

## ALERTA DE TSUNAMI

Jesus Cuellar  
1 marzo 2021

**El tsunami al que nos referimos no es de olas gigantes, sino del impacto en las normalmente estables rutas marítimas entre los países ribereños del Mediterráneo y entre Europa y América de la terrible onda de falta de equipos y aumento de demanda**

El fuerte cocktail de “medicación” aplicado por las navieras para combatir las primeras consecuencias en el comercio mundial de la crisis de la COVID-19, debido al cierre de los países, consistió inicialmente en tirar de manual. Reducir la oferta apartando buques del servicio y anulando o demorando viajes para conseguir que los barcos navegaran completos. El beneficioso efecto inmediato para las navieras fue el mantenimiento de los precios a pesar de las iniciales caídas de volumen.

Sin embargo, pronto se fueron acumulando más problemas. El aumento de la demanda de bienes para el hogar, muchos de ellos manufacturados en Asia, el retorno al trabajo de las fábricas en China y, después, la finalización de los confinamientos en Europa hizo crecer con fuerza la demanda de capacidad. Pero las congestiones en los puertos, debido a mayor lentitud de los procesos al incorporar medidas sanitarias y disponer de menos trabajadores portuarios, al verse afectados, una parte, por la enfermedad, junto con el desequilibrio en el volumen de exportaciones en sentido contrario, condujo a que el cuello de botella ya no fuera la de por sí escasa capacidad puesta en el mercado, sino literalmente la falta de contenedores disponibles en los puertos de origen. Y los precios de los fletes durante la *peak season* se volvieron locos alcanzando máximos históricos, con los importadores necesitados de poder cargar sus mercancías a casi cualquier precio.

El inicio de esa misma secuencia, la estamos observando en otras rutas fuera del comercio con Asia. Por ejemplo, en el comercio con Turquía, gran productor en proximidad de manufacturas a precios económicos y frecuente alternativa a la fabricación asiática. Y también a las rutas trasatlánticas afectando fundamentalmente a la exportación hacia América desde Europa, donde nos ha llegado la onda de la escasez de equipos y capacidad y ya se anuncian para primeros de marzo fuertes aumentos en el precio de los fletes en forma de recargos.

Este tsunami afecta fundamentalmente a los exportadores e importadores, haciendo más inciertos los tiempos de tránsito en sus cadenas de suministro y encareciendo de forma inmediata y descomunal sus costes previstos. Mientras tanto, por el lado de las navieras, las consecuencias son completamente distintas. Maersk ha anunciado que cerró 2020 con ingresos récord y un alza del 44 por ciento en su Ebitda. Ante la tragedia que 2020 ha significado para muchos exportadores e importadores, solo se me ocurre citar a Séneca: “*Quid prodest?*”