

SE AGRAVA EL CONFLICTO EN ORIENTE PRÓXIMO

La gran empresa adelanta compras para paliar la crisis del mar Rojo

ENCUESTA DENTRO DEL FORO DE DAVOS/ Los principales responsables de servicios de estudios del mundo alertan ante el Foro Económico Mundial de un rebote de la inflación por el cierre del canal de Suez.

Pablo Cerezal. Madrid

La crisis en torno al mar Rojo está elevando la preocupación sobre el suministro en torno a los productos de consumo, dado que cada año cruzan el canal de Suez en dirección a España mercancías asiáticas por valor de alrededor de 100.000 millones de euros, la mayor parte de ellas bienes de consumo y bienes de equipo. Por ello, y ante la posibilidad de que la paralización de las operaciones comerciales se prolongue, el sector del gran consumo está adelantando muchas de sus compras, con el objetivo de evitar el desabastecimiento en las próximas semanas, reducir la incertidumbre sobre el negocio y evitar variaciones abruptas en los precios.

La Asociación de Empresas de Fabricantes y Distribuidores (Aecoc) aseguró ayer que los ataques hutíes a los buques que atraviesan el mar Rojo, la puerta de entrada por el sur al canal de Suez, que concentra cerca del 15% del comercio marítimo mundial, han llevado a las principales navieras del mundo a desviarse por rutas alternativas por el sur de África. Y esto no solo incrementa el coste de las mercancías, sino que también reduce la capacidad de suministro de la flota mundial, lo que podría reavivar la espiral inflacionista, especialmente en Europa, que es la región más vulnerable al cierre del canal de Suez, algo que se ve agravado también por el cierre de numerosas rutas terrestres tras el estallido de la guerra en Ucrania en 2022.

En concreto, los fabricantes integrados dentro de la patronal Aecoc temen que, de prolongarse este bloqueo, el contexto inflacionista se agudice. La razón es que España importa anualmente productos asiáticos por valor de 100.000 millones de euros, y que dar un rodeo por el sur de África eleva el tiempo del trayecto en torno a dos o tres semanas, lo que supone un encarecimiento de los frentes del entorno del 40% o 60%, según la procedencia, de acuerdo con el Club de Exportadores e Inversores. Y, aunque el coste de los fletes supone una parte mínima del pre-



Las principales navieras han dejado de operar en el mar Rojo. En la imagen, un ataque a un buque comercial el pasado 23 de noviembre.

Nuevo ataque a un buque militar de EEUU

P.C. Madrid

Los rebeldes hutíes en Yemen volvieron ayer a la ofensiva después de los ataques por parte de Estados Unidos y Reino Unido la semana pasada. Los hutíes lanzaron un misil de cruceiro antibuques contra un destructor estadounidense en el Mar Rojo, aunque un caza estadounidense lo derribó. Se trata del primer ataque de los hutíes reportado por Estados Unidos desde que Washington y sus

países aliados comenzaron a atacar el viernes a los rebeldes tras varias semanas con más sesenta agresiones en el Mar Rojo. Horas después también fue atacado el portacontenedores M/V Gibraltar Eagle, de propiedad estadounidense.

Estos ataques, que son una extensión del conflicto en Gaza, han llevado a la paralización de cerca del 90% de las operaciones comerciales en el mar Rojo, una zona crítica porque es el ac-

ceso por el sur al canal de Suez, por el que discurre el 15% del comercio marítimo global. De ahí la rápida respuesta de Estados Unidos, que desencadenó pocas horas después una nueva ronda de ataques aéreos impactaron cerca del aeropuerto de Al Hudeida, localidad portuaria del Yemen controlada por los rebeldes.

