REPORTE PORTUARIO

Conflicto: Rusia - Ucrania

Efectos de la guerra

Un artículo de Sarah Schiffling, profesora titular de Gestión de la cadena de suministro de la Universidad John Moores (Inglaterra), y de Nikolaos Valantasis, profesor de Logística en la Universidad Tecnológica de Dublín (Irlanda) advierte que -en materia de transporte- dos impactos directos del conflicto estarán dados en el flujo de las rutas ferroviarias y de las rutas marítimas.

Camiones esperando a cruzar de Ucrania a Polonia

El tren, si bien aún es incipiente en cuanto a su relevancia en el flujo total de mercancías entre Asia y Europa, ha ido transformándose en una importante alternativa que, a partir de los desvíos de recorridos en Ucrania y en países como Lituania -afectada a partir de las sanciones a Rusia- se verá gravemente afectado.

Sin embargo, aseguran ambos académicos, será -nuevamente- el transporte marítimo el que quedará en un estado de mayor vulnerabilidad a partir de la crisis armada entre la Federación Rusa y Ucrania. Primero, porque los armadores, previo incluso a la explosión del conflicto, ya venían recomendando a sus clientes evitar las rutas hacia y desde el Mar Negro, lo que venía impactando el mercado de los seguros marítimos.

Luego, porque las exportaciones ucranianas dependen en gran medida del puerto de Odesa, bajo fuego ruso en la última semana, lo que generaría interrupciones en ciertas cadenas logísticas, entre ellas la de alimentos y metales.

Finalmente, advierten Schiffling y Valantasis, el aumento de los precios del petróleo que se espera prosiga al diferendo bélico entre ambos países, también podría impactar en el transporte marítimo, incrementando los valores del flete que ya son altos.

Aquello lo confirma un análisis de The New York Times, citando a Glenn Koepke, gerente general de FourKites, consultora de cadena de suministro en EE.UU., donde asegura que se "disparan" las tarifas marítimas y aéreas. "Las tarifas marítimas podrían duplicarse o triplicarse de 10.000 a 30.000 dólares por contenedor", asegura señalando que podían esperarse aumentos aún mayores en los costos del transporte de carga aérea.

Una preocupación no menor está dada, además, por una de las arenas en que se disputa el conflicto: el ciberespacio. En ese sentido, analistas han expresado su temor de que ciberataques rusos -en respuesta por las sanciones impuestas por la OTAN y la UE- puedan golpear las cadenas de suministro que dependen en gran medida del intercambio de información en línea.

Datos claves

2022

24 FEBR.

- Inicio de las hostilidades. Invasión rusa a territorio ucraniano.

- Buque turco es alcanzado por un misil ruso en Ucrania.

- Líneas de cruceros inician búsqueda de puertos alternativos.

- Navieras anuncian alteración de sus rutas para evitar zona en conflicto

26 FEBR

Europa y Estados Unidos emiten primeras sanciones contra Rusia

27 FEBR.

Estados Unidos sanciona a principal naviera rusa

2 MARZO

Maersk reconoce que conflicto pone en riesgo su logística global

3 MARZO

Ucrania y Rusia acuerdan cese temporal al fuego para permitir salida de civiles

Impactos del conflicto de Rusia y Ucrania en el transporte internacional

El conflicto armado entre Rusia y Ucrania, iniciado la semana pasada en las principales ciudades del país que gobierna Volomir Zelenski, supone un golpe duro, no solo a la duradera paz que predomina en Europa desde el fin de la Segunda Guerra Mundial en 1945.

En efecto, analistas de todo el mundo aseguran que el fantasma de una guerra de proporciones más complejas -a seis días de iniciada la "operación especial" del ejército ruso, como la denomina el presidente Vladimir Putin-, podría significar un tiro de gracia al incierto escenario económico global que, luego de dos años de impacto negativo a raíz de la pandemia del Covid-19, recién durante este 2022 supuestamente comenzaría a encaminarse hacia cierta normalidad.

Dentro de la economía, uno de los sectores más golpeados -por cierto- ha sido el del transporte internacional de mercancías, la logística y la industria portuaria, desde inicios del 2020 afectados por las interrupciones de servicio a raíz de los brotes de Covid-19, durante 2021 por la enorme congestión que ha supuesto el retorno a los flujos habituales de intercambio y desde inicios de este año por las disrupciones propias de la variante Ómicrom.

