

El comercio marítimo internacional ha podido superar las repercusiones de la pandemia y pronostica un aumento del 4,3% en el 2021

La UNCTAD señala que la pandemia dejó al descubierto e incrementó problemas ya existentes en el sector, como la falta de mano de obra o las carencias en materia de infraestructuras, y otros nuevos como los cambios de tripulación afectados por los cierres de fronteras y la falta de vuelos internacionales que dejaron a cientos de miles de marinos varados en alta mar, sin poder ser reemplazados o repatriados.

El impacto provocado por la pandemia del COVID-19 sobre el transporte marítimo de mercancías tuvo menos efectos que la esperada inicialmente, pero la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) advierte en su último estudio sobre este sector que los “efectos secundarios serán de gran alcance y podrían transformar el transporte marítimo”.

El informe muestra que la actividad comercial marítima se redujo inicialmente un 3,8% en el 2020, pero que posteriormente se recuperó y ahora prevé un aumento de 4,3% para el año en curso. Aunque las perspectivas a mediano plazo siguen siendo positivas, desde la UNCTAD alertan que están sujetas a “riesgos e incertidumbres crecientes”.

A pesar de una “incipiente” recuperación, el análisis esboza un panorama de “presiones sin precedentes” en las cadenas de suministro mundiales, unidas a “impresionantes repuntes en las tarifas de los fletes”, y con próximas e importantes alzas de precios para los consumidores y los importadores.

La secretaria general de la UNCTAD, Rebeca Grynspan, destacó que la recuperación a largo plazo del sector “dependerá de la trayectoria de la pandemia y depende en gran medida de que seamos capaces de mitigar los factores adversos y de que la vacuna se despliegue por todo el mundo”.

Grynspan advirtió de que las repercusiones causadas por la crisis del COVID-19 afectarán con mayor fuerza a los pequeños Estados insulares en desarrollo y a los países menos adelantados.

La UNCTAD señala que la pandemia dejó al descubierto e incrementó problemas ya existentes en el sector, como la falta de mano de obra o las carencias en materia de infraestructuras, y otros nuevos como los cambios de tripulación afectados por los cierres de fronteras y la falta de vuelos internacionales que dejaron a cientos de miles de marinos varados en alta mar, sin poder ser reemplazados o repatriados.



“Aumentarán los precios de las importaciones y para el consumidor si continúa el actual aumento de las tarifas de los fletes de los contenedores.”

Para solucionar este problema, el estudio reclama “la atención urgente de los Estados de pabellón (abanderar un buque), de los rectores de puertos y de los proveedores de mano de obra e insiste en que todos los Estados deberían formar parte de los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes, como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006.

El documento también indica que los “cuellos de botella” ocasionados en la cadena de suministro obstaculizaron la recuperación económica, ya que el repunte del comercio se encontró con problemas logísticos derivados de la pandemia, tales como “la escasez de equipos y contenedores, servicios menos seguros, puertos congestionados y mayores retrasos y tiempos de espera”.

A la vez, destaca que el transporte marítimo también sufre las limitaciones de suministro en el transporte de contenedores y que, pese a una disminución del 16% el año pasado, las compañías navieras aumentaron sus pedidos para la construcción de nuevos buques en el 2021.

También, advierte que aumentarán los precios de las importaciones y para el consumidor si continúa el actual aumento de las tarifas de los fletes de los contenedores.

El análisis prevé un aumento medio de los precios de las importaciones a nivel

“

A pesar de una “incipiente” recuperación, el análisis esboza un panorama de “presiones sin precedentes” en las cadenas de suministro mundiales, unidas a “impresionantes repuntes en las tarifas de los fletes”, y con próximas e importantes alzas de precios para los consumidores y los importadores.

”

mundial de un 11% por esta circunstancia y alerta de que para los pequeños Estados insulares en desarrollo se podrían incrementar hasta un 24%.

De mantenerse las actuales tarifas de los fletes, en el 2023 los precios mundiales al consumidor aumentarían un 1,5%. Ese incremento alcanzaría el 7,5% para los pequeños Estados insulares en desarrollo y sería del 2,2% en las naciones menos desarrolladas.

Con relación a las tendencias que próximamente podrán transformar al sector, la UNCTAD menciona que la pandemia ha impulsado la digitalización y la automatización y considera que éstas deberían aportar eficiencia y ahorro de costes.

Simultáneamente el rubro se prepara para la adaptación y la resiliencia climática, así como para la urgente necesidad de descarbonizar y encontrar combustibles alternativos que reduzcan las emisiones de carbono, lo que inevitablemente tendrá un coste para la industria.

“De cara al futuro, la UNCTAD asegura que la recuperación socioeconómica mundial dependerá de un transporte marítimo inteligente, resistente y sostenible y de un amplio esfuerzo de vacunación mundial, en el que los países en desarrollo tengan un acceso más justo a las vacunas”.