

La fortaleza del dólar frente al euro añade presión al transporte y al comercio exterior europeo



El contexto de tensiones geopolíticas con la guerra de Ucrania, los altos precios de la energía, los problemas de suministro de muchos bienes desde Asia que aún colean y los últimos efectos de la pandemia tienen un impacto directo en la cotización de las distintas monedas internacionales. En lo que llevamos de año, el dólar ha ganado en torno al 15% de fuerza frente al euro, dado que, frente a tantos conflictos en Europa, se ha convertido en la moneda refugio de gran parte de la comunidad inversora. La perspectiva de recesión económica en la Unión Europea (UE) también influye en la actual debilidad del euro. De esta forma, la fortaleza del dólar y la debilidad del euro generan nuevos desafíos para el transporte, la logística y el comercio internacional. De hecho, amenaza el equilibrio entre la exportación y la importación, especialmente a nivel europeo, y encarece los flujos comerciales internacionales del Viejo Continente.

El impacto en el comercio internacional se nota en el precio de las exportaciones, que desciende, y que por tanto, «provocará un incremento de las mismas», según apunta el presidente del Club de Exportadores e Inversores Españoles, Antonio Bonet. La contrapartida está en que «esto generará más inflación porque las importaciones serán más caras, se elevarán los costes de los productos que se traigan del exterior y eso se trasladará a un aumento de costes para las empresas», enuncia Bonet, que prevé una pérdida de competitividad en estas circunstancias y cierta caída en la actividad general, especialmente en países de la zona euro como España, aunque las cifras de exportaciones sigan batiendo récords, «algo que se lleva produciendo desde 2021». De la misma forma, estima un encarecimiento del transporte internacional para los operadores cuya moneda es el euro, dado que esta actividad suele cotizar en dólares. Es el caso, por ejemplo, de los fletes marítimos, que llevan semanas en descenso, pero cuyo efecto para los operadores europeos se amortigua parcialmente por el efecto de la fortaleza del dólar.

Ya en septiembre, el euro cayó a la mínima tasa de valor registrada en 20 años,

en el nivel de 0,98 dólares, a raíz de que la Reserva Federal de Nueva York (FED) elevara sus tipos de interés en 75 puntos básicos y anunciara que se esperan nuevas subidas en los próximos meses e incluso entrado 2023. De esta forma, el impacto sobre los principales actores del transporte internacional es claro y negativo, según la directora general de la Federación Española de Transitarios (Feteia), Blanca Guitart: «La bajada en la cotización del euro supone una clara amenaza para la estabilidad de precios, algo muy importante cuando tenemos que lidiar con una inflación disparada», argumenta. De hecho, al ser Europa un continente mayoritariamente importador, y no generador, de materias primas incluida la energía, la coyuntura actual de subida del dólar frente al euro fomenta la espiral inflacionista. «Es más, puede darse la situación de que el precio de las materias primas en el mercado baje, pero que debido a la subida del dólar nos veamos pagando más por ellas que antes», apunta el profesor del Máster de Administración de Empresas de la Universidad Internacional de Valencia, Carlos Siemens.

La desestabilización de precios provoca que las mercancías lleguen más caras al consumidor final, además de que cueste más moverlas. Ello, según el profesor Carlos Siemens, impacta directamente en las cifras de inflación, «que recogen las subidas de precios asociadas al incremento de costes de transporte». Y en particular, en el transporte europeo, donde el transporte de importación se verá mermado en beneficio de las exportaciones a regiones extracomunitarias, como Estados Unidos y Sudamérica, que sufrirán el efecto contrario, apunta el director de Cotransa, Rolando Martínez. En general, los actores consultados visualizan una caída del consumo, y con ello, de todo el comercio y la logística internacionales. «La previsión es que tengamos un cierre de año difícil por este factor precisamente», anuncia Blanca Guitart (Feteia).

DESCONCENTRAR LA DEPENDENCIA PARA REDUCIR EL RIESGO DE ESTANCAMIENTO

A pesar de las perspectivas de crisis económica mundial y de la devaluación del euro frente al dólar, que perjudicarán a las economías, la esperanza sigue puesta en el crecimiento del comercio electrónico a nivel mundial. «Consideramos que el fuerte crecimiento del e-commerce transfronterizo, que hemos visto en los últimos años, debería continuar, lo que significa que más actores tendrán acceso a los mercados internacionales», señala el director de Marketing y Ventas de DHL Express España, Nicolás Mouze. Esa diversificación de actores contribuiría, según

señala el último informe Trade Growth Atlas de DHL, a desconcentrar la dependencia de las importaciones de un solo país y dar una mayor oportunidad de crecimiento a la economía mundial.

Actualmente, el comercio internacional de mercancías se ha incrementado hasta el 10% sobre los niveles anteriores a la pandemia, según los datos de dicho informe, y ello habría sido gracias a su extensión a través de una variedad más amplia de países. El estudio de DHL señala que China representa una cuarta parte del crecimiento del comercio en los últimos años, pero la multinacional logística pronostica que su peso se reduzca al 13% en favor de Vietnam, India y Filipinas, que proyectan crecimiento hasta 2026. «Estos tres países tienen potencial para beneficiarse de los esfuerzos de muchas empresas por diversificar las estrategias de producción y abastecimiento centradas en China», apunta Mouze. Esta diversificación de fuerzas ayudaría a «acelerar el crecimiento económico, reducir la inflación y contribuir a que las cadenas de suministro sean más resistentes y diversificadas», concluye el directivo de DHL Express España.