

Afecta petróleo al comercio exterior

El alza en el precio del petróleo que llegó a niveles históricos en este año, trajo como consecuencia una serie de ajustes a la alza en los precios del transporte marítimo que tanto importadores como exportadores del país tuvieron que pagar, muchas veces sin un margen de negociación.

MIGUEL ANGEL CASTILLO

Este año los exportadores mexicanos vieron aumentos significativos en los precios del transporte marítimo derivados de la aplicación de sobrecargos por combustible, que incrementaron los costos hasta en 150%, afectando principalmente a productos que se venden en el extranjero con un bajo valor añadido.

Si bien las tarifas marítimas no han tenido grandes variaciones, son los recargos por el Factor de Ajuste por Combustible (BAF, por sus siglas en inglés), los que impactaron los niveles de precio por transportación, derivados de la tendencia ascendente observada por el petróleo que en noviembre pasado llegó a rozar los 100 dólares por barril.

De acuerdo con datos de la Organización de Países Productores y Exportadores de Petróleo (OPEP por sus siglas en inglés), de los 50 dólares por barril que se registraban en enero de 2007, el precio alcanzó un máximo histórico el mes pasado hasta rebasar los 90 dólares, manteniéndose por arriba de los 80 dólares en los primeros días de diciembre.

Obviamente, el aumento en el IFO (principal combustible utilizado por las embarcaciones), no se hizo esperar; y por supuesto, el sector marítimo no se vio exento, siendo los exportadores e importadores los que pagaron los platos rotos de esta "bonanza" petrolera.

Los montos por BAF, dependiendo de la región, se elevaron entre un 20 y 30% en este año, según cifras de líneas navieras consultadas por **Comercio T21**.

Sin embargo, en el caso de México son las cargas de exportación las que han sufrido más, debido a que los recargos por BAF llegan a ser en muchas ocasiones equiparables al precio de un flete o incluso más altos que éste.

Por poner un ejemplo, en el caso de destinos hacia el Norte de Europa, cuyos puertos son los principales destinatarios de las exportaciones que se envi-

an desde nuestro país al Viejo Continente, el precio promedio de un flete es de 500 dólares para contenedores de 20 pies (TEU) y de 600 para los de 40 pies.

Sumando el recargo del BAF, el costo por transporte marítimo alcanzaría con la naviera Maersk Line casi los mil dólares para los TEU's y más de mil 500 para las cajas de 40 pies, lo que significa que un exportador estará pagando entre 100 y 150% más del precio de un flete hacia esa región.

En las importaciones, el precio del BAF es el mismo, con la diferencia de que los fletes suelen ser más altos por dos factores: la poca disponibilidad de espacio como consecuencia de un mayor volumen de importaciones en comparación con las exportaciones que hace México; y por lo mismo, el retorno de los buques con menos carga que obliga a bajar los precios.

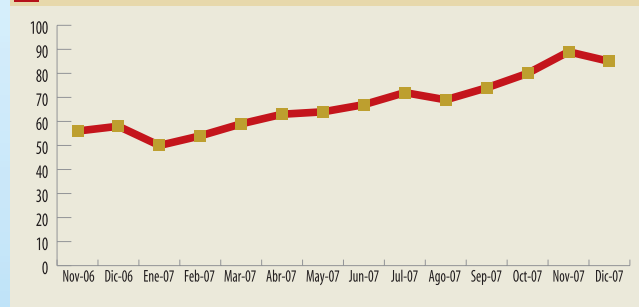
De hecho, debido a lo anterior, suelen incluso abonarse otros sobrecargos como el Peak Season Surcharge (PSS), que depende más de las temporadas altas donde la disponibilidad de espacio es menor y el General Rate Increase o GRI (Incremento General de Tarifas), que suelen ser vistos con mayor frecuencia en las rutas que vienen de Asia por la alta tasa de crecimiento de las importaciones de esa región.

Negociar cuando se puede

Mónica González, directora comercial de la reexpedidora Tuscor Lloyds México, indica que muchas veces, el conjunto de varios sobrecargos (GRI; BAF; PSS), pueden superar a la tarifa misma, por lo que se ven en la necesidad de absorberlos para no afectar a sus clientes o incluso perderlos.

"Debido a los volúmenes que manejamos los reexpedidores, podemos negociar las tarifas y la aplicación de sobrecargos, pero esto no es posible

Costo del petróleo (en dólares)



Elaboración T21 con información de OPEC.

para los pequeños importadores que negocian directo, pues la cantidad que manejan no les da margen para hacerlo con las grandes navieras, de ahí la conveniencia de tener una empresa como nosotros que pueda ofrecer una mejor tarifa", opinó.

No obstante, para quienes manejan la carga de pequeños productores exportadores la situación se torna más difícil. Tal es el caso de Ancora Logistics, cuyo mercado se enfoca principalmente a la exportación.

"Prácticamente todos nuestros clientes se quejaron de que este año hubieron incrementos por recargos de una u otra índole, a veces hasta dos veces por año, afectando sobre todo a aquellos cuyos productos son de bajo valor, como guantes de plástico o pañales", dice José Manuel Fregoso, directivo de la empresa.

En su opinión, las exportaciones deberían ser consideradas de forma diferente no sólo en los fletes, sino también en los recargos, pues la ventaja de una tarifa más baja se pierde cuando empiezan a sumarse costos adicionales, perjudicando a las empresas que vendieron por adelantado y que de un momento a otro tiene que absorber un recargo por combustible.

"Se supone que las tarifas de importación son más altas porque en exportación hay menos carga y por lo mismo ya te están cobrando ese retorno en vacío del contenedor, al menos en una parte; si a eso le agregamos que muchas de las mercancías provenientes de China, por su bajo costo, no se ven afectadas por los incrementos de BAF y GRI, y por lo mismo lo pagan sin ningún proble-

ma; entonces, debería haber una consideración especial hacia las exportaciones o una especie de protección negociada por el gobierno, ya que además, éstas generan empleos en el país", comenta.

El promedio de un flete de importación de China a México por vía marítima es de tres mil dólares por TEU en temporada alta, mientras en exportación es de 550 dólares; el BAF para este trayecto es de 545 dólares de ida o vuelta; aunque depende de la naviera, para aquellas que lo aplican con carga salida del país, estarían prácticamente doblando el flete, dejando en un mito aquello de que es una ventaja exportar a Asia en términos de costos de transporte.

Estenio Pinzás, director general de la naviera CSAV México, precisa que los niveles de fletes de exportación desde puertos mexicanos están en aumento debido entre otras cosas al proceso de recuperación de ingresos que vienen implementando las líneas navieras para cubrir las pérdidas de años anteriores, las inversiones en flota y activos fijos, los altos costos de las naves, combustibles; y además para hacer frente a la competencia por espacios en servicios compartidos con puertos de Estados Unidos que vienen aumentando sus exportaciones por la devaluación del dólar, lo que ocasiona limitaciones en la oferta de espacios.

La mayoría de las navieras han anunciado incrementos en el BAF a partir de este mes o para enero de 2008, con una particularidad que se vuelve general para todas: si el precio del petróleo baja, este sobrecargo no lo hace y mucho menos se elimina, y se queda hasta nuevo aviso, un nuevo aviso de que volverá a subir.

