



La UNCTAD advierte que las perturbaciones superpuestas provocan desafíos sin precedentes para el comercio mundial

Las rutas marítimas clave del Mar Rojo, el Mar Negro y el Canal de Panamá están siendo amenazadas simultáneamente, con consecuencias de largo alcance para la inflación y la seguridad alimentaria y energética.

Los recientes ataques a buques mercantes en el Mar Rojo han afectado gravemente al transporte marítimo a través del Canal de Suez. Según afirma la UNCTAD en un nuevo [informe](#) publicado el 22 de febrero, este desafío se suma a los retos geopolíticos y climáticos a los que ya se enfrentan el comercio mundial y las cadenas de suministro.

La crisis del Mar Rojo se suma a las actuales perturbaciones en el Mar Negro, debidas a la guerra en Ucrania, provocando cambios en las rutas mercantiles del petróleo y los cereales y alterando las pautas establecidas.

Además, el Canal de Panamá, una arteria fundamental que une los océanos Atlántico y Pacífico, se enfrenta a otro desafío. La reducción del nivel del agua ha generado inquietud acerca de la resistencia a largo plazo de las cadenas de suministro mundiales, subrayando la fragilidad de la infraestructura comercial del mundo.

La UNCTAD calcula que los tránsitos por el Canal de Suez disminuyeron un 42% respecto a su nivel máximo. Con la suspensión temporal de los tránsitos por Suez, por parte de los principales actores del sector naviero, los tránsitos semanales de portacontenedores han caído un 67%. Adicionalmente, la capacidad de transporte de contenedores, los tránsitos de petroleros y los gaseros han experimentado descensos significativos.

Mientras tanto, se registró una disminución del 49% en el total de tránsitos por el Canal de Panamá, en comparación con su punto más alto.

Incertidumbre costosa

Rehuir el Canal de Suez para desviarse por el Cabo de Buena Esperanza y aumentar la incertidumbre tiene repercusiones tanto económicas como medioambientales, sobre todo para las economías en desarrollo.

Con un crecimiento significativo desde noviembre de 2023, la subida media de los fletes al contado de contenedores registró un aumento semanal de 500 dólares, el mayor de la historia, en la última semana de diciembre. Y esta tendencia ha continuado.

Las tarifas medias al contado de transporte de contenedores desde Shanghái se han más que duplicado desde principios de diciembre (+122%), multiplicándose por más de tres con destino a Europa (+256%), e incluso por encima de la media (+162%) con destino a la costa oeste de Estados Unidos, a pesar de no pasar por Suez.



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

Los buques están evitando los canales de Suez y Panamá y buscan rutas alternativas. Esta combinación se traduce en mayores distancias, un aumento de los costes comerciales y de las primas de seguros.

Aumentan igualmente las emisiones de gases de efecto invernadero dado el aumento de las distancias recorridas y la mayor velocidad a la que se recurre para compensar los desvíos.

El Canal de Panamá es especialmente importante para el comercio exterior de los países en la costa oeste de Sudamérica. Aproximadamente el 26% de los volúmenes comerciales de Ecuador cruzan el canal. La proporción es alrededor del 22% tanto para Chile como para Perú. El comercio exterior de varios países de África Oriental depende en gran medida del Canal de Suez. Aproximadamente el 31% y el 34% del volumen del comercio exterior de Yibuti y Sudán, respectivamente, se canaliza a través de la vía navegable que conecta el Mar Mediterráneo con el Mar Rojo.

Subida en los precios

La UNCTAD subraya las repercusiones económicas de largo alcance provocadas por las interrupciones prolongadas del transporte marítimo de contenedores. Éstas amenazan las cadenas mundiales de suministro y pueden retrasar las entregas, provocando un aumento de los costes y de la inflación. El impacto total del aumento de los precios de fletes afectará a los consumidores en el plazo de un año.

Además, prácticamente ningún buque de transporte de gas natural licuado utiliza actualmente el Canal de Suez. Esto afecta de manera directa al suministro y a los precios de la energía, especialmente en Europa.

La crisis también podría repercutir en los precios mundiales de los alimentos. Con distancias más largas y tarifas de flete más elevadas, esto se podría traducir en un aumento de los costes. Las interrupciones en el transporte de cereales ponen en peligro la seguridad alimentaria mundial, afectan a los consumidores y reducen los precios pagados a los productores.

Impacto climático

Durante más de una década, el sector del transporte marítimo ha reducido las velocidades para disminuir los costes de combustible y las emisiones de gases de efecto invernadero. Sin embargo, las interrupciones en rutas mercantiles clave como el Mar Rojo y el Canal de Suez, superpuestas a otros factores que están afectando al Canal de Panamá y al Mar Negro, provocan un aumento de la velocidad de los buques para mantener los horarios. Esto se ha traducido en un mayor consumo de combustible y mayores emisiones de gases de efecto invernadero.

La UNCTAD calcula que estos factores podrían provocar un aumento de hasta el 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero en un viaje de ida y vuelta Singapur-Rotterdam.



Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

Presión sobre las economías en desarrollo

Los países en desarrollo son especialmente vulnerables a estas perturbaciones y la UNCTAD sigue con atención la evolución de la situación.

Subraya la urgente necesidad de una rápida adaptación del sector del transporte marítimo y de una sólida cooperación internacional para gestionar la transformación del comercio mundial.

Los desafíos actuales subrayan la exposición del comercio mundial a las tensiones geopolíticas y a los desafíos relacionados con el clima. Se exigen esfuerzos colectivos para encontrar soluciones sostenibles, especialmente en apoyo de los países más vulnerables a estas perturbaciones.