

<b>MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, COMERCIO EXTERIOR, INVERSIONES Y PESCA</b>  <b>SUBSECRETARÍA DE ORIGEN DEFENSA Y NORMATIVIDAD COMERCIAL</b>	<u>Documento Informativo</u>
	DI No. 01 – DDCAI – 2021 15 de diciembre de 2021
<b>Autoridad Investigadora en temas de Defensa Comercial</b>	

## **ARTÍCULO: EL ALZA CONTINUA DE LOS FLETES PLANTEA RIESGOS PARA LA RECUPERACIÓN DEL COMERCIO MUNDIAL<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> El presente documento contiene un resumen del estudio realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2021) presentado en la revista “Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe”.

## **A. INTRODUCCIÓN**

1. El comercio mundial y regional se recuperan en medio de una elevada incertidumbre. La contracción que registró en 2020 el volumen del comercio mundial de bienes a causa de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) fue la primera desde la ocurrida en 2009 como producto de la crisis financiera mundial.
2. Las cadenas de suministro han sufrido importantes disrupciones, como congestiones en las terminales portuarias, falta de contenedores para la carga de mercaderías, escasez de bodegas marítimas y fluviales, y cortes de aprovisionamiento desde las fuentes habituales. Todo ello ha generado interrupciones productivas en diversas industrias debido a la falta de insumos, partes y piezas, así como al inédito incremento de los fletes marítimos. Esta situación tiene diversas causas, algunas transitorias y otras estructurales.

## **B. PRINCIPALES CAUSAS DE LAS DISRUPCIONES DE LOS FLETES**

3. El principal factor transitorio detrás de las perturbaciones de la logística marítima mundial ha sido la pandemia de COVID-19.
4. Los puertos de todo el mundo establecieron inspecciones y procedimientos específicos de control y cuarentena para los buques que generaron demoras y, en algunos casos, implicaron la supresión de actividades, como el cierre temporal de importantes terminales portuarias.
5. Ante la caída inicial de la demanda, los agentes económicos redujeron al mínimo sus inventarios de productos finales e insumos.
6. En la región, el comercio vía contenedores tuvo una caída interanual del 10,3% entre enero y agosto de 2020, cifra que duplicó la contracción registrada a nivel mundial en el mismo período.

**Tabla No. 1**  
**Variación interanual del comercio marítimo vía contenedores - unidades**  
**enero a agosto de 2019, 2020 y 2021**

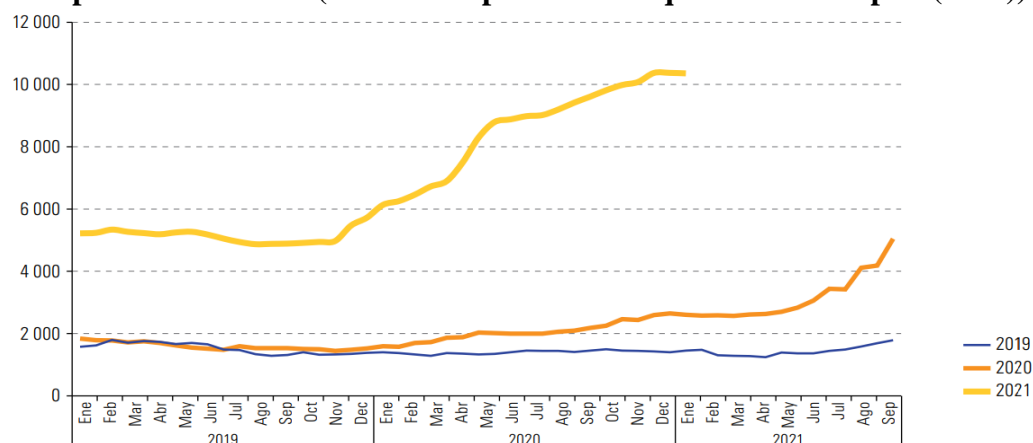
	Enero a agosto de 2020 respecto del mismo periodo de 2010	Enero a agosto de 2021 respecto del mismo periodo de 2020	Enero a agosto de 2021 respecto del mismo periodo de 2019
América Latina	-10.3	13.0	1.4
Mundo	-5.0	10.2	4.7