Así, previo al inicio del conflicto ruso-ucraniano, diversos actores del sector -como Kuehne+Nagel, han advertido sobre "puntos calientes" en cuanto a la congestión del flujo de mercancías, entre otros, en puertos como Shanghái, Rotterdam, Nueva York, Hong Kong, Long Beach y Ningbo, entre otros. Otros estudios, entre ellos uno de Flexport, aseguran que la media del tiempo en la ruta Asia-Europa se ha duplicado, pasando de 55 a 108 días en algunos casos, aumentando al 11% la posibilidad de que un contenedor sufra retrasos en su entrega.

Otro efecto de la guerra en el Comercio Exterior: navieras suspenden servicios

Un impacto inmediato, cierto y concreto, ha sido la suspensión de operaciones en el sector del conflicto por parte de las principales navieras, lo que podría derivar en insospechadas congestiones en la cadena global de suministros.

Una de las primeras en expresar su preocupación fue el gigante danés AP Moller – Maersk, que suspendió indefinidamente las reservas hacia y desde Rusia y Ucrania, advirtiendo además los efectos que acciones como las fiscalizaciones a naves rusas están significando para la cadena.

"Vemos un riesgo significativo para la carga perecedera de nuestros clientes con mayores tiempos de tránsito, detención de la carga y costos de transporte", señaló en un comunicado en el que anticipan "efectos dominó" en la industria logística y naviera.

Por su parte la Mediterranean Shipping Company (MSC) anunció a sus clientes el desvío a puertos alternativos de naves que originalmente se dirigían a Ucrania, sometiendo las cargas a recargo de recuperación de costos (Charge code STO for storage) a partir del día 6 de la respectiva descarga, y detallando algunos recargos que cargas como las reefer o dry tendrán: entre 100 y 150 dólares diarios.

Por otra parte, Ocean Network Express (ONE) también interrumpió sus servicios en el radio geográfico involucrado en el intercambio bélico entre Rusia y Ucrania, en particular en puertos como Odessa, Novorossiyk y San Petersburgo, señalando que se evalúa la viabilidad operativa para futuras modificaciones.

Lo mismo hicieron otras compañías de transporte marítimo, como Hapag-Lloyd y CMA CGM: mientras los primeros cerraron oficinas y detuvieron operaciones en Odessa, y además detuvieron reservas para ambos países; los segundos anunciaron redireccionamiento de cargas hacia Ucrania, a puertos como Trípoli (Líbano) o El Pireo (Grecia).

3,61 **dólares** cuesta hoy el galón (3,8 litros) de gasolina en promedio en Estados Unidos. El valor es 1 dólar más alto que en febrero de 2021, asegura la Asociación Estadounidense del Automóvil.

90 **por ciento** del neón que se consume en el mundo para litografía de microchips proviene de Rusia y de él, un 60% se procesa en una planta de Odessa. Será uno de los sectores afectados por el conflicto, al igual que las adquisiciones de níquel, paladio, platino, cobre y hierro.

12K **millones** de dólares fue el intercambio comercial entre Rusia y América Latina en 2021, según la Cámara de Comercio e Industria de Rusia. Previo a la pandemia, en 2019, el comex de la Federación y nuestro continente llegaba a USD 19.000 millones.

4 **barcos** al menos han sido hundidos o afectados por misiles rusos en las cercanías de Odessa: el buque tanque "Millennial Spirit" (Moldavia), el carguero "Namura Queen" (Japón/Panamá) y los graneleros "Banglar Samriddhi" (Bangladesh) y "Yasa Jupiter" (Turquía/Islas Marshall).

Ana María Vallina: “Países no petroleros pueden verse dañados” por la guerra

Ana María Vallina, **Doctora en Economía de la Universidad de Miami e investigadora de la Escuela de Negocios y Economía de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, comentó a PortalPortuario.cl que los países no petroleros se verán más afectados por la guerra entre Rusia y Ucrania.**

Según la académica, “los países que pueden verse más dañados podrían ser los más cercanos a Rusia como Venezuela y Nicaragua. Asimismo, los no petroleros e importadores de cereal como Chile. Quienes se pueden beneficiar son los productores de petróleo como México, Colombia y Ecuador. Argentina podría verse beneficiada por lo cereales, pero perjudicada por otros comercios con Rusia, sería ambiguo. Una de las amenazas que se podría dar para Latinoamérica sería que el gobierno norteamericano decidiera poner sanciones contra quienes sigan relacionándose o intercambiando con Rusia”.

