



- Comunicado
- Comisión Portuaria Nacional -CPN-

Comunicado

11 Octubre, 2021

Las operaciones comerciales a nivel mundial necesitan de un comprador (demanda) y un vendedor (oferta) que regularmente son entes particulares que basan su transacción de compra-venta bajo términos internacionales de comercio pudiendo realizar las mismas en tan solo minutos; sin embargo, el producto o mercancía necesita uno o varios medios de transporte para poder llegar desde el vendedor (origen) hasta el comprador (destino), por lo que para ello se debe contratar el mismo a un costo determinado (flete).

El flete marítimo se explica de forma básica como el precio o monto que genera el servicio de transporte marítimo internacional en el cual se trasladan o movilizan las mercancías, en este caso los contenedores; el costo es fijado entre sujetos particulares o privados, es decir, no intervienen autoridades de los gobiernos, su cálculo surge de varios factores como tarifa del transportista o naviera, distancia, disponibilidad, plazo, entre otros.

El aumento en el costo de los fletes es originado por la sumatoria de distintos factores como el crecimiento del comercio a nivel mundial (demanda), la escasa capacidad disponible para atender ese comercio (oferta), a lo cual se le añaden problemas a nivel logístico ocasionados por la congestión y cierre en algunos puertos de potencias comerciales, teniendo siempre presente que es un fenómeno a nivel mundial en el que debe considerarse la situación de los grandes puertos marítimos en China, Estados Unidos de América y Europa, la falta de espacio para transportar mercancías, la existencia o disponibilidad de contenedores, entre diversos factores.

Para entender el fenómeno es importante hacer énfasis en que existe escasez a nivel internacional en la distribución o disponibilidad de contenedores a raíz de las restricciones existentes derivadas de la pandemia COVID-19, lo cual repercute en dos aspectos principales (pero no únicos):

1. La falta de espacio para transportar productos (principalmente de Asia a occidente) y
2. El aumento de los fletes marítimos (costos asociados al transporte de mercancías).

Pero esta “escasez” de contenedores no significa que no existan contenedores disponibles, lo que sucede es que los mismos se encuentran almacenados en varios puertos del mundo por lo cual no han podido retornar a los puertos de Asia, principalmente China, lo que puede provocar desbalance entre oferta y demanda.

China tiene una importancia relevante en el contexto global del mercado de contenedores y, lo que pase en sus puertos, está generando varias consecuencias a nivel mundial. Lo anterior está repercutiendo y afectando al segundo mercado a nivel mundial más importante en la manipulación de contenedores, principalmente a los puertos de la costa oeste de Estados Unidos de América. Lo anterior, de una forma u otra, también afectará a Centro América y por supuesto a Guatemala, ya que es importante recordar que estos países son de los principales socios comerciales con los que se tiene intercambio de bienes, factor con el cual se puede iniciar a obtener parámetros que permitan medir la magnitud de la situación que se está viviendo.

En Guatemala la situación en los puertos se encuentra de la siguiente manera:

1. Los puertos marítimos nacionales, al ser un eslabón en la cadena logística deben funcionar de la manera más eficiente posible con el objetivo de hacer expedito el flujo físico de la carga. Pero cuando hablamos de puerto, el concepto debe ser abordado en su totalidad, ya que dentro del mismo confluyen diferentes actores (administración portuaria, autoridades competentes, usuarios, transportistas, medios de comunicación terrestre, etc.) que participan en la operación, por lo que cada uno debe asumir su rol y encaminar sus acciones en la búsqueda de un fin común, trabajar con eficiencia para aumentar la competitividad del país.
2. La simplificación y optimización de procesos, así como la implementación y utilización de la tecnología se pueden convertir en un facilitador de las operaciones en puertos, haciendo que la cadena logística del transporte, en este eslabón, sea más eficiente. A ello hay que agregar la prioridad en el desarrollo de infraestructura a todo nivel, debe ser un tema importante que se debe abordar y que no debe ser relegado, ya que el rol que juega la misma en la cadena logística del transporte y de comercio en general es preponderante.

3. En los puertos marítimos de Guatemala los cobros por los servicios marítimo-portuarios están establecidos en tarifarios estables, debidamente refrendados por la autoridad; lo anterior permite considerar que los usuarios de los puertos y el comercio exterior no se verán afectados por incrementos en la prestación actual de los servicios de las empresas portuarias estatales; los aumentos son generados por el incremento del flete marítimo lo cual es ajeno a las normativas nacionales y de gobierno.

Comisión Portuaria Nacional, un Legado al Servicio de los Puertos

DESCARGAR ARCHIVOS (XLS y/o CSV)

- cpn
- contenedores
- fletes
- marítimo
- portuario
- naviera
- buques

Source URL:

<http://209.126.109.93/comunicado/sobre-situacion-y-precio-actual-de-contenedores-y-costos-de-fletes>

List of links present in page

- <http://209.126.109.93/comunicado>
- <http://209.126.109.93/comision-portuaria-nacional-cpn>
- <http://209.126.109.93/cpn>
- <http://209.126.109.93/contenedores>
- <http://209.126.109.93/fletes>
- <http://209.126.109.93/maritimo>
- <http://209.126.109.93/portuario>
- <http://209.126.109.93/naviera>
- <http://209.126.109.93/buques>