

EXPANSIÓN

INTERNACIONAL

El canal de Suez lleva tres días bloqueado: 6 respuestas para entender qué pasa

Desde el martes, un gigantesco buque portacontenedores está bloqueando esta vía marítima comercial por la que pasa 10% del transporte marítimo mundial. Esto sabemos.

vie 26 marzo 2021 04:45 PM

El canal de Suez permanece bloqueado después de que el martes se encallara el gran portacontenedores Ever Given dejando más de 230 barcos a la espera de cruzar el paso entre el mar Mediterráneo y el mar Rojo, lo que ha provocado pérdidas millonarias para el transporte marítimo, el 10% del cual transita por esta vía.

Las autoridades egipcias prosiguen las labores para tratar de desencallar la gigantesca nave de 400 metros de eslora y más de 200,000 toneladas de capacidad, apoyadas por la empresa japonesa Shoei Kisen, propietaria del barco, que aspira a desencallar la embarcación el sábado.

Sin embargo, existen temores de que el bloqueo se prolongue días e incluso semanas con el coste económico que supone para las decenas de embarcaciones detenidas y para las empresas que no reciben las mercancías en destino.

1. ¿Por qué es un problema?

La agencia Moody's destacó que la suspensión del tráfico a través del estrecho canal que une Europa y Asia, el más utilizado del mundo, "no podría haber ocurrido en un momento peor" ya que las cadenas de suministro están "altamente vulnerables" por la coyuntura mundial.

Cada día que pasa, más barcos están anclados en las entradas norte y sur del canal a la espera de poder cruzarlo: este viernes ya son 237, según la compañía Leth Agencies, que ofrece servicios logísticos en varios canales y estrechos del mundo.

La mayoría de las embarcaciones, 107, se encuentran en la zona de Suez, donde el puerto está congestionado y han tenido que anclarse en el golfo situado entre el Egipto continental y la península del Sinaí, tal y como se puede ver en imágenes de satélite.

Según los datos de Leth Agencies, del total de barcos parados, 64 son buques de diferentes productos, además de 22 petroleros y 53 portacontenedores, siendo el canal una de las vías preferenciales de las mercancías entre Europa y Asia.

2. ¿Y cuál es el impacto en la energía?

Los analistas esperan un mayor impacto alcista en los tanqueros más pequeños y en los productos petroleros, como las exportaciones de nafta y combustible de Europa a Asia, si el canal permanece cerrado varias semanas. Solo 1,740 millones de barriles transitan diariamente por el canal de Suez. Más de 30 petroleros esperan en las dos entradas del canal para intentar pasar desde el martes, según datos de Refinitiv.

"Cerca del 20% de la nafta de Asia es suministrada por el Mediterráneo y el Mar Negro a través del Canal de Suez", dijo Sri Paravaikkarasu, de FGE.

Las tarifas de transporte para los tanqueros cargados con productos petroleros casi se han duplicado desde de que el Ever Given encalló en el canal el martes.

En Washington, la Casa Blanca dijo que el gobierno del presidente Joe Biden estaba viendo el impacto del incidente en los mercados energéticos y que respondería a la situación si es necesario.

Los precios del petróleo subieron más de un 4% el viernes debido a la preocupación de que el suministro mundial de crudo y productos refinados pueda verse interrumpido durante semanas por este bloqueo.

3. ¿Cuánto dinero se está perdiendo?

El servicio de análisis Lloyd's List, con sede en Londres, calculó que el bloqueo del canal provoca una retención de mercancías por un valor de unos 9,600 millones de dólares diarios, con el tráfico hacia occidente valorado en 5,100 millones de dólares y hacia oriente, 4,500 millones de dólares al día.

Por otra parte, un informe elaborado por analistas de la aseguradora francesa Euler Hermes, filial del grupo alemán Allianz, estimó que el cierre del canal podría costar entre 6,000 y 10,000 millones de dólares a la semana al comercio mundial

Asimismo, restaría entre 0.2 y 0.4 puntos porcentuales semanales al crecimiento previsto de los intercambios comerciales en 2021 y representa "la gota que colma el vaso" en las interrupciones de las cadenas de suministro registradas desde el principio del año por problemas *como la escasez de contenedores* o semiconductores.

"Dada la gran cifra de partes afectadas por la situación, directa e indirectamente, es imposible a este nivel cuantificar el valor de las mercancías" retrasadas, considera Daniel Harlid, analista para Moody's.

Bloqueo no significa automáticamente pérdida, dijo a la AFP Jai Sharma, abogado especializado en el transporte marítimo para el gabinete Clyde and Co.

