El sector hortofrutícola, afectado por los altos costes logísticos

Con la entrada en vigor del Brexit en enero del 2021, el transporte de mercancías en toda Europa se vio afectado, incrementando sus costes logísticos, algo que se agrava en el último año por los altos precios de carburantes y la falta de materia primas.

Por Bárbara Aguayo Martínez, periodista agroalimentaria / @BarbaraAguayoM3

En el ámbito internacional, uno de los principales retos a los que se enfrenta el sector agroalimentario es el incremento de los costes de embarque y la escasez de contenedores. **Estos dos problemas han traído consecuencias nada favorables para las empresas y el consumidor final.** Pero en el ámbito nacional, también existe un elevado coste en el transporte derivado de los mayores precios de los combustibles.

La facturación del sector del transporte de mercancías por carretera ascendió en 2022 en España a 16.759 millones de euros, lo que supone un incremento del 8% respecto al año anterior, según los datos provisionales del Observatorio Sectorial DBK de Informa.

Empresas hortofrutícolas del sector afirman que los costes logísticos de transporte se han incrementado con respecto al inicio del 2022 en aproximadamente un 20% en lo que a terrestre se refiere, si hablamos de marítimo en bastantes más, con subidas en algunos casos del 200%.

Esta situación hace que las empresas del sector dedicado a la producción y comercialización de frutas y hortalizas se vean afectadas en sus costes logísticos y les cueste aumentar la rentabilidad de sus productos a la hora de ser exportados.

Con el fin de solventar estos problemas, lo que realmente les interesa a estas empresas **es dar un precio de salida al producto y que el cliente gestione sus propios transportes.** “La única herramienta que se puede utilizar en estos casos es que este aumento de costes se pueda repercutir en el cliente y no siempre se consigue, ya que trabajamos con productos perecederos expuestos a mucha fluctuación de precios”, afirman empresas de comercialización del sector hortofrutícola.

Los productos hortofrutícolas se transportan en grandes cantidades y debido a su naturaleza perecedera, demandan una gestión aduanera ágil. Todo esto se consigue con empresas dedicadas a la logística de exportación. Un ejemplo de ello es Partida Logistics, empresa que cuenta una organización y comunicación interna entre la oficina central y el Punto de Inspección Fronteriza (PIF). El 85% de las mercancías despachadas por esta empresa son productos

hortofrutícolas, tanto para operaciones de importación, exportación y tránsito.

Centrándonos en el transporte por carretera, el camión frigorífico transporta al exterior 5,4 millones de toneladas de hortalizas y 7,2 millones de toneladas de frutas. El coste, la rapidez, la adaptabilidad de este medio a las necesidades de la producción y la comercialización y que el principal destino de la exportación española es Europa, son las principales razones por las que el camión sigue siendo el principal medio para llegar a los principales mercados como Alemania, Francia y Reino Unido, según FEPEX.

En definitiva, los costes logísticps de transporte de alimentos perecederos siempre ha sido un factor crucial para el funcionamiento de los negocios que transportan este tipo de mercancías. Generalmente la gestión del transporte representa uno de los elementos más importantes dentro de los costos logísticos para la mayoría de las empresas.

Coste de los fletes marítimos de exportación

Los puertos son casi un anticipo de los ciclos coyunturales de la economía. Actualmente, estamos con unos signos de ralentización del comercio, y, por ende, de la logística, del transporte y de la actividad portuaria, no tanto como consecuencia de la economía española, sino a nivel global, que previsiblemente se notará en todos los sectores de actividad económica en general en los primeros meses del año.

> El precio de los fletes marítimos batió récord en 2022 después de alcanzar máximos históricos en 2021

Según los últimos datos estadísticos del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, el transporte marítimo de mercancías en 2022 en nuestro país ha seguido siendo fundamental para el sostenimiento del comercio.

El transporte marítimo frente a otros modos, tiene la ventaja de un menor coste para el transporte de larga distancia, la facilidad para mover grandes volúmenes, la seguridad ante las pérdidas y la menor contaminación.

> En algunos casos los costes logísticos vía marítima se ha encarecido hasta un 200%

En lo que a transporte marítimo se refiere se han reducido las exportaciones debido a una subida de precios realmente insostenible. **A principios de 2022 el coste por kilo de un contenedor marítimo con destino Canadá con fruta o verdura, según fuentes de empresas hortofrutícolas, podría estar rondando los 0,20€**. A lo largo de 2022 se han llegado a alcanzar costes de más de 0,50€ kilo; en ocasiones el precio por kilo del transporte supera al precio de la

mercancía.

La crisis económica, agravada especialmente en el comercio internacional desde el inicio de la invasión de Ucrania por el ejército ruso, está rediseñando la composición y estructura de tráficos en puertos como el de Valenciaport.

Entre enero y noviembre del 2022 por los muelles de Sagunto, València y Gandía han transitado más de 73 millones de toneladas de mercancías, una cifra que equivale a un 6,12% menos que en el mismo período del año anterior. Y otro tanto sucede con el tráfico de contenedores, que en los 11 primeros meses del año ha caído un 9,55%, especialmente en los TEUs de transbordo, una tendencia que se está dando a nivel mundial.

Artículo publicado en la revista ECA FRUITS Ed. 19