

El remezón al comercio internacional que provocaron las nuevas tarifas impuestas por Estados Unidos parece no reducir su fuerza y comienza a generar cambios profundos en las compañías navieras, las cadenas logísticas y las líneas de suministros y abastecimientos en todo el mundo. Un ejemplo de ello fue el cable publicado esta semana por la agencia Reuters, donde se informaba que los clientes de Hapag-Lloyd -que pertenece en un 30% a CSAV- han cancelado el 30% de sus envíos a Estados Unidos desde China, preocupados por el conflicto comercial entre las dos mayores economías del orbe.

Según declaró a Reuters un portavoz del grupo alemán de transporte de contenedores, esta reducción se ha visto compensada por un "aumento masivo" en la demanda de envíos desde Tailandia, Camboya y Vietnam.

En este escenario de incertidumbre, el Gobierno chileno ya dio los primeros pasos para reducir los aranceles de 10% aplicados desde este mes. En esa línea, la subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (Subrei), Claudia Sanhueza, encabezó una reunión con el representante comercial de Estados Unidos (USSTR, por sus siglas en inglés), Jamieson Greer, con quien definió una hoja de ruta conjunta que contempla la realización de dos encuentros más, a concretarse en lo que resta del primer semestre de este año.

"El objetivo de estas reuniones es abordar materias como economía digital, seguridad económica y barreras no arancelarias, entre otras, de modo de facilitar el fortalecimiento de la relación económica-comercial bilateral en beneficio de ambos países, de acuerdo con lo establecido en nuestro Acuerdo de Libre Comercio vigente desde 2004", expuso Sanhueza.

FORTALECER ACUERDOS

La estrategia parece correcta, de acuerdo a lo que observa Pablo Barberis, docente de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile. Estados Unidos ofrece exención tributaria si los países no comercian con China, pero esa posibilidad para Chile no es viable; casi el 40% de las exportaciones del país van a China.

"Chile debe fortalecer los actuales acuerdos comerciales vigentes y penetrar con más productos en ellos. Debe fortalecer sí o sí la relación comercial con China, que es nuestro principal socio comercial hoy, pero diversificar los mercados para



Qué oportunidades tiene Chile en la guerra de tarifas que enreda a EE.UU. y China

Aunque el país ya dio los primeros pasos en una eventual negociación con el Gobierno de Donald Trump, persiste la incertidumbre sobre cuál será el impacto global del alza arancelaria. En esa línea, especialistas de distintas universidades entregan las mejores estrategias para que Chile pueda superar las dificultades que ya evidencia el comercio internacional.

no depender tanto de ellos. Con EE. UU. tener reuniones directas bilaterales para mejorar las relaciones y mantener vigente el actual acuerdo comercial; escuchar sus quejas y atenderlas, para que no haya aranceles o los mínimos", recomienda. En las tierras de Trump, mientras tanto, algunos parlamentarios y grandes empresarios norteamericanos critican duramente las decisiones tomadas por su presidente y avizoran, en principio, una recesión acompañada por una gran inflación para el país.

EL PRECIO POR PAGAR

Chile posee la red más grande de acuerdos comerciales a nivel mundial y, por ello, los movimientos en cada uno de esos mercados repercuten en la economía nacional. Si esta situación se mantiene este año, advierte Barberis, para el próximo podría traer mayores costos de importación, que se traduce en precios más altos y un aumento de la inflación. "Se encarece el costo de vida. Esto frena el consumo, menor demanda y así menor crecimiento y con-

tracción económica", admite.

Para el académico, especialista en comercio y exportaciones, "la volatilización de los mercados y la incertidumbre, provocarían el aumento del precio del dólar y mucha ambigüedad en los mercados internacionales". Agrega que el principal riesgo es "el efecto dominó global", producto de la contracción económica.

Desde una mirada más optimista, Carlos Smith, docente del Centro de Investigación de Empresa y Sociedad de la Universidad del Desarrollo, analiza que la ventaja de Chile es que "la población mundial se concentra en el hemisferio norte y nosotros estamos en el hemisferio sur. Es decir, cuando nosotros cosechamos, el resto de los países tiene muy poco o no tiene frutas. Lo que nos da una ventaja sobre el resto de los países del mundo que pueden competir".

