de moda de invierno, junto con la interrupción continua del transporte marítimo, aumenten la demanda, incluso cuando la capacidad aún no ha regresado a los niveles anteriores a COVID.

"Los niveles de tarifas, que ya están en máximos históricos, aumentarán aún más en el cuarto trimestre. La mayoría de las principales rutas comerciales, como la transpacífica, Asia-Europa y la transatlántica, se verán afectadas", dijo la empresa.

"Maersk está asegurando aerolíneas comerciales y vuelos chárter ad hoc para abordar problemas de capacidad y aeropuertos secundarios para ayudar a superar las restricciones aeroportuarias relacionadas con COVID-19. También estamos ofreciendo nuestro servicio multimodal Sea-Air a clientes en la ruta comercial Asia-Europa para satisfacer la demanda".