¿Gambito yemení en el mar Rojo?

ALEJANDRO MARCÓ DEL PONT :: 06/02/2024

Básicamente no hay problema con las implicancias del Canal de Suez, sólo se trata de incendiar Medio Oriente para beneficio norteamericano

¿Cómo es que tenemos tanta información, pero sabemos tan poco?
(Noam Chomsky)

En este mundo aparentemente confuso y confundido, donde los árboles cambian de forma cada vez que parpadeas y la realidad parece fluir como un río caprichoso, hay varios y extraños rincones del sur global donde las puertas llevan a lugares inesperados y las llaves no siempre abren las cerraduras que uno espera abrir. La gente camina en direcciones opuestas sin darse cuenta, y los relojes marcan horas que no coinciden con el tiempo. Todas señales de confusión que garantizan que el establishment maneje la partida.

Las noticias se presentan como cuentos tejidos con hebras de verdad y mentira sin que nadie se preocupe en verificarlas, más aún cuando crean un tapiz de información que deja a la sociedad enredada en un laberinto de desinformación. Los titulares cambian de forma tan veloz como las nubes, y las historias mutan y se transforman a medida que la conveniencia las coloca donde deben estar en el momento adecuado. Las verdades son construcciones de los poderosos mientras que las mentiras se disfrazan con tal maestría que resultaba difícil distinguirlas de la ficción.

Siguiendo esta aparente confusión de noticias e indicadores, y con la idea de poner en valor al mundo, el informe de las Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Global Trade Update, muestra perspectivas para 2024 «muy inciertas y, en general, pesimistas» del comercio mundial, pero predice con cierta seguridad que el intercambio global termine el año 2023 con un descenso del 5% respecto al nivel alcanzado en el 2022, es decir, una contracción de aproximadamente 1,5 billones de dólares. El Banco Mundial, por su parte, proyecta que el crecimiento mundial disminuirá al 2,4 % en 2024, el tercer año consecutivo de desaceleración. Las previsiones indican que las políticas monetarias serán restrictivas y habrá, en concordancia con la UNCTAD, un bajo nivel del comercio, mientras los magros niveles de inversión mundiales incidirán en el crecimiento.

En este planeta donde los países centrales crecerán a una penitente tasa del 1.6% y el comercio se deshilacha a una velocidad inimaginable, de manera tal que todos los países se vuelven proteccionistas, Argentina se abre al mundo liberando importaciones para beneplácito de los poderosos, mientras los yemeníes se ponen el cetro de potencia bélica, inadmisibles representaciones ambas.

Con una población de 33.322.000 personas, Yemen se encuentra en la posición 44 de la tabla de población, compuesta por 196 países y es la economía número 113 por volumen de PIB. El mismo indicador, pero por persona en 2022, fue de 671 euros, lo que lo ubica en la parte final de la tabla, en el puesto 181. En cuanto al Índice de Desarrollo Humano o IDH, los yemeníes están entre los que tienen peor calidad de vida.

Actualmente, dos tercios de la población de Yemen, o sea casi 23 millones de personas, no saben cómo conseguirán su próxima comida, según Oxfam internacional. Aun así, créase o no, este país se encarga de jaquear y detener el 12% del comercio mundial que se trasporta por el Mar Rojo. Si no fuera porque EEUU estas detrás de esta patraña, uno creería que es resultado de una conspiración de brujas para sembrar la confusión tejiendo hechizos en bosques oscuros. Sin embargo, la realidad es más simple.

El transporte marítimo, la columna vertebral del comercio internacional, se encuentra bajo presión como resultado de varias crisis en diferentes puntos críticos en todo el mundo. El principal de ellos es la inestabilidad provocada por los ataques yemeníes a barcos en el Golfo de Adén y el Mar Rojo, ruta obligatoria para los buques que transitan por el Canal de Suez. Los yemeníes presentan sus ataques a barcos como un acto de solidaridad con los palestinos. Esperan que los costos de las perturbaciones comerciales alienten a los gobiernos occidentales a presionar a Israel para que acepte un alto el fuego en Gaza. El acceso a una de las arterias más críticas del transporte marítimo mundial ahora parece más peligroso, lo que genera dudas sobre la viabilidad del comercio marítimo en la región, lo cual a todas luces es absurdo.

Para contrarrestar el accionar de tal letal amenaza, el Departamento de Defensa de los EEUU ideó *la Operación Guardián de la Prosperidad* que reúne a varios países: Reino Unido, Bahréin, Canadá, Francia, Italia, Países Bajos, Noruega, Seychelles y España, es decir, el 25% de los miembros más poderosos de la OTAN son convocados para emprender conjuntamente los desafíos de seguridad en el sur del Mar Rojo y el Golfo de Adén, con el objetivo de garantizar la libertad de navegación para todos los países y reforzar la seguridad y la prosperidad regionales jaqueada por un grupo de pordioseros armados, a quienes ¿no pueden detener?.

Veamos esto un poco más de cerca para saber dónde está el movimiento estratégico, la lógica detrás de los hechos, no sin antes aclarar que nadie puede creer que estas acciones no tengan nombre y apellido por detrás. Salta a la vista, por lo tanto, que habrá ganadores y perdedores como consecuencia de la desestabilización planteada por Occidente para Medio Oriente. Sin juzgar, en principio, su estatus de perjudicado o beneficiado, en el listado entrarían: las principales compañías navieras, países, cadenas de suministros, y como fruto de estos desequilibrios, aumento del precio de las materias primas e inflación, entre otras.

