

El Consejo Mundial del Transporte Marítimo, que agrupa a las líneas navieras publicó un vídeo que cuenta sobre los problemas de la cadena de suministro mundial y en el detalla la complejidad de la cadena de suministro mundial y del desequilibrio que ha imperado en el último tiempo.

Jon Monroe, especialista de la industria marítima, portuaria y logístico calificó el video positivamente, excepto por el olvido de un factor importante: "El desequilibrio fue creado por los buques", detalló.

El experto dijo a Mundo Marítimo que la crisis que vive el sector no es tan compleja como se quiere hacer creer y señaló que "la gestión descoordinada y desorganizada de los buques por partes dispares fue el catalizador de este problema, y sigue siendo el principal impulsor".

De acuerdo con Monroe, en varios momentos de los últimos 10 días los puertos de Los Ángeles y Long Beach han tenido hasta 73 buques esperando fuera de los puertos. "Este desequilibrio de los buques es la clave de los problemas a los que nos enfrentamos hoy. La descoordinación de los cronogramas de los itinerarios de los buques entre las distintas líneas navieras, añadiendo buques aquí y allá, o sacando buques de sus itinerarios (Blank Sailings) es una gran parte del problema", detalló.

El especialista afirmó que la adición de dos servicios por parte de MSC no ha ayudado, ya que el aumento del tamaño de los buques por parte de las líneas también está empeorando las cosas", pero no ha sido la única línea en aumentar sus servicios, ya que últimamente se han añadido 23 nuevos servicios en la ruta Transpacífico entre julio de 2020 y julio de 2021.

Para Monroe las terminales simplemente no pueden manejar la capacidad de los buques. "Ahora tenemos entre 400.000 y 500.000 TEUs asentados fuera del puerto en lo que debería ser una estimación conservadora", dijo y agregó "y aquí toca el punto fundamental de la crisis: "el equilibrio entre los buques y los contenedores es la clave de la normalización. Necesitamos un reajuste, no muchas más explicaciones de por qué está sucediendo esto".

Con un flete de USD 200.000 por día para un buque de 4.000 TEUs, destaca cómo los recursos de los consumidores siguen apuntalando los enormes beneficios de las líneas navieras. Drewry- cita el analista- "los beneficios netos de la industria serán de US\$150.000 millones este año", pero de acuerdo con su apreciación particular la cifra puede ser mucho más alta y, por cierto, "no beneficiará a todo el sector, sino solo a las 11 principales líneas navieras mundiales".

Escenario de los puertos

Monroe asegura que junto a su equipo ha detectado niveles muy bajos de retrasos en los puertos de Asia, "de uno a tres días como máximo", sostiene. Explica que este diferencial respecto los puertos de la USWC se podría explicar considerando que "en Asia, especialmente en China, las terminales trabajan prácticamente las 24 horas del día. Y tanto China como Europa han avanzado rápidamente en la automatización de la mayoría de las tareas de las terminales, cuya productividad es mucho mayor que en EE.UU."

El experto dijo que los puertos estadounidenses, por ejemplo, pueden trabajar en dos turnos y cada grúa tiene una productividad de 28 a 35 movimientos por hora. En China, la productividad más baja es de 40 movimientos por hora, pero no es infrecuente que se trabaje entre 50 y 60 movimientos por hora; además, los paros laborales son prácticamente inexistentes.

También se debe considerar que China es una economía orientada a la exportación y el movimiento de contenedor exportación es mucho más rápido y eficiente que la manipulación de contenedores de importación. En cambio, en los puertos de LA-LB deben coordinar las cargas completas que se descargan, recogen y devuelven. "Esta es una tarea que consume mucho más tiempo que aceptar y cargar contenedores de exportación. Los puertos estadounidenses están trabajando en desventaja, especialmente los de la costa oeste", sostiene.

Monroe comentó que "los puertos de LA-LB aún no ven la luz. Con entre 60 y 70 buques esperando un atraque en cualquier momento, más de 500.000 TEUs de productos se encuentran en el agua a la espera de encontrar un sitio de atraque. "Esto representa un mes de importaciones para un puerto como el de Los Ángeles o más de la mitad de un mes de importaciones con carga para los puertos de LA- LB".

Explica, Monroe que parte del problema es la congestión de las terminales y la lentitud con la que se retiran los contenedores. Otro problema es el elevado número de contenedores vacíos en cada terminal. "En la mayoría de los casos, los contenedores vacíos representan el 35% de la actividad en una terminal y entre el 60 y el 70% de los contenedores cargados en un buque que regresa a Asia", apunta finalmente.