

# ¿Cuáles son los efectos económicos del bloqueo en el canal de Suez?

El canal de Suez, ubicado en Egipto y que une al mar Mediterráneo con el mar Rojo, es una pieza clave con un enorme valor económico y estratégico a nivel mundial porque permite reducir ampliamente el tiempo de viaje por mar entre Europa y Asia, pues evita tener que rodear el continente africano.

Por esta arteria marítima, que cuenta con 193 km de longitud entre el Puerto Said y Suez, **pasan casi dos millones de barriles de petróleo y aproximadamente el 8% de gas natural licuado cada día**. Además, se estima que cerca del 15% del tráfico marítimo mundial transita por el canal de Suez, refirió el Instituto de Economía y Desarrollo Empresarial (IEDEP) de la Cámara de Comercio de Lima (CCL).

## ¿Qué ocurrió?

Desafortunadamente, el pasado 23 de marzo de este año, la ruta de comercio marítimo fue bloqueada. Un gigantesco portacontenedores, el "Ever Given", se desvió de su trayectoria el martes y se quedó atascado en la parte sur del canal durante una tormenta de arena, bloqueando una de las rutas más transitadas.

Este portacontenedores operado por la compañía de transporte

taiwanesa Evergreen Marine es uno de los más grandes del mundo; ya que mide 400 metros de largo y pesa más de 220.000 toneladas. Además, tiene 59 metros de ancho y 60 metros de alto y una capacidad máxima de 20.000 contenedores.



Sector servicios aún está lejos de la recuperación



Cartera de inversión minera y energética supera los US\$ 25.000 millones al 2025



En el 2020 se crearon más de 235.000 empresas en el Perú

Luego de una semana de trabajo arduo, el lunes 29 de marzo el Ever Given fue reflotado y desencallado en el canal de Suez. A pesar de que el canal está abierto ahora, el bloqueo tendrá un tremendo efecto dominó, según expertos.

## Efecto dominó

**El bloqueo ha sido fuente de frustración no solo para la industria naviera, sino también para el comercio exterior a nivel mundial, entre ellas se ven afectados numerosos agentes: proveedores de transporte, fabricantes, minoristas y mayoristas, indicó el IEDEP.**

Debido a este evento, más de 450 embarcaciones, entre ellas barcos de contenedores y tanqueros de petróleo y gas natural,

se vieron afectadas. Ante ello, algunos barcos optaron por no esperar y modificaron la ruta a través del cabo de Buena Esperanza, dando la vuelta a África. **Esta decisión añadió semanas al viaje y aumentó costos de combustible estimados en más de US\$ 26.000 al día.**

**Sumado a todo esto y debido a la incertidumbre generada, los precios mundiales del petróleo aumentaron en más de 6% el miércoles 24 de marzo, tras la suspensión del tráfico por el canal de Suez.** Cabe resaltar que tuvieron una ligera caída al día siguiente.

**Según el jefe de la Autoridad del Canal de Suez, Osama Rabie, el encallamiento del Ever Given impactó severamente al canal, costándole entre US\$14 a US\$15 millones por cada día de bloqueo. Estas consecuencias, a pesar de que el canal habilitó un paso más antiguo para permitir el tránsito de otros barcos.**

## **Operación de rescate**

El éxito de la operación de rescate del Ever Given consistió en tres pasos cruciales:

1. De acuerdo a Boskalis, empresa que participó en el trabajo, se desplegaron alrededor de 10 remolcadores portuarios y dos remolcadores marítimos.
2. Se llevaron dragas para excavar el barro y la arena debajo de la proa y la popa del Ever Given. Se calcula que se dragaron más de 30.000 metros cúbicos de arena.
3. Organización. Finalmente, para el éxito de la operación se redistribuyó el tráfico generado en el canal.

Cabe resaltar que, según la autoridad gestora del canal, la maniobra decisiva para reflotar el gigantesco portacontenedor se retrasó 12 horas a la espera de los refuerzos y comenzó a las 3 de la mañana (hora local).