En el caso de la cereza, cuyo mayor importador es China aparece como amenaza una menor demanda por un freno en la economía de este país. "El menor crecimiento chino podría generar una menor de-

manda y podría eventualmente hacer que los precios bajen y, por lo tanto, los márgenes de las empresas podrían verse perjudicados, tener efecto en la producción y en el empleo. Hay que estar atento sobre qué medidas va a tomar China. Aunque se hace difícil hacer predicciones al respecto", apunta.

SABER VER LA OPORTUNIDAD

La temporada de mayor volumen de exportación cerró para Chile los primeros meses del año. Sin embargo, se observan movimientos en otros continentes que dan señales de lo que podría ocurrir en un futuro en el sector logístico portuario local. Desde Copenhague, en una publicación hecha en LinkedIn, el analista naviero Peter Sand, dice que estos 90 días de pausa, las navieras procedentes de países no chinos están acelerando las importaciones a Estados Unidos, un fenómeno que estaría causando el incremento de las tarifas de fletes. Señala que fue de un 4,8 % el 15 de abril (una época donde normalmente hay baja actividad), llegando hasta los

US\$ 2.457 por FEU.

En cambio, el experto en la industria del transporte marítimo de contenedores, Lars Jensen, ofrece un análisis alentador: "La forma de ver esto es como una oportunidad para crear lazos comerciales más fuertes, ya que muchos países de todo el mundo tratarán gradualmente de reducir su exposición al mercado de EE.UU. en favor de fortalecer los lazos en otros lugares".

En consecuencia, "Sudamérica podría beneficiarse potencialmente de la guerra comercial estadounidense desde un par de ángulos diferentes. Por ejemplo, podría aumentar la probabilidad de un acuerdo comercial entre Mercosur y la Unión Europea, lo que reforzaría el comercio entre ambas partes. Esto también podría ser beneficioso para algunos productos agrícolas en los que los productores estadounidenses podrían estar en desventaja", comenta al ser consultado.

En sus análisis diarios, Jensen escribió que, ante el conflicto entre gigantes, "estamos viendo cada vez más el impacto de las cancelaciones a gran escala de reservas por parte de importadores estadounidenses que esperan una resolución a la situación arancelaria. Algunas cifras y anécdotas parecen respaldar una caída de hasta el 50 % en las reservas, aunque esto es difícil de confirmar". Y agregó que algunas navieras están revisando sus rutas y agregando nuevas, lo que reconfiguraría el mapa de navegaciones y los seguros a los que están sujetas.

EN LO CONCRETO

Los académicos insisten en que

el menor de los males es el 10% de aranceles impuestos a las importaciones de productos chilenos a Estados Unidos. El mayor de los males es el efecto que están ocasionando estas medidas en el mundo y su efecto rebote. En este sentido -recomendó Smith-, "lo tenemos que hacer para ser más competitivos como país, es hacer más eficiente la operación de los puertos, eso es lo primero, porque tenemos competidores cercanos que lo están haciendo mejor de alguna manera. Están construyendo, están utilizando tecnología más moderna, más eficiente, menores costos de energía. Tenemos un potencial tremendo que tenemos que aprovechar e incorporarlo en todos estos bienes y servicios".

En este mismo sentido, Rodrigo Navia, director de la Escuela de Negocios y Economía de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, sintoniza con Jensen en que la búsqueda de nuevos mercados no va a ser sólo por parte de Chile, "sino que tanto los países del mundo que están exportando a Estados Unidos y el mismo Estados Unidos que está exportando a China, van a tener que buscar otros mercados".

Este redireccionamiento de cargas hacia otros mercados va a generar "un problema para la logística, porque esas rutas no están bien cubiertas o no hay la capacidad para poder hacer la reasignación de los barcos a esas nuevas rutas que se están incentivando, frente a una disminución del comercio bilateral entre China y Estados Unidos y entre Europa y Estados Unidos".

Desde la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT), coinciden en que habrá una desaceleración del intercambio global y una reconfiguración del esquema logístico portuario y en que Chile debe diversificar sus socios comerciales y cuidar su participación en la cadena logística global.

El presidente de la cámara, Daniel Fernández, confirma que "es probable que exista una reorientación de los flujos de comercio. Lo que no es posible dimensionar es hacia qué destinos, aunque probablemente haya una menor actividad comercial en la costa oeste de Estados Unidos. Sin embargo, estos cambios no son inmediatos y requerirán ajustes logísticos y comerciales significativos".

"Es clave que se continúe trabajando en nuevos mercados de destino, como se está haciendo con iniciativas como la visita de Estado a India", concluye. ■