



Changjiu Logistics es uno de los operadores que transporta vehículos nuevos en ferrocarril entre Europa y China, pasando por Polonia, Bielorrusia, Rusia y Kazajistán, y cuya ruta oscila los 16 días de duración

El ferrocarril desde China se alza como competidor del tráfico ro-ro en la crisis del Mar Rojo

Por El Canal Marítimo y Logístico - 10 enero, 2024

El conflicto en el Mar Rojo y la redistribución de rutas marítimas hacia el Cabo de Buena Esperanza han desestabilizado la cadena de suministro global. Los retrasos en las entregas de mercancía, sumado al aumento de costes del transporte, también han afectado al tráfico marítimo de carga rodada y al mercado de los vehículos nuevos, que miran con incertidumbre si sus previsiones de crecimiento para el 2024 se cumplirán, y con el ferrocarril alzándose como principal competidor.

En un informe publicado por el European Car-Transport Group of Interest (ECG – Association of European Automotive Logistics), se destaca que los buques ro-ro también se han sumado al desvío de rutas hacia el Cabo de Buena Esperanza. La [reubicación de tráficos añade una media de 8 a 10 días al trayecto](#), “haciendo que las rutas marítimas compitan directamente con el transporte ferroviario de China a Europa, cuyos trayectos oscilan entre los 20 y los 30 días, haciéndose extensivo al resto de productos que se exporten de Asia a Europa”.

Así, el Product Management Director for Rail Solutions International de Hellmann Logistics, Pavel Lagov, deja constancia a ECG de la oportunidad que se le presenta al ferrocarril. Los proveedores ferroviarios ya están anunciando conexiones rápidas con Europa a través de Rusia y Bielorrusia: “Es posible”, certifica Lagov. Sostiene la existencia de servicios ferroviarios rápidos para vehículos eléctricos desde China a Europa “en 30 días, con una mayor demanda desde la crisis en el Mar Rojo”.



Línea de alta velocidad que presenta Hellmann Worldwide Logistics entre Asia y Europa

El director de Ro-Ro de VesselsValue, Dan Nash, mira con incertidumbre cómo las interrupciones en el tráfico del Mar Rojo pueden afectar a la cadena de suministro. “Si la situación continúa para mediados de enero, podría ser peor que el [incidente del “Ever](#)

Given” en el 2021, lo que resultaría en una demanda reprimida a medio plazo debido al agotamiento de los inventarios y una reducción de fletes”, detalla en un comunicado enviado a ECG.



Los vehículos nuevos se encuentran con los obstáculos de la crisis

La vicepresidenta de AutoForecast Solutions, Sam Fiorani, explica que la ampliación de los tiempos de envío y el encarecimiento del transporte “podría retrasar la producción y obstaculizar las ventas de vehículos”. En este sentido, avisa de que la prolongación en el tiempo del conflicto “conducirá a la búsqueda de fuentes alternativas de componentes para vehículos, que, sumados a los retrasos, podrían hacer cambiar de opinión a los compradores si el tiempo de espera es demasiado largo”.

Reubicación de rutas para evitar el Mar Rojo que presenta VesselsValue, en la que se suman una media de 10 días al trayecto habitual

Con el panorama actual, ECG reflexiona sobre la “urgencia” de que el fabricante chino de vehículos eléctricos BYD instale su planta de producción en Hungría, operación que ya se anunció hace unas semanas. BYD, tal y como señala ECG, consiguió un aumento de ventas del 62,3% en el 2023, y aunque solamente el 8% se vende fuera de China, el fabricante sostiene un aumento de exportaciones consolidado para ganarle terreno a sus competidores.

En este sentido, Tesla se sitúa en un contexto desfavorable, ya que un 52% de sus ventas globales proceden de su planta en China, de las que un tercio se destinan a la exportación. Poniendo la lupa en el escenario que se le presenta a la firma estadounidense, ECG apunta a unos retrasos de al menos dos semanas para los vehículos procedentes del puerto de Nangang (Shanghai) con destino a Europa, por lo que la ampliación de su planta en Berlín “es ahora más crucial”.