



ESCASEZ DE CONTENEDORES

Existen varios reportes sobre escasez de contenedores para el transporte marítimo. Algunos expertos argumentan que el déficit es de casi 6 millones de unidades, especialmente cuando estamos entrando a la temporada alta del año. El desbalance se ha creado por el incremento en la demanda de los contenedores (por ejemplo China ha reportado exportaciones que han alcanzado niveles record de US\$137.4 Billones para el mes de Junio, 44% de incremento versus el año anterior y 4% más que en Mayo) con una carencia de ordenes de producción de nuevos contenedores inmediatamente después de la reciente recesión.

Algunos puntos de este desarrollo:

- El precio de los contenedores nuevos debe incrementar. Existen algunos reportes que indican que un contenedor de 20 pies estándar seco va a costar US\$2,750 versus su precio de US\$2,000 de finales del 2009.
- Los productores de contenedores van a afrontar dificultades para restaurar sus niveles de producción dados los recortes en capacidad laboral que efectuaron desde comienzos de Octubre del 2008. La producción anual de dos de los más grandes productores es de 3.5 millones de Teus (contenedor de 20 pies estándar—por sus siglas en ingles-) pero se estima que solo van a producir 1.35 Millones de Teus este año.
- La demanda de contenedores va a incrementar; solo las nuevas órdenes para el primer cuarto del 2010 doblaron las órdenes totales del 2009.
- Una de las líneas navieras más grande del mercado ha puesto en servicio buques que tenía anteriormente estacionados para reposicionar contenedores vacios a los centros de exportación en China.
- Las navieras van a anunciar recargos de alta temporada que pueden ser los más altos registrados hasta el momento en la historia, dependiendo del trafico pueden ser de US\$750 por contenedor de 20 pies estándar, US\$1000 por contenedor de 40 pies estándar y US\$1200 por contenedor de 40 pies High Cube.
- La escasez puede durar por un tiempo largo con predicciones de hasta dos años.

Acciones recomendadas:

Aunque los reportes en este tema han sido consistentes en los últimos días, algunos agentes de carga han concordado en que, mientras que los volúmenes de carga han aumentado, están en línea con las expectativas del mercado y aun existe espacio disponible en los buques. Además, la escasez de contenedores ayudara a este impacto.

Los exportadores deben estar en comunicación cercana con sus proveedores de transporte y los intermediarios y trabajar en planes de contingencia que incluyan mirar a puertos alternos en el caso en que se presenten cuellos de botella o dificultades de equipo así como la opción de transporte marítimo-aéreo y aéreo.

Bien sea que la escasez de contenedores sea un hecho o ficción, los exportadores deben continuar inspeccionando cuidadosamente los mismos antes del embarque para asegurar que sean aptos para el transporte de su carga. Algunos minutos pueden hacer la diferencia entre una entrega sin daños y una reclamación de la carga. Una revisión alrededor y dentro del contenedor (asegurarse de cerrar las puertas para detectar filtraciones de luz) le van a permitir identificar defectos y daños que requieran reparación o inclusive el reemplazo del contenedor.

Estos son algunos puntos básicos de la inspección de un contenedor:

Una revisión que cubra las siguientes 7 áreas es recomendada:

- Pared frontal
 - Lado izquierdo
 - Lado derecho
 - Piso
 - Techo
 - Puerta interna/externa
 - Exterior/Estructura
1. Camine alrededor del exterior del contenedor revisando huecos aparentes y otros defectos. Mientras que pequeños rayones, abolladuras y residuos son normales por el uso del equipo, busque específicamente:
 - a. Daños estructurales como fracturas en las soldaduras, sobre todo en las esquinas.
 - b. Paneles laterales con quiebres mayores.
 - c. Corrosión, deformaciones o fracturas profundas de las bases del equipo.
 2. Examine las puertas y asegúrese que todos sus componentes estén operables. Revise que:
 - a. Los componentes de la puerta son los originales. Revise con cuidado la barra de bloqueo de la puerta derecha, la manija y el mecanismo de cierre. Es importante que estos no tengan ningún daño o modificación no autorizada.
 - b. La puerta izquierda no puede ser abierta a menos que la derecha sea abierta primero. Debe haber una placa metálica que sobrepasa la puerta izquierda. Inspeccione por cualquier signo de doblamiento y de alineación tal como pintura pelada.
 - c. Las bisagras de la puerta deben estar intactas y no se pueden remover.

- d. Las partes del interior de la puerta, especialmente los sujetadores en las barras internas derechas (superior e inferior) y los broches.
3. Inspeccione el interior del contenedor revisando:
 - a. Cualquier reparación que no sea consistente con su inspección externa.
 - b. Evidencia de paredes, techos o pisos falsos u otros compartimientos (use un metro para medir el ancho, largo y el alto del equipo para que sean consistentes con el que usted ordeno. Puede consultar a la línea naviera para esta información).
4. Camine dentro del contenedor y:
 - a. Este seguro que el mismo se encuentre limpio, seco y libre de olores para que sea adecuado para el transporte de su carga.
 - b. Cierre las puertas para estar seguro que cierren bien y que no están dobladas o deformadas. Revise que las uniones están intactas y en buena condición (no rotas o partidas). Así mismo, determine si hay filtraciones de luz en huecos que no habían sido detectados.
 - c. Revise los arcos del techo para asegurarse que no estén rotos o deformados.
 - d. Inspeccione que las tablas del piso estén completas y que no estén podridas o con daños mayores.
 - e. Asegúrese que existan los suficientes ganchos de agarre y aseguramiento que le permitan embalar y asegurar su carga de manera adecuada dentro del contenedor.

Contenedores en malas condiciones pueden exponer su carga a daños, sobre todo a filtraciones de agua. En este contexto, usar contenedores con bajo estándares de calidad le puede ayudar a llevar sus productos al mercado más rápidamente pero si llegan con daños, que ha ganado?

Barry Tarnef
Chubb Marine Underwriter
Julio 2010