

Productos chinos saturan puertos mexicanos

Ventas en plataformas digitales y la llegada de autos desde el país asiático incrementan los costos de tránsito

SARA CANTERA

—sara.cantera@eluniversal.com.mx

La creciente importación de todo tipo de mercancías chinas, desde ropa y calzado hasta automóviles, es uno de los factores que han propiciado la saturación de los puertos mexicanos, de acuerdo con especialistas.

Las compras en plataformas como Shein y Temu, así como la llegada de más marcas automotrices del país asiático, se reflejan en mayores costos para las empresas del sector de comercio exterior.

“[Los puertos] tienen el mismo espacio, pero ahora hay más empresas y más movimiento de carga”, explicó Kaizad Dalal, líder de la vertical automotriz de A.P. Moller-Maersk en México.

En opinión de Armando Zalazar, director de Contratos Globales en Eternity México, los costos crecientes del transporte marítimo también se deben al conflicto en Oriente Medio, puesto que las navieras evitan pasar por el Canal de Suez.

| CARTERA | A20

20%

DE AUTOS NUEVOS

vendidos en el país durante 2023 fueron de origen chino.



Oleada de mercancías chinas satura los puertos del país

El volumen creciente de ventas vía plataformas digitales y la llegada de nuevas marcas de autos de la nación asiática congestionaron la infraestructura portuaria, dicen expertos

SARA CANTERA

—sara.cantera@eluniversal.com.mx

La saturación que enfrentan los puertos del país, que significa mayores costos para las empresas que participan en el comercio exterior, tiene entre sus causas el creciente apetito por todo tipo de productos chinos, señalaron expertos.

Destaca el volumen creciente de ventas de plataformas como Shein, que ofrecen sobre todo ropa y calzado, pero también artículos para casa y jardín, electrónicos y muebles, entre otras categorías.

Desde finales del año pasado, las industrias textil, de la confección y calzado advirtieron que por medio de esas plataformas se trae al país mercancía que no paga aranceles e impuestos a la importación, además de que incumple Normas Oficiales Mexicanas (NOMs).

A ello se agrega la llegada de cada vez más marcas automotrices chinas, lo que llevó a que el año pasado uno de cada cinco autos nuevos vendidos en México se importó desde ese país asiático.

La entrada masiva de vehículos desde China ha sido la gota que derramó el vaso en cuanto al cuello de botella en el sector portuario nacional, dicen especialistas.

“Los puertos están saturados desde antes de la pandemia y es porque no hay hacia dónde crecer. Tienen el mismo espacio, pero hay más empresas y más movimiento de carga”, explicó Kaizad Dalal, líder de la vertical automotriz de la naviera A.P. Moller-Maersk en el país.

“Definitivamente, la llegada de nuevas marcas chinas [de autos] generó mucha congestión y problemática, porque antes estas marcas no existían, pero ahora llegan y comparten el espacio en los buques”, detalló Dalal.

A su vez, Armando Zalazar, director de Contratos Globales en Eternity México, dijo que la disrupción en el traslado en contenedores se debe a nuevas formas de consumo, porque no sólo se importan au-

tos, sino todo tipo de artículos que se venden vía comercio electrónico en Temu, Shein y AliExpress.

Costos, al alza

De acuerdo con la firma X Change, el costo del traslado de un contenedor de 40 pies de China a Estados Unidos llegó a 3 mil 600 dólares esta semana, cuando entre marzo y abril era de mil 700 dólares.

Sin embargo, trasladar un contenedor de China a México o algún otro puerto en América Latina como Panamá, Colombia, Perú o Chile alcanzó un precio de 5 mil 140 dólares en mayo, de acuerdo con Eternity México.

Salazar comentó que también impacta el conflicto en Israel, pues las navieras evitan pasar por el Canal de Suez y tienen que rodear África para llegar a Europa.

“La tarifa se incrementó por el impacto de lo que sucede en el Mar Rojo. Los tiempos de tránsito y reposición de los contenedores son más altos, el flujo de los que vuelven a China es más lento. En mayo sufrimos escasez de contenedores como si fuera pandemia”, explicó.

Sin embargo, la emergencia sanitaria por el Covid-19 fue un catalizador para las empresas de transporte de mercancía en buques.

“Si no fuera por la pandemia, las navieras ya estarían quebradas. Antes de eso tenían un alto nivel de endeudamiento y una rentabilidad baja, pero gracias a la pandemia subieron los fletes y comenzaron a tener ganancias”, destacó Zalazar.

“En los dos años más fuertes de pandemia pagaron deudas, repartieron dividendos y compraron buques nuevos”, agregó.

Medidas extremas

Desde el año pasado, la industria automotriz enfrenta la saturación de puertos y la escasez de madrinas para sacar vehículos que llegan en buque a los puertos del Pacífico.