Fuente y elaborado: CEPAL

7. Para 2020 en su conjunto, el comercio regional vía contenedores anotó una reducción del 4% respecto de 2019.
  - La costa este de América del Sur registró una caída del 0,2% de la actividad del comercio en los puertos respecto de 2019, mientras que la costa oeste presentó una disminución del 3,1%.
  - En el Caribe, la caída fue del 4,9%. En Centroamérica, la costa caribeña presentó un descenso en el comercio vía contenedores del 5,7%, mientras que la costa del Pacífico experimentó un aumento (el único entre todas las subregiones) del 3,1%, atribuible al mayor dinamismo del comercio con Asia.
  - En México, la caída en la costa del Golfo fue del 9,8% y en la costa del Pacífico ascendió al 8%. Las mayores caídas se registraron en Panamá: un 15,1% en la costa del Caribe y un 30,4% en la costa del Pacífico.
8. El salto en la demanda estadounidense de importaciones desde Asia provocó los principales estrangulamientos, ya que el desequilibrio comercial concentraba los contenedores vacíos en las costas estadounidenses, dado el menor número de viajes de retorno. Ello desató un intenso proceso de retención no deliberada de contenedores a lo largo de toda la cadena, provocando la derivación de naves y cambios en los servicios a la modalidad blank sailing<sup>2</sup>.
9. La estrategia de ajuste de las empresas al inicio de la pandemia consistió en la cancelación de numerosos servicios como forma de reducir los costos en relación con unos ingresos menguantes, lo cual dio lugar a una gran reducción de capacidad en algunas rutas comerciales de contenedores.
10. Los fletes comenzaron a aumentar desde mediados de 2020 y casi siempre se situaron por encima de sus valores de 2019. Esta tendencia se ha mantenido durante 2021.

<sup>2</sup> El Blank Sailing es la cancelación de una escala de un buque en un determinado puerto o región, o directamente de todo su recorrido, en una línea regular. Cuando esto sucede, dicha línea queda desatendida temporalmente, ya sea de forma parcial o total, con lo que dicha zona no tendrá un buque para descargar o cargar la correspondiente mercancía. En otras palabras, es una cancelación de un viaje o parte del mismo. <https://www.apr.es/que-es-el-blank-sailing-y-como-afecta-al-transporte-maritimo/>

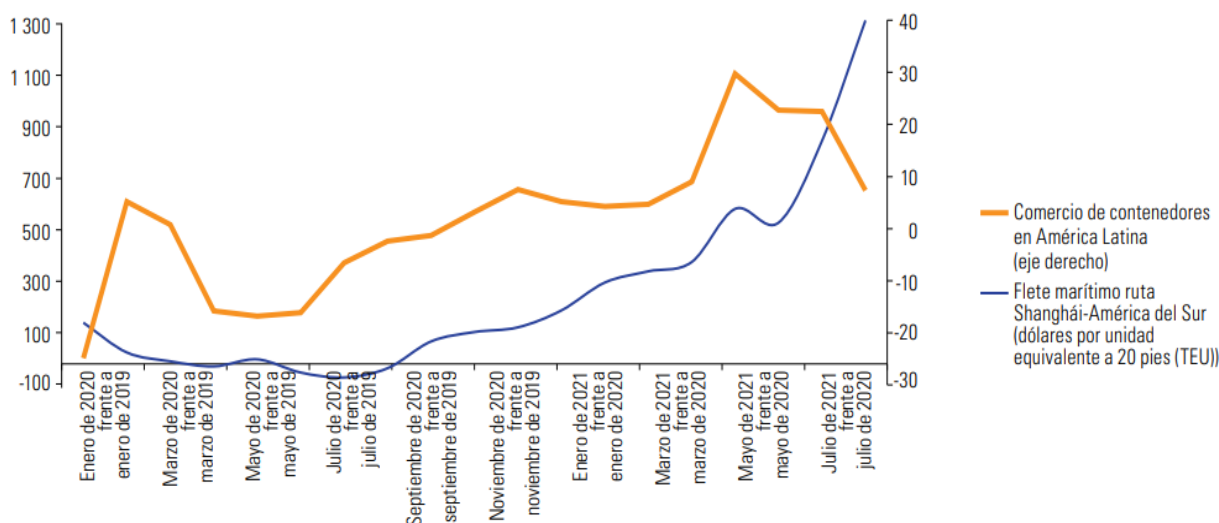
**Gráfico No. 1**  
**Costo promedio global del flete de contenedores por vía marítima, enero de 2019 a septiembre de 2021 (En dólares por unidad equivalente a 40 pies (FEU))**