Los hutíes reivindicaron el ataque al M/V Gibraltar Eagle y afirmaron que la campaña de bombardeos de

Estados Unidos y Reino Unido contra sus posiciones tendrá “una respuesta inevitable”. “Inevitablemente se producirá una respuesta a los ataques estadounidenses y británicos, y cualquier nuevo ataque no quedará sin respuesta ni castigo”, dijo el portavoz militar de los insurgentes, Yahya Sarea, en una declaración televisada, declarando como “objetivos” a “todos los barcos y buques de guerra estadounidenses y británicos”.

cio de venta al público, un alza de esta envergadura sí puede tener una gran incidencia. Y a esto hay que añadir que la posible escasez de determinados productos puede dar un empujón añadido a los precios, motivo por el cual las empresas estarían adelantando sus compras de determinadas materias primas y mercancías, para evitar una paralización de su actividad.

Por ello, Aecoc alerta de que esta situación, en la que las principales navieras del mundo han dejado de operar a tra-

vés del canal de Suez, está teniendo un “impacto significativo” para las principales empresas dedicadas a la fabricación y distribución de productos de consumo claves para la economía nacional, como los de alimentación, textil y moda, ferretería y bricolaje, y bienes tecnológicos de consumo.

Alimentación, textil, ferretería y tecnología, entre los productos más afectados

Además, la patronal del gran consumo también alertó de que este problema de desabastecimiento se puede agravar con la llegada del Año Nuevo Lunar chino, el 10 de febrero, y el tradicional aumento de la demanda en ese periodo, lo que puede dar un impulso añadido al coste del transporte marítimo en las próximas semanas.

Y los problemas para la economía no acaban aquí. Desde la Federación Española de Industrias de Alimentación y Bebidas (FIAB) también señala-

ron ayer que la situación está afectando a empresas de su sector, por lo que están evaluando el impacto económico del conflicto en su actividad por el incremento de los costes de transporte y otros factores como la influencia del tiempo de tránsito en cuestiones como las fechas de consumo preferente. Asimismo, numerosas empresas están realizando paros temporales de la producción ante la dificultad para abastecerse de insumos clave para su actividad, como es el caso de las empresas del sector

Varias fábricas de automóviles europeas han parado su producción por la falta de suministros

automotor. En este sentido, Así, la fábrica de Michelin en Vitoria realizó el pasado fin de semana el primero de los dos paros de producción anunciados por la falta de caucho necesario para la fabricación de neumáticos derivado del cierre en el canal de Suez, mientras que la fábrica alemana de Tesla ha interrumpido sus operaciones hasta el 11 de febrero debido a la falta de componentes, como es el caso de los semiconductores provenientes de Taiwán, y la fábrica de Volvo en Bélgica ha hecho lo propio, aunque solo durante tres días, esta semana.

Repunte de precios

De hecho, la crisis en el mar Rojo es uno de los grandes problemas que encara la economía mundial este año, de acuerdo con los responsables de las principales de servicios de estudios públicos y privados, de acuerdo con una encuesta realizada por el Foro Económico Mundial de cara al Foro de Davos. El documento sostiene que, aunque las subidas de precios se han moderado sustancialmente en los últimos meses, “la inflación continúa siendo vulnerable a las perturbaciones en los mercados de productos básicos y cadenas de suministro”. En concreto, “una perturbación prolongada en el mar Rojo y la escalada de conflictos regionales” tienen un elevado peso sobre las perspectivas de la inflación en los próximos meses. A eso habría que sumar la llegada de El Niño, que “podría aumentar los precios mundiales de los alimentos hasta un 9%”.

Todo ello podría aguar la moderación de la inflación que venía observándose meses atrás. En concreto, el informe plantea un escenario central en el que la inflación mundial se frena leve pero progresivamente, pasando del 5,9% registrado el año pasado al 4,8% este año, lo que a su vez permitiría que los bancos centrales abrieran paulatinamente la mano reduciendo los tipos de interés para favorecer la inversión y el consumo, apuntando a la recuperación económica en la segunda mitad del año, pero estas previsiones quedarían en nada si los problemas en torno al mar Rojo persisten.