## Responsables

Luego de haber resuelto el problema, ahora la atención se centra en la búsqueda de un responsable y es que el suceso implica diversas pérdidas millonarias. **En primer lugar están los costos de rescate, seguido de la interrupción de ingresos para el canal, daños al mercante y a la mercancía por demora (del Ever Given y demás embarcaciones que se vieron afectadas), entre otras.**

Es importante mencionar que el juego de intereses por la búsqueda del culpable afecta a todos los continentes: el buque es propiedad de la empresa japonesa Shoei Kisen; la empresa que lo opera es de Evergreen, una empresa taiwanesa; los aspectos técnicos estaban a cargo de la empresa alemana Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM).

Por otro lado, la bandera del buque es panameña y la tripulación a bordo es de India, sumándole que el barco quedó varado en aguas egipcias. Debido a estos factores, Panamá será quien controle la investigación y Egipto ha manifestado su voluntad de querer hacerlo.

Este gran acontecimiento ocurrió en medio de una crisis sanitaria que había ocasionado ya una tremenda escasez de contenedores; además de retrasos en los pedidos y subida de precios en los fletes.

## Lo que se viene

Por este bloqueo, se esperan aún más consecuencias negativas como retrasos prolongados en las reservas, más vuelcos de carga en los centros de transbordo clave y una escasez crónica de contenedores, en parte de Asia. Debido a que, en términos de distribución, los transportistas priorizan a China, seguido del sudeste asiático y luego India. Se espera que los impactos del bloqueo repercutan durante los próximos meses.

Además, el capitán Andrew Kinsey, gerente senior de riesgo marino de la aseguradora alemana Allianz, describe un escenario con “buques transportando carga y contenedores vacíos en el marco de una red de retorno para redistribuir el suministro global de contenedores. **Estas acciones provocarían un retraso en la red logística: primero se apreciaría una demora en las llegadas y luego un aumento del tráfico en determinados puertos.**

Un ejemplo de los primeros efectos del bloqueo del Canal, es el hecho que la compañía naviera Maersk decidió suspender temporalmente las reservas de contratos puntuales y de corto plazo desde Asia. Lo que ha provocado que los embarcadores luchan por encontrar nuevas alternativas. A su vez, ellos han manifestado estar sorprendidos de la decisión tomada, ya que ya se habían realizado los planes logísticos en base a esos

contratos de corto plazo y esta decisión les causará muchos problemas y retrasos para cumplir con las ordenes de sus clientes.

**Otra de las consecuencias ha sido el desvío de parte de la carga preparada para embarcarse, la cual ha sido materia de fraccionamiento y redireccionamiento a la vía aérea, lo que ha motivado que se aumenten los tiempos de embarque en las fechas previstas y en algunos casos la elevación del costo de los fletes aéreos. Muchas cargas han sufrido retrasos de hasta 12 días.**

De acuerdo con información de Forto, plataforma de cadena de suministro digital, se preveía una baja durante el segundo trimestre del 2021 en el aumento de tarifas de transporte debido a la crisis sanitaria. Sin embargo, con este suceso ya se está observando un incremento adicional que continuaría hasta fines de año. Y, a pesar de que solo un tercio de los volúmenes de la costa este de Asia – EE.UU. transitan por el canal de Suez, se prevé un impacto indirecto debido a la acumulación de equipos.

## **Prevención**

**Es importante tener en cuenta que, si no se encuentra la causa exacta y no se toman medidas de prevención, este inconveniente podría repetirse en un futuro; debido a que la capacidad de los portacontenedores crece con el paso de los años.**

Según información publicada por el grupo financiero y asegurador alemán Allianz Global, la capacidad ha aumentado 1.500% desde que los portacontenedores comenzaron a operar, esto hace poco más de 50 años.

**Además, cinco modelos de megacargueros en la actualidad son surcoreanos y poseen una capacidad de entre 23.000 y 24.000 TEUs, mayor capacidad que la del Ever Given, lo que nos brinda una idea del rumbo del sector.**

Finalmente, se debe considerar que, actualmente, existe una brecha entre el mencionado agrandamiento de la capacidad de los barcos y el ritmo en el que se aplican las medidas de mitigación de riesgo.