Comencemos con las compañías navieras y los costos de envío y su impacto inflacionario. Durante la pandemia de Covid, el Fondo Monetario Internacional estimó que los cuellos de botella en las cadenas de suministro globales agregaron alrededor de 1% a la inflación. En épocas normales, los costos de flete contribuyen alrededor del 7% de los costos de las importaciones de larga distancia. Esto saltó hasta un 25% durante la interrupción de Covid. Como muestra el mapa, el desvío de los envíos alrededor del Cabo de Buena Esperanza añade 6.000 kilómetros a los viajes que conectan Europa con Asia, aumentando unos 10 días a la duración del viaje y un millón de dólares en combustible adicional por cada viaje de ida y vuelta entre Asia y Europa.

El riesgo significativamente mayor de ataque ha hecho que las compañías navieras reconsideren el tránsito por el Canal de Suez a través del Mar Rojo. Los analistas de

seguimiento de los seguros de carga han observado un fuerte aumento el Índice Mundial de Contenedores de Drewry, que rastrea el precio promedio del transporte de un contenedor, que ha aumentado en un 148% de diciembre a enero del 2023 desde Asia a Europa. Sin embargo, y aquí está el negocio, se pueden observar efectos en cadena en rutas no afectadas. Las tarifas de carga de Shanghai a Los Ángeles aumentaron casi un 100% y nada tiene que ver con los yemeníes. *Business is business*.

Es decir, hace dos años, las cadenas de suministro globales crujían bajo la presión de una demanda candente de bienes manufacturados por parte de consumidores que no podían gastar en servicios por las restricciones de bloqueo, mientras que la producción fabril y el transporte global no podían seguir el ritmo. En la actualidad con los hogares y las empresas bajo presión, los volúmenes del comercio mundial y el crecimiento económico se han desacelerado como predijo la UNDTAC, lo que aumenta la perspectiva de recesiones en EEUU, el Reino Unido y las naciones de la UE, como predijo el Banco Mundial, pero no con más inflación que un conveniente 3%. Aunque los costos mundiales de transporte han aumentado considerablemente, como vimos, siguen siendo significativamente más bajos que hace dos años.

¿La crisis del Mar Rojo pone a prueba las ambiciones globales de China? Básicamente, no. Lo que la pone a prueba, y frena su capacidad de dominio global, es la incertidumbre mundial: cuanto más expuesto y peligroso resulte el planeta, se retrasa el crecimiento y la hegemonía China. Lo que es verdad es que el 95% de las exportaciones chinas a Europa pasan por el Canal de Suez y, al igual que muchas empresas navieras mundiales, los gigantes navieros estatales chinos, COSCO y OOCL, desviaron docenas de barcos del Mar Rojo a una ruta mucho más larga alrededor del extremo sur de África y las tarifas de transporte marítimo de Shanghái a Europa aumentaron más de un 300% entre noviembre y enero, según la Bolsa de Transporte Marítimo de Shanghái. Nadie fuera del negocio.

El problema de China es la diplomacia hacia los actores en la región. El año pasado Beijing negoció un acercamiento histórico entre Arabia Saudita e Irán, dos antiguos rivales regionales, pero no es lo mismo detener los ataques yemeníes, tarea más espinosa para China, a pesar que EEUU se ampare en pedirle al gigante oriental que interceda con Irán para que detenga los ataques. En ese juego China ha sido el mayor socio comercial de Irán durante la última década, y compra el 90% de las exportaciones de petróleo de dicho país.

No es el caso del eterno rival de China, la India, uno de los objetivos de EEUU en la lógica de divide y vencerás. El costo de las exportaciones de la India se ha duplicado debido a los ataques de la fuerza armada yemení. Alrededor del 80% del comercio de bienes de la India con Europa, estimado en casi 14 mil millones de dólares al mes, normalmente pasa por el Mar Rojo, por lo que vuelve aceptable el apoyo de la India a Israel y a *la Operación Guardián de la Prosperidad*.

El país más afectado, y no por casualidad, resulta ser Egipto. Las cifras del Fondo Monetario Internacional muestran que se transportó un 35% menos de carga a través del Canal de Suez en la primera semana de 2024, en comparación con el mismo período del año pasado. La vía fluvial artificial, que se inauguró oficialmente en 1869, es crucial para el país, ya que le reportó 9.400 millones de dólares en tarifas de tránsito en el año fiscal 2022/2023.

Los ingresos del Canal de Suez son vitales para Egipto en medio de la crisis económica durante la cual la moneda local ha perdido la mitad de su valor desde marzo de 2022 y la inflación supera el 35%. Sin Suez y con menos turismo, los ingresos de moneda extranjera dejan a Egipto a la voluntad del FMI, es decir, de EEUU.

Los ataques han provocado interrupciones en el flujo de bienes comerciales y esta disrupción afecta a varias industrias, incluidos los proveedores minoristas globales y fabricantes de automóviles. Las compañías petroleras, como BP y Equinor, desviaron barcos cisterna alrededor del Cabo de Buena Esperanza, agregando costos y tiempo de tránsito, pero han mantenido los precios de energía en un nivel estable. Como dijimos, en sectores clave de exportación de la India, los productos petrolíferos, los cereales y los productos químicos son los que se ven afectados.

Los principales fabricantes de automóviles, como Toyota, Hyundai y Kia, están experimentando importantes retrasos, el fabricante de automóviles sueco Volvo se vio afectado por los obstáculos en el envío y estaba investigando el impacto potencial. Telsa, por su parte, anunció planes para pausar la producción en Alemania, mientras que los fabricantes de automóviles chinos, como Geely, han aumentado rápidamente las entregas de vehículos eléctricos a Europa. Es decir, básicamente no hay problema con las implicancias del Canal de Suez, sólo se trata de incendiar Medio Oriente para beneficio norteamericano.

eltabanoeconomista.wordpress.com

---

https://www.lahaine.org/mundo.php/gambito-yemeni-en-el-mar