



Las navieras estudian la opción de circunnavegar África para evitar los peajes de Suez

El descenso de los precios del petróleo ha aumentado el atractivo de circunnavegar África por el cabo de Buena Esperanza en los trayectos entre Asia y Europa, en detrimento del Canal de Suez y sus peajes. Un informe del International Transport Forum (ITF) revela que las navieras estudian esta opción para paliar las consecuencias económicas de la pandemia, después de solo cinco años desde la ampliación de la infraestructura egipcia. “Debemos reestructurar los servicios para mitigar costes y adoptar una gran variedad de medidas, como evitar el Canal de Suez en algunos casos”, ha reconocido el consejero delegado de Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen.

Desde la naviera alemana han apuntado que los costes de navegar a través del canal “aún son significativos” y que, actualmente, investigan esta opción junto a los socios de THE Alliance (Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, ONE y Yang

Ming). “No podemos descartar un desvío de la ruta en la navegación de vuelta a Asia”, han puntualizado. De hecho, la compañía marítima ha señalado que, “en estos momentos, no utilizamos el Canal de Suez para nuestro servicio EC4 de vuelta a Asia”, es decir, la ruta que cubre desde América del Norte hasta el Sudeste Asiático. “Los tiempos de tránsito, en general, no cambian tanto”, ha añadido Habben Jansen.

El informe de ITF recuerda que utilizar el Cabo de Buena Esperanza conllevaría navegar una mayor distancia, quemar más combustible y aumentar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), hecho que “impactará especialmente en las regiones costeras”. Asimismo, un hipotético desvío provocaría menos ingresos para el canal y, consecuentemente, para amortizar la inversión pública realizada en la infraestructura. En todo caso, fuentes del shipping también han señalado que, aunque algunas circunstancias sean favorables para circunnavegar África, es poco probable su generalización, puesto que las alianzas no pueden variar con facilidad sus puertos de escala.

Más allá de esta cuestión, el análisis del International Transport Forum también apunta que el endeudamiento de las navieras les dificulta afrontar con todas las garantías el shock económico del coronavirus. Según datos del estudio, la deuda acumulada de las 14 principales compañías del sector alcanzó los 87.830 millones de euros en el tercer trimestre de 2019, mientras que en 2010 se situaba en los 70.260 millones. Esta situación provoca que las navieras busquen ayuda gubernamental, según la organización, lo que implica, a su vez, un “círculo vicioso de competición regulatoria” entre países para aumentar su competitividad.

De esta forma, ITF ha advertido que este apoyo económico temporal se acaba volviendo permanente, como ya sucedió en la crisis de 2008, favoreciendo un sistema híbrido en el que el sector es apoyado por la administración pública, pero sin alinearse a prioridades políticas como la creación de empleo, generación de ingresos fiscales o mejora del desempeño medioambiental. Entre otros, la

organización sostiene que la industria marítima dispone, entre otros, de “subsidios generosos y exenciones de tasas de combustibles para buques”.

IMPACTO EN LOS PUERTOS

La actual situación también ha afectado a los puertos, pues los volúmenes de mercancía gestionados han caído el 6% en febrero y marzo. A este respecto, ITF ha señalado que las cancelaciones de servicios provocarán que algunas navieras transfieran algunos grandes buques que ya no necesitan en sus rutas comerciales habituales a otras diferentes, con el objetivo de optimizar su utilización. Este cambio podría motivar, según ha manifestado, la intensificación de picos y valles en las operativas portuarias.