Ante esta problemática, algunas automotrices chinas, europeas y estadounidenses están optando por mover sus vehículos en contenedores en lugar de buques, de acuerdo con el integrador logístico A.P. Moller-Maersk.

Dalal comentó que antes, las armadoras transportaban autos en contenedores, pero sólo ciertos autos usados o autos concepto para pruebas, pero la necesidad de transportar mayor número de vehículos en contenedores surgió por la congestión en buques y puertos.

El envío de autos en contenedores ofrece a las armadoras una ven-

taja de tiempo, pues salen cada semana, mientras que los buques que sólo transportan autos se embarcan quincenal o mensualmente.

Dependiendo de la ruta, un barco tradicional puede transportar de 3 mil a 4 mil vehículos, pero los buques que transportan autos en contenedores pueden llevar hasta 16 mil o más, ya que en cada contenedor caben tres o cuatro vehículos. Sin embargo, el transporte en contenedores es más caro.

Para Zalazar, también hay un problema de ambición de los fabricantes de autos chinos, pues las nuevas marcas están haciendo un sobreinventario, lo que mete más presión a la saturación de los puertos.

“En [el puerto de] Lázaro Cárdenas ves dentro y fuera grandes estacionamientos de autos nuevos, que pasan uno o dos meses estacionados. En general, son chinos”, detalló. ●



ARMANDO ZALAZAR

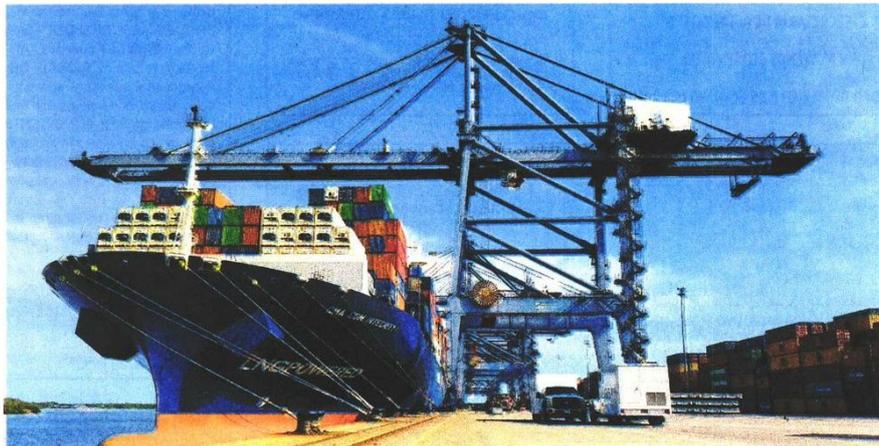
Director de Contratos Globales
en Eternity México

"La disrupción en el traslado en contenedores se debe a nuevas formas de consumo, no sólo importan autos, sino todo tipo de artículos"

5,140

DÓLARES

es el precio que se pagó en mayo por traer un contenedor de China a México.



En el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, hay autos chinos que pueden pasar varios meses estacionados, de acuerdo con especialistas del sector de logística.

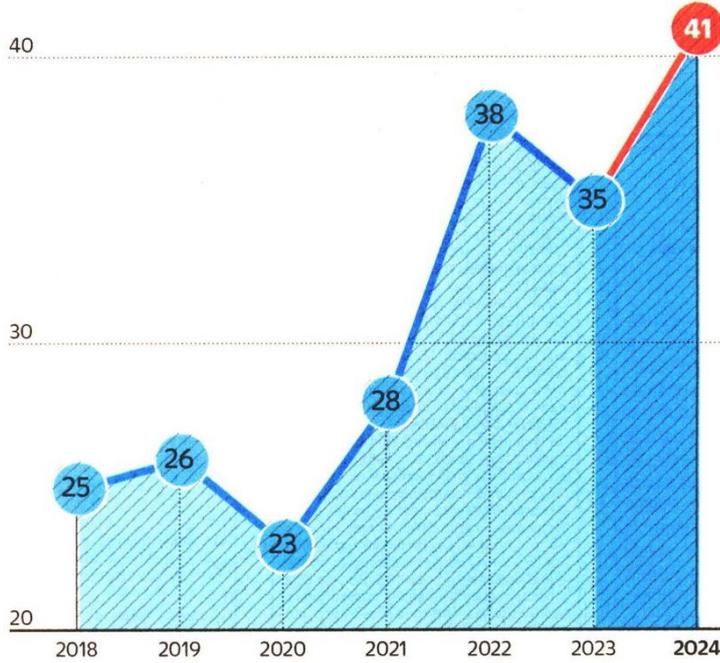


El rugido del dragón

México llevó a cabo este año la mayor compra de mercancías hechas en China.

Valor de las importaciones chinas

Miles de millones de dólares de enero a abril de cada año



Fuente: Banxico.

Importaciones por país de origen

Miles de millones de dólares de enero a abril de 2024