“En términos generales, se espera que lo más afectado sea el precio de la energía y de los cereales, por ser Rusia uno de los proveedores principales en estos mercados. Se esperaría que el precio del petróleo y gas aumente, dado que Europa debe encontrar un nuevo proveedor. Cualquiera que sea, el costo de transporte va a ser mayor que el de un gaseoducto, dado que ese es el medio de transporte más barato. Rusia, posiblemente, le venda a China, entonces, los cambios de proveedores traerían aumento de precios. Sin embargo, en estos días el precio de petróleo ha aumentado y disminuido, Estados Unidos ha ofrecido sacar al mercado mayores reservas, Arabia Saudita asimismo estaría dispuesta a aumentar su producción. Es decir, el mercado a hoy día no ha reaccionado con aumentos sustanciales de precios como se habría esperado, pero siempre que se cambia del oferente más conveniente, que cualquier otro arreglo terminara con mayores costos de transacción”.

“Respecto a los cereales, si Rusia abastece a China, habría que ver quienes se convierten en los proveedores de Europa. Argentina podría ser uno de esos países. En este caso, los países latinoamericanos que no producen petróleo sufrirán por el aumento de precios. También los que se abastecen de cereales de Argentina. En este caso está Chile. Respecto a otros tipos de bienes y servicios que Latinoamérica transe con Rusia, se complica en cuanto al pago si se usaban bancos occidentales por quitar el código Swift a Rusia, que es lo que permite enviar divisas de un país a otro. Asimismo, se complica el transporte dado que hay líneas navieras que han cambiado sus itinerarios. La caída del rublo sirve para la importación de productos rusos en Latinoamérica, pero encarece la exportación de sus productos a Rusia, por lo que se pueden perder esas exportaciones”, añadió.

En Argentina, la oportunidad de suplir la demanda de cereales, especialmente el trigo, del cual Rusia y Ucrania son los responsables de exportar el 25% podría generar mayores divisas, pero también un alza a nivel local de los valores.

Paraguay, uno de los principales productores ganaderos de Sudamérica, se ha visto en problemas para reposicionar sus envíos, pues Rusia recibe el 20% de la carne producida por ese país.

En el caso de Chile, productos pesqueros como los mejillones (choritos) o el salmón deberán ser relocalizados a otros mercados, mientras que la fruta no tendrá afectación.

En Ecuador, la principal exportación afectada es el banano que concentra más del 22% de sus envíos a Rusia y 2,5% a Ucrania.

Brasil también podría sufrir efectos en materia de producción agrícola, pero no de inmediato ni por el lado de las exportaciones, sino por el de las importaciones, ya que Rusia es su principal proveedor de fertilizantes con un 23% del total.

En el radar

- **Coste del flete podría llegar a 30 mil dólares por contenedor debido a guerra en Ucrania**
- **80 naves comerciales siguen sin poder salir de puertos ucranianos**
- **IAPH: “Los puertos ucranianos están en la primera línea del conflicto”**
- **Crisis en Ucrania provocaría una ola de pedidos de buques de GNL**
- **Marinero muere en ataque con misil ocurrido en aguas ucranianas**
- **Maersk señala que conflicto Rusia-Ucrania está afectando su logística a nivel global**
- **Gobierno español propone cerrar todos los puertos de la Unión Europea a Rusia**
- **Armadores europeos piden apoyo para los marinos debido a guerra en Ucrania**
- **Estados Unidos sanciona a la empresa naviera más grande de Rusia**
- **Registro de buques de Panamá emite recomendaciones a sus naves que transitan por aguas de Ucrania y Rusia**
- **Aseguradoras aumentan costo de brindar cobertura a buques que navegan el Mar Negro**

Más noticias en: https://portalportuario.cl/edicion-especial-conflicto-rusia-ucrania/