

Publicado en *Grupo Empresarial de Transporte Marítimo Portuario* (
<https://www.gemar.transnet.cu>)

[Inicio](#) > [Printer-friendly PDF](#) > [Printer-friendly PDF](#) > [Perspectivas 2024 para el transporte marítimo, aéreo y por carretera se caracteriza por la volatilidad ante condiciones excepcionales.](#)

Perspectivas 2024 para el transporte marítimo, aéreo y por carretera se caracteriza por la volatilidad ante condiciones excepcionales.



Idioma
Español

La "oferta" del sector logístico ha experimentado tanta volatilidad como la demanda. Las fuertes oscilaciones de la demanda se han visto amplificadas por condiciones excepcionales que han afectado a la oferta. Esto ha tenido un impacto a largo plazo en la disponibilidad de capacidad en una serie de mercados, especialmente el transporte marítimo de contenedores, el sector de

carga aérea y, en menor medida, el transporte por carretera. Para agravar la evolución a medio plazo, no dejan de surgir problemas a corto plazo, sobre todo en torno a los canales de Suez y Panamá, según apunta un informe de Ti.

Transporte marítimo

La "oferta" del mercado del transporte marítimo se destaca por estar muy bien abastecida, con un libro de órdenes excepcionalmente elevado. De hecho, Ti, señala que, en términos de capacidad bruta, el libro de órdenes es el mayor registrado, con una estimación de 7,5 millones de TEUs. Esto representa una capacidad equivalente al 28-30% de la flota actual de portacontenedores. Pero, además del volumen de capacidad de los buques que entran en el mercado, es importante comprender su calendario de introducción en cualquier intento de estimar su impacto en el mercado. En esa línea, Ti dice que la mayor parte de las nuevas naves entrarán en servicio entre el 2025-2026.

Por otro lado, para calcular la capacidad del mercado, una variable clave es el nivel de desguace. El desguace ha sido muy bajo desde 2020, lo que ha dado lugar a un aumento de la edad de los buques en operación y, aunque ya no hay escasez de buques, la capacidad de contenedores de las naves se sigue utilizando a un alto nivel. Esto se ha visto amplificado por acontecimientos como la crisis del Mar Rojo. Por lo tanto, el incentivo para desguazar buques sigue siendo menor que en el periodo anterior a 2020.

Es cierto que muchos buques nuevos se construyen con motores y cascos optimizados para bajas velocidades, sin embargo, todavía no está claro si esto es suficiente para impulsar la sustitución de la flota. Por lo que, lo más probable es que el nivel de desguace aumente, pero no se sabe en qué medida.

Terminales y transporte por tierra

La crisis de congestión de 2020-2022 subrayó el punto clave de que el sector del transporte marítimo de contenedores es un sistema compuesto por varios elementos clave, de los cuales las terminales y sus sistemas de transporte terrestre son partes esenciales. Los problemas de congestión entre 2020-2022 en Norteamérica se debieron en gran parte a la incapacidad de los sistemas ferroviarios para absorber una oleada de contenedores procedentes de los puertos de la Costa Oeste. Este problema también existe en Europa, con puertos como Amberes y Rotterdam.

Otro aspecto de este problema de infraestructuras es el de los grandes canales. Tanto el Canal de Panamá como el de Suez han sufrido importantes perturbaciones en los últimos seis meses. Esto ilustra que la infraestructura del transporte marítimo está sufriendo un desequilibrio en la inversión, con una inversión considerable en terminales de contenedores en ciertas regiones, pero menos en otros tipos de infraestructura.

Transporte aéreo

El panorama de la capacidad del transporte aéreo de carga no es tan volátil como el del transporte marítimo. La carga en bodega aumentó un 25% interanual en enero de 2024. Cabe

destacar que su disponibilidad viene determinada por el crecimiento del volumen de pasajeros, que ha sido fuerte. Por ello, las perspectivas a medio plazo para el transporte de bienes en bodegas parecen ser de expansión continua.

Sin embargo, algo menos claro a partir de los datos de la IATA es la trayectoria de los aviones de carga. Tanto FedEx como UPS han moderado el crecimiento de sus flotas o las han reducido, en respuesta a un mercado menos boyante del e-commerce en EE.UU. Otro aspecto para destacar es la introducción en el mercado de las líneas navieras. CMA-CGM y Maersk, en particular, han invertido de forma agresiva en aviones de carga, aparentemente tanto para apoyar sus ambiciones logísticas más amplias como para proporcionar capacidad al mercado general.

En concreto, tanto a corto como a medio plazo, una de las limitaciones del mercado podría ser la escasez de aviones. Aunque las entregas de aviones siguen siendo elevadas, los problemas de Boeing y su impacto en la ralentización de la producción en 2020-2022 han creado una acumulación de órdenes que tardará algún tiempo en cubrirse.

Transporte por carretera

En comparación con el transporte aéreo y marítimo, la oferta de transporte de mercancías por carretera en los mercados occidentales es actualmente bastante estable. Este modo de transporte se basa en una oferta mucho más fragmentada, con muchas operaciones de camiones dirigidas por "propietarios-conductores" o pequeñas empresas que pueden subcontratar a proveedores de servicios logísticos más grandes.

Aunque cabe señalar que algunos de los principales proveedores de transporte de bienes por carretera en EE.UU. se han alejado de este modelo. En general, sin embargo, la dinámica de la oferta y la demanda es muy diferente a la del transporte aéreo y marítimo. Esto significa que la oferta puede responder mejor a las señales de la demanda que el transporte marítimo o aéreo.

Fecha:

Martes, Marzo 26, 2024

Autor(es):

MundoMaritimo

Tomado de:

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/perspectivas-2024-para-el-transporte-maritimo-aereo-y-por-carretera-se-caracteriza-por-la-volatilidad-ante-condiciones-excepcionales>

Votos:

No se han registrado votos.

Source URL:<https://www.gemar.transnet.cu/es/content/perspectivas-2024-para-el-transporte-maritimo-aereo-y-por-carretera-se-caracteriza-por-la>