Fuente y elaborado: CEPAL

11. Durante los primeros meses de 2020, los fletes en la ruta que une Asia con la costa este de América del Sur tuvieron importantes oscilaciones en comparación con su valor en 2019. Entre junio y agosto de 2020, incluso tuvieron una variación interanual negativa. A partir de septiembre de ese año, sin embargo, su valor se incrementó de manera notoria. En 2021 los fletes continuaron subiendo y en julio alcanzaron un alza del 1.400% en comparación con el mismo mes de 2020.

**Gráfico No. 2**  
**Variación interanual del volumen del comercio vía contenedores en América Latina y del flete marítimo de contenedores en la ruta Shanghái-América del Sur, enero de 2020 a julio de 2021 (%)**



Fuente y elaborado: CEPAL

12. Por otra parte, de acuerdo al índice Baltic Dry (BDI)<sup>3</sup>, de modo general, mostró en 2020 una caída en el precio del flete en comparación con 2019, con una variación promedio anual del  $-21,2\%$ . A partir de enero de 2021, el flete subió considerablemente: en mayo alcanzó un nivel un  $506\%$  más alto que en mayo de 2020 y en octubre registró un nivel un  $311\%$  más elevado que en el mismo mes de 2020.

**Gráfico No. 3<sup>4</sup>**  
**Índice del flete por vía marítima de los principales productos básicos a nivel mundial, enero de 2019 a octubre de 2021**



Fuente y elaborado: CEPAL

13. En lo que respecta a su estructura, entre el  $50\%$  y el  $75\%$  de los contenedores utilizados en el comercio internacional pertenecen a compañías navieras y que la mayor parte del resto corresponde a empresas de arrendamiento. El auge de los fletes ha permitido que en 2021 los armadores tengan una rentabilidad récord.

<sup>3</sup> Este índice es una media de los precios pagados por el transporte marítimo de materias primas en las 26 rutas alrededor del mundo que se circunscriben al Baltic Exchange, el mercado global para la negociación de los fletes. Es decir, cargamento como carbón, azúcar, metales, etc. Refleja tanto la demanda de movilidad de materias primas como la oferta de barcos. <https://www.rankia.com/blog/bolsa-al-dia/4141649-que-baltic-dry-index-por-indicador-recesiones-economicas>

<sup>4</sup> Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Baltic Exchange, Baltic Dry Index [en línea] <https://www.balticexchange.com/en/data-services/market-information0/dry-services.html>

## C. CONCLUSIONES

14. La vasta red de puertos, buques portacontenedores y empresas de transporte que mueven mercancías en todo el mundo está en crisis y el costo de los envíos se está disparando. Un incremento continuado del costo del transporte internacional equivale a un alza generalizada de las barreras al comercio, sus consecuencias probables se cuentan la desintegración de cadenas productivas transfronterizas, menores economías de escala y un retroceso en la eficiencia productiva a escala mundial.
15. Las tarifas de flete actuales históricamente altas se deben al hecho de que hay una demanda insatisfecha. El sector naviero de contenedores, parece seguir consolidándose el proceso de concentración de la industria. Los gigantes del transporte de mercancías por mar capitalizan la escalada en los fletes y multiplican sus beneficios en 2021.

**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2021)

---

**DIRECCIÓN DE DEFENSA COMERCIAL**