

"América Latina pronto se verá afectada por la crisis del Mar Rojo"



Idioma
Español

La crisis del Mar Rojo, ruta vital para el comercio global, ha emergido como un desafío sin precedentes para la industria marítima. Según Lars Jensen, director ejecutivo y socio de Vespucci Maritime y experto con más de dos décadas en el sector, esta situación ha obligado a una reevaluación estratégica de las rutas comerciales y ha expuesto la interconexión y vulnerabilidad del transporte marítimo mundial. El especialista realizó esta apreciación en la última edición del seminario Carta Náutica, "Red sea crisis: How geopolitics affect shipping",

organizado por el Departamento de Derecho Comercial de la Universidad Externado de Colombia.

Impacto de la geopolítica en el transporte marítimo

El actor clave, según Jensen, son los rebeldes hutíes, que accionan en Yemen, en la punta sur de la península arábiga, quienes tras el inicio de las acciones militares de Israel en Gaza, comenzaron a presionar por un alto al fuego. “Es un chantaje político, básicamente presionan a Israel para que se detenga, de lo contrario atacan a los buques”, explica.

Según el especialista, a pesar de que los ataques hutíes iniciaron en noviembre, esto solo cobró impulso a mediados de diciembre. Desde entonces, las compañías navieras han optado por desviar sus rutas alrededor de África, una medida que, aunque incrementa costos y tiempos de tránsito, asegura la continuidad del comercio marítimo.

Frente a esta situación, explica: “se tomó la decisión, especialmente por parte de EE. UU. y luego el Reino Unido, y gradualmente más y más países, de enviar buques navales hacia el sur del Mar Rojo para proteger los buques. Eso inicialmente llevó tanto MSC como a CMA y CGM a decidir navegar a través del Canal de Suez nuevamente porque estarían protegidos por la marina”. Sin embargo, los ataques continuaron, lo que llevó a los buques a retomar la ruta por África.

Comparación con la pandemia

La crisis actual es un reflejo de tensiones geopolíticas profundas y una guerra asimétrica en el mar. Jensen compara esta situación con la pandemia, destacando que, aunque los desafíos son diferentes, ambos eventos han requerido adaptaciones significativas en la industria. Mientras que la pandemia afectó la capacidad y la eficiencia del comercio global, la crisis del Mar Rojo desafía directamente la seguridad y la logística del transporte marítimo.

“Se tarda más. De Asia a Europa se demoran de 7 a 14 días adicionales y de Asia a la costa este de EE. UU. hasta cinco días más. Se necesitan más buques, cuesta más dinero, pero la línea de fondo es que tenemos suficientes naves. Se puede hacer. Es costoso, toma tiempo, pero es perfectamente posible. No se pudo hacer en 2021 porque en ese entonces, no teníamos suficientes”, compara Jensen.

Efecto en América Latina

Según Jensen, América Latina pronto se verá afectada por la crisis del Mar Rojo debido a que la flota mundial apenas tiene suficientes buques para cubrir la ruta que rodea África: “Si tienes rutas marítimas donde las tarifas de flete son bajas, las navieras sacarán buques de ellas y los moverán a rutas alrededor de África, que son mucho más rentables. Esto es lo que yo llamaría ‘contagio de tarifas’”, explica.

El especialista señala que no es posible, con el tiempo, mantener esta situación donde una ruta comercial es extremadamente rentable y otra no, y por lo mismo las navieras cambiarán de ruta. “En cualquier ruta marítima alrededor del mundo, incluidas todas las latinoamericanas, necesitan

tener esto en cuenta. Si todavía estás disfrutando de tarifas de flete bajas y agradables que viste antes de la crisis, disfrútalo porque no va a durar, no si la crisis continúa”, sentencia.

América Latina y el Canal de Panamá

Debido a la sequía y la consiguiente escasez de agua en el Canal de Panamá, ya se estaban restringiendo el número de buques que podían transitar la vía al día. En noviembre del año pasado, antes de la crisis del Mar Rojo, varias de las grandes líneas navieras tomaron algunos de los servicios que solían ir de Asia a la costa este de EE. UU. y los redirigieron hacia el Canal de Suez.

Producto de la posterior crisis del Mar Rojo, ahora estos buques también tienen que rodear África. Debido a que Panamá está limitando el número de tránsitos, la única alternativa será detener algunos servicios.

Un ejemplo práctico:

“Digamos que necesito enviar productos de Brasil a California. Si hago eso, debería pasar por el Canal de Panamá, pero ahora estoy compitiendo con ese espacio por alguien que envía desde China a la costa este de EE. UU. y en general, ¿quién gana esa batalla? Los importadores que están dispuestos a pagar más y los bienes de consumo de rápido movimiento de Asia a EE. UU. tienden a ser los que están dispuestos a pagar lo más alto”.

El resultado será que la capacidad relacionada con América Latina que tiene que cruzar el Canal se verá limitada, aumentando así las tarifas de flete para la región.

Planificación a largo plazo y preparación

Jensen finalmente enfatiza la importancia de la planificación a largo plazo y la preparación para futuras incertidumbres, sugiriendo que la industria puede aprender tanto de esta crisis como de la pandemia para fortalecer las cadenas de suministro y mejorar la gestión de riesgos.

Fecha:

Lunes, Febrero 26, 2024

Autor(es):

MundoMaritimo

Tomado de:

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/america-latina-pronto-se-vera-afectada-por-la-crisis-del-mar-rojo>

Votos:

No se han registrado votos.

Source URL: <https://www.gemar.transnet.cu/es/content/america-latina-pronto-se-vera-afectada-por-la-crisis-del-mar-rojo>