

Modaes

Entorno

Tras la pandemia, el canal de Suez: otra sacudida al 'sourcing'

Los operadores de moda temen retrasos de dos semanas en las entregas. El problema se produce justo en pleno cambio de campaña y después de un año ya difícil para el sector.

Iria P. Gestal
29 mar 2021 - 04:56



Cuando apenas comenzaba a reponerse del golpe del año pasado, el aprovisionamiento de moda sufre un nuevo imprevisto. El cierre del canal de Suez, donde un portacontenedores bloquea el paso desde el pasado martes, **amenaza con provocar un desabastecimiento en la industria de la moda** justo en pleno cambio de temporada. Aunque el buque ha sido ya desencallado en la mañana del lunes, arrojando algo de esperanza, los operadores anticipan retrasos de varias semanas.

La suspensión de la navegación en una de las vías marítimas más importantes del mundo es la puntilla a un año de locura en el *sourcing* de moda. Los problemas empezaron en enero de 2020, cuando el coronavirus comenzaba a alertar a China y las fábricas optaron por no volver a abrir tras el cierre vacacional del año nuevo local.

1/3

<https://www.modaes.com/entorno/tras-el-covid-19-el-canal-de-suez-otra-sacudida-al-sourcing>

El presente contenido es propiedad exclusiva de Modaes Información, SLU, sociedad editora de Modaes (www.modaes.com), que se acoge, para todos sus contenidos, y siempre que no exista indicación expresa de lo contrario, a la licencia Creative Commons Reconocimiento. La información copiada o distribuida deberá indicar, mediante cita explícita y enlace a la URL original, que procede de este sitio.

Modaes

Entonces, las tiendas en Occidente estaban todavía abiertas y el problema era dónde producir. Poco después, las tornas cambiaron, las tiendas cerraron y llegó la oleada de cancelaciones de pedidos. Desde la reapertura, se produjo una escalada de costes del transporte desde Asia que volvió a sacudir la cadena de aprovisionamiento del sector.

El bloqueo del canal de Suez, clave en las importaciones de Asia, se produce en pleno cambio de temporada

Ahora, con las tiendas a medio gas en Europa, llega un nuevo *shock*. El pasado martes, el buque portacontenedores Ever Given, uno de los mayores del mundo, encalló debido al mal tiempo, bloqueando el tránsito en ambas direcciones y provocando un enorme atasco en la vía navegable, que conecta el mar Rojo con el Mediterráneo.

El jueves, la Autoridad del Canal de Suez anunció la suspensión de la navegación, ante la falta de avances en las tareas de remolque. Por el momento, no hay previsiones de cuándo podrá retomarse el tráfico.

Los operadores alertan de que esto podría implicar un retraso de hasta dos semanas en los envíos, justo cuando debe entrar en tiendas la campaña de primavera-verano. El cierre del canal afecta principalmente a los grupos europeos, que importan a través de esta vía la mercancía procedente de Asia.

Aunque muchos tienen stock almacenando del año pasado, otros han apurado a liquidar la mercancía durante los últimos meses y alertan del riesgo de desabastecimiento justo cuando algunos países europeos comienzan a levantar las restricciones al comercio.

En el caso de los operadores estadounidenses, el atasco se suma a los cuellos de botella en los puertos de la costa este

Durante el año pasado, pese al *shock* que supuso el coronavirus para el comercio global, casi **19.000 embarcaciones cruzaron el canal de Suez**, 51 más que el año anterior. A bordo llevaban 1.170 millones de toneladas de mercancía, unos 38 millones más que en 2019, lo que equivale a más del 10% del comercio global de mercancías.

La publicación especializada en transporte *Lloyd's List* ha estimado que **el bloqueo puede retrasar el tráfico de unos 400 millones de dólares en mercancías cada hora**. El tráfico diario hacia el oeste ronda los 5.100 millones de dólares, y hacia el este asciende a 4.500 millones de dólares.

Entre los sectores más afectados se encuentra el petróleo, cuyos precios ya han comenzado a subir desde el atasco. Además de la moda, también se han visto golpeados otras actividades con cadenas de suministro globales como los componentes tecnológicos o los de automóvil.

Aunque el impacto es mayor en Europa, afecta también a los retailers estadounidenses, que llevan sufriendo ya cuellos de botella en sus puertos en los últimos meses, lo que ha motivado aumentos de costes y retrasos en el mismo momento en que comenzaba a reactivarse la economía con los planes de estímulo.

En sus cuentas anuales, **Gap ya anticipaba que este problema continuaría durante el primer semestre**, lo que motivaría un aumento del inventario del 5% a cierre del periodo. Nike, Foot Locker, Urban Outfitters, Crocs o Steven Madden son otros de los operadores de moda que aludieron a problemas en el transporte en el último trimestre. Del tráfico de mercancía de Asia a la costa este de Estados Unidos, un tercio pasa por el canal de Suez y otros dos tercios por el canal de Panamá.

Tras el bloqueo del canal de Suez, algunos buques han comenzado ya a desviarse y tomar la ruta alternativa, por el cabo de Buena Esperanza, pero esta es más lenta. **Además, una última consecuencia del bloqueo del canal de Suez es la falta de contenedores vacíos**, un problema que ya existía antes del estallido de la pandemia y que es clave para las importaciones a China.