Aunque es posible calcular los miles de millones de dólares de las mercancías retrasadas, el impacto para las empresas y las posibles reacciones en cadena no pueden aún ser cuantificadas y dependerán de las reservas de que dispongan.

4. ¿Cómo está afectando a México?

Respecto a afectaciones con México, Fernando Ruíz Harte, director general del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (Comce), dijo que no se tienen identificados casos, pues no es una ruta que suele utilizarse para el movimiento de productos mexicanos.

"Estuve en contacto con la gente de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (Amanax), quienes son los que están dando seguimiento en el tema, y hasta donde se sabía no había empresas afectadas, no hay carga mexicana", dijo.

El representante de la industria explicó que la carga que llega a Asia y Oceanía suele entrar directamente desde el Pacífico, y a Europa se llega desde el Atlántico.

"A Asia y Oceanía mandamos 5% (del total de exportaciones), a Europa también. La mayoría entra por el norte de Europa; de ese 5% una parte mínima va por el Mediterráneo", dijo.

5. ¿Hay alternativas?

Ahora los operadores están enfrentados al dilema de esperar la reapertura del canal, o perder una semana o diez días para hacer el desvío por África pasando el cabo de Buena Esperanza.

Ya un portacontenedores ha optado por evitar el canal de Suez y rodear el continente africano, a pesar de que eso conlleve varios días más de navegación: es el Ever Greet, "hermano" del Ever Given también de la naviera taiwanesa Evergreen, según Lloyd's List.

El gigante de transporte marítimo Maersk y el alemán Hapag-Lloyd también están considerando esta alternativa.

Tal desvío puede cifrarse en centenares de miles de dólares por barco, o sea un sobre costo de entre 15 y 20%, cifró para la AFP Plamen Natzkoff, analista de VesselsValue.

Y esto teniendo en cuenta que la gran mayoría de los trayectos, hasta 90%, no están asegurados contra los retrasos, subraya Lloyd's List. Citando observadores, la revista indica que es necesario esperar muchos litigios para determinar quién pagará.

Además, desviar los barcos por el Cabo de Buena Esperanza podría sumar un consumo de más de 800 toneladas de fuel para los tanqueros Suezmax. El combustible es el mayor costo para un barco, de hasta el 60% de los gastos operativos.

6. ¿Cómo se puede desencallar al Ever Given?

La respuesta corta es excavando, retirando arena y arrastrándolo con remolcadores, esperando que todo salga bien.

El viernes se intentó desembarrancar, en vano, al Ever Given, según informó la compañía Bernhard Schulte Shipmanagement (SPM), una empresa con sede en Singapur que se encarga de la gestión técnica del buque.

La Autoridad del Canal de Suez informó este viernes de que se han completado en un 87% los trabajos para desencallar el Ever Given y que se han retirado unos 17,000 metros cúbicos de arena, gracias a la draga llamada Mashhur.

La máquina comenzó a excavar ayer a una distancia de 100 metros de la proa del barco y hoy se sitúa a unos 15 metros, y alcanzó además una profundidad de 15 metros, detalló la Autoridad en un comunicado.

A pesar de que no podrá acercarse a más de 10 metros por seguridad, la autoridad gestora aseguró que se producirán "colapsos de tierra" tras retirar el grueso de la arena que rodea el bulbo.

El Ever Given "no está únicamente varado en la arena en superficie, también está atrapado dentro de la orilla", indicó a la AFP Plamen Natzkoff, experto de la consultora VasselsValue.

"Habrá que excavar donde el barco está atascado, para que pueda moverse de nuevo. Y eso, claramente, es un gran trabajo", consideró Natzkoff.

Para hacerlo, según el experto, se necesitarán excavadoras para cavar en la orilla y dragas para aspirar la arena de debajo del barco. Después de ello, podrán intervenir los remolcadores.

Los equipos de salvamento deberían darse prisa para poder aprovechar la marea alta el domingo por la noche. "Si no logran desencallar, la próxima marea alta no llegará hasta dentro de quince días y eso podría ser problemático", agregó.

Para el domingo, se espera el despliegue de dos remolcadores más, de entre 220 y 240 toneladas, explicó Bernhard Schulte Shipmanagement.

Pero nadie sabe predecir con certeza cuánto tiempo durarán las operaciones.

Sobre el costo de estas, la factura será grande, de "varios millones" de dólares, según Jai Sharma, especialmente si es necesario descargar una parte de la carga.

Sin embargo, "las pólizas de seguro de los transportadores de mercancías son por lo regular suscritas por varios aseguradores, a veces extranjeros, de manera que las pérdidas serán compartidas entre las compañías de seguros", subraya Soichiro Makimoto, analista de Moody's.

Con información de Juan Tolentino y agencias