

Entorno

Bloqueo en el Canal de Suez, otro golpe al comercio global

Sin fecha de reapertura y con 300 barcos parados, el problema frena al 10% del tránsito mundial, con un costo estimado de hasta US\$9.600 millones cada día.

Economía y Negocios

AUNQUE NO se trata del Canal de Panamá, el bloqueo que está sufriendo el paso de Suez preocupa al comercio internacional por el impacto que pueda tener en los precios y abastecimiento en todas partes del mundo, incluida América Latina.

Esto principalmente porque no se sabe aún cuando se logrará desencallar el barco carguero de 400 metros de eslora y más de 220.000 toneladas que durante los últimos días ha bloqueado esta vía. Precisamente ayer se fracasó en el intento, y aunque las autoridades egipcias apuntan a que se tardaría como mucho 72 horas, fuentes consultadas por Bloomberg creen que demorará al menos una semana adicional.

Además, este problema se da cuando el comercio internacional trata de salir a flote tras las caídas del 2020 por la pandemia. La Organización Mundial del Comercio (OMC) estima que este año los intercambios crecerían un 7,2%, después de un desplome de alrededor de 10% del año pasado. El bloqueo “no podía caer en un peor momento para el canal más utilizado” del mundo, en plena pandemia, comentó Jonathan Owens, experto en logística de la University of Salford Business School, citado por AFP.

No obstante, son los impactos del corto plazo los que preocupan. Con casi 300 barcos a la espera de que se reabra el paso, con productos que van desde animales vivos y del agro hasta petróleo y gas natural, se estima que las pérdidas diarias pueden llegar hasta US\$9.600 millones cada día, según Loyd's List. Otro informe de Euler Hermes estimó que el cierre del canal podría costar entre US\$6.000 y US\$10.000 millones a la semana y restar entre 0,2% y 0,4% al crecimiento previsto en el 2021.

Cabe mencionar que por el Canal de Suez pasa aproximadamente el 10% del comercio mundial, cubriendo principalmente la ruta entre Europa y Asia. No obstante, el impacto se sentirá en todo el mundo.

Según afirma Javier Díaz, presi-



Ayer se completó el tercer día de bloqueo, y hay unos 300 barcos a la espera de que se reabra el paso. EFE

dente de Analdex, “esta situación tiene una afectación para todo el comercio mundial, aun cuando los barcos que pasan por el Canal solo representan el 10% del tráfico. Los costos del transporte se incrementarán, porque una buena cantidad de buques van a estar paralizados mientras se reabre el canal”.

En esta misma línea, Raúl Ávila, profesor de comercio exterior de la Universidad Nacional, apunta a varios factores de impacto. “Esta es la vía que conecta oriente y occidente, y permite un ahorro de distancia de unos 9.000 km de diferencia respecto al paso por el Cabo de Buena Esperanza, por lo que entre los impactos al comercio se puede esperar un sobre costo de los envíos, atrasos que lleven a problemas en las cadenas de suministro globales en productos como materias primas y alimentos, y una congestión en los puertos cuando lleguen los barcos no solo en Europa, sino también en Latinoamérica”.

Además, por supuesto, podría

El canal de Suez bloqueado



Fuente: AFP, adaptación ETCE

llevar a una variación en los precios del petróleo por la falta de suministro, como de hecho se ha venido viendo en estos días. Por ejemplo, el Brent ayer registró un repunte de más de 4%, lo que devolvió su cotización a alrededor de US\$65 por cada barril.

Eso sí, como resalta Ávila, el impacto que pueda tener en Latinoamérica se daría especialmente cuanto más se tarde en volver a poner en servicio el Canal, mientras que si solo dura dos o tres días más bloqueado, el golpe en Latinoamérica no sería tan alto.

Ante esto, el informe de Loyd's List apunta a que, de todas formas, tomar la ruta larga supondría costos adicionales de alrededor de 15%, y alerta que el 90% de la carga no está asegurada.

Por último, como resalta Díaz, este problema se agrega a otras dificultades del comercio. “Esto viene a sumarse a la situación que ya estábamos viviendo con la escasez de contenedores vacíos y que ha llevado a un incremento sustancial de los fletes”.



Alberto Fernández, presidente de Argentina, tensó la cumbre. EFE

Con tensión Mercosur celebró sus 30 años

AFP

BRASIL, Uruguay y Paraguay se enfrentaron a Argentina ayer al pedir mayor flexibilidad para negociar acuerdos comerciales, durante una tensa cumbre de presidentes del Mercosur organizada en Buenos Aires para conmemorar el 30 aniversario del bloque.

La tirantez fue tal, que al cierre de la cumbre, el líder argentino, Alberto Fernández, respondió: “si nos hemos convertido en una carga, lo lamento. Una carga es algo que hace que a uno lo tiren de un barco y lo más fácil es bajarse si es que esa carga pesa. Terminemos con esas ideas que ayudan tan poco a la unidad. Si somos un lastre, que tomen otro barco”, aseguró durante la cumbre.

De su lado, el presidente de Brasil, Jair Bolsonaro; el de Uruguay, Luis Lacalle Pou, y el de Paraguay, Miguel Abdo Benítez, pidieron “flexibilizar” la dinámica del bloque tanto en la revisión del arancel externo común como en la prohibición de negociar acuerdos comerciales por separado sin la autorización.

Bolsonaro fue contundente: “Brasil desea contar con apoyo (de sus socios) para seguir ampliando la red de negociaciones comerciales internacionales, con las actualizaciones del arancel externo. Necesitamos atraer inversiones. Superar con urgencia los grandes daños ocasionados por la pandemia”.

La tensión se agravó cuando Lacalle Pou dijo que el Mercosur “no puede ser un lastre” que impida el avance de su país.