

Precios de fletes marítimos se desploman 20% en lo que va del año pero siguen muy por sobre los niveles prepandemia

Desde la Cámara de Comercio de Santiago explican que se debe principalmente a un factor estacional, derivado de una caída de la demanda después de Navidad. Para el 2025, las proyecciones son complejas debido a las alzas arancelarias de Trump, la amenaza de una guerra comercial y, por otro lado, la normalización del flujo por el Canal de Suez.

PAULINA ORTEGA

Los precios del mercado de transporte de carga marítimo se ha visto golpeado por varios factores en el último tiempo. El año pasado, al menos, debido a la crisis de ataques en el Mar Rojo y el Canal de Suez, que conectan Europa con Asia, lo que había disparado los precios. Pero ahora el caso es distinto.

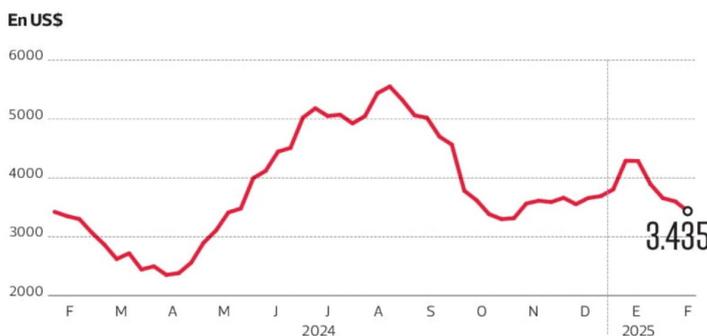
Según el Global Container Freight Index (FBX), en la primera semana de enero del 2025, los precios de los fletes marítimos rondaban los US\$4.290 el *container* en promedio a nivel mundial, siendo el punto más alto desde el cierre de septiembre, cuando llegó a US\$4.564. Desde entonces, todas las semanas los precios han ido a la baja.

En concreto, se observa que en lo que va del año los precios de fletes marítimos cayeron casi un 20% hasta esta semana. En la actualidad los valores del transporte de *containers* a través del mar se posiciona en US\$3.435. Sólo en la última semana los precios cayeron un 5% desde una media de US\$3.600.

George Lever, gerente de estudios de la Cámara de Comercio de Santiago (CCS), explica el motivo detrás de esta fuerte caída de precios en menos de dos meses: "Se debe principalmente a un factor estacional: la demanda habitualmente aumenta previo a la celebración del Año Nuevo Lunar en China, presionando los precios del transporte al alza, y luego se normaliza, retrocediendo a los niveles previos. Esto es exactamente lo que vemos en las tarifas promedio en lo que va del año".

En esta línea, si comparamos los precios actuales con los que se registraron a la misma altura del año en 2024, se observa un nivel similar, incluso el año pasado era más bajo. De esta forma, el valor del transporte de carga marítima está un 1,2% por sobre los US\$3.392 de la primera semana de febrero del 2024.

PRECIO PROMEDIO GLOBAL DE FLETES MARÍTIMOS



FUENTE: Global Container Freight Index (FBX)

LA TERCERA **LT**

Pero también hay otros factores que afecta los valores de los fletes marítimos en un análisis más a largo plazo. "En un horizonte un poco más extenso, vemos una disminución cercana al 45% en las tarifas promedio comparadas con el último *peak* de julio pasado, que se debe básicamente a una mayor adaptación a las nuevas rutas forzadas por los conflictos geopolíticos, a la superación de la crisis hídrica en el canal de Panamá, y al proceso de normalización del mercado pospandemia. No obstante, en la actualidad los costos siguen más que duplicando los observados en 2019, antes de la pandemia y la crisis de contenedores", señaló, de acuerdo con los datos de la CCS.

A nivel mundial, según FBX el *peak* se observó a finales de agosto, cuando llegó a US\$5.551, pero en Chile al menos, el tope mencionado por Lever situaba los valores de los fletes en "los más altos en 18 meses. Previamente, el mayor valor histórico se había re-

gistrado en agosto de 2022, precisó anteriormente el ejecutivo del gremio del comercio.

Si bien aún las cifras de la CCS al cierre del 2024 no están disponibles, Lever señaló que "debiéramos ver una reducción comparado con los niveles máximos de 2024, pero aún muy por encima de la pre-pandemia".

Hasta 2019, el precio promedio de transporte marítimo de contenedores bordeaba los US\$1.200. En la crisis sanitaria sobrepasó los US\$10.000 y durante 2023 volvió por un tiempo a los niveles previos. Sin embargo, tras los problemas mencionados en el Mar Rojo y otros, volvió a subir, llegando a un *peak* de US\$5.551, en agosto del año pasado.

PROYECCIONES Y GOLPES INTERNACIONALES

La llegada de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos generó incertidumbre en el transporte de carga marítima y las exportaciones por las amenazas de aumento de

aranceles, que finalmente se han dado materializando poco a poco. De hecho, recientemente anunció un alza de 25% sobre todas las importaciones de acero y aluminio a Estados Unidos.

"Por el momento, se espera un impacto en una mayor demanda de importaciones antes de que los aranceles alcancen su mayor nivel. Eso se podría traducir en mayores presiones a las tarifas de transporte, retrasando su proceso de total normalización. Una vez que las sobretasas arancelarias alcancen sus niveles máximos teóricos (está por verse), el impacto se revierte: disminuirían los flujos comerciales desde hacia y Estados Unidos, disminuyendo en teoría la congestión de contenedores", estimó George Lever.

Por otra parte, los problemas en el Mar Rojo y el Canal de Suez podrían disminuir su impacto en las tarifas. "Si bien los *luties* han anunciado que en el marco del acuerdo de Gaza dejarán de atacar naves de banderas no israelíes, las navieras aún no reponen esas rutas, debido al alto riesgo hasta ver hechos concretos. Por lo tanto, se podría esperar un lento retorno que permita ir superando la crisis en el paso por el Mar Rojo, pero aún no se perciben impactos", dice Lever.

En concreto, Lever dice que para el 2025 es "complejo" proyectar cómo evolucionarán las tarifas: "Por un lado, se espera un aumento para el año en la demanda de comercio exterior, lo que presionaría al alza. Pero también está presente la amenaza arancelaria que provocaría primero un aumento de embarques por especulación y luego una baja, además del impacto que una guerra comercial podría tener sobre los *commodities*, mientras que por otro lado se espera una lenta normalización del flujo por el Canal de Suez, que contribuiría a disminuir las tarifas", enumeró. ●