

“La crisis del Mar Rojo amenaza el comercio mundial”¹

Los ataques militares de EE. UU. y el Reino Unido contra los rebeldes Hutíes apoyados por Irán han avivado la preocupación por una escalada del conflicto en la región. En este sentido, el aumento de los precios del petróleo y del flujo de mercancías en una de las rutas comerciales más importantes del mundo han puesto en jaque la economía mundial. Esta acción fue ordenada por el presidente estadounidense Joe Biden después de ataques “sin precedentes” de militantes con base en Yemen a barcos comerciales en el Mar Rojo.

Por lo que refiere al transporte marítimo, las navieras han desviado sus buques alrededor del Cabo de Buena Esperanza desde noviembre, cuando los rebeldes Houthi empezaron a atacar a los barcos que se dirigían al Canal de Suez. Los servicios entre Asia y Europa son los más afectados, aunque algunos desde Asia a la costa este de Estados Unidos también se han visto igualmente repercutidos.

Análisis de la Fundación Valenciaport

A medida que avanza la **Guerra** entre **Israel** y **Hamás**, que cumple ya **más de tres meses** desde su **estallido inicial**, el **conflicto** armado ha **salpicado** de diferentes maneras a **otros países** que han empezado a sentir **consecuencias en la región**, siendo una de las más acusadas la zona del **Mar Rojo**.

En este sentido, a mediados de noviembre se produjo el **secuestro** del buque mercante vinculado a Israel “**Galaxy Leader**” mientras navegaba con 22 tripulantes a bordo por el Mar Rojo por parte de los **hutíes, grupo aliado de Hamás e Irán**. Si bien la propia organización dijo que su objetivo era obligar al régimen de Israel a acabar con sus atrocidades en Gaza y que, por tanto, cualquier barco israelí correría la misma suerte, lo cierto es que todo tipo de barcos tanto europeos como americanos que han atravesado el Mar Rojo han sido **atacados** con **misiles, drones** o **intentos de incautación**. Otros dos buques que fueron atacados en la región son el ‘**CMA CGM Symi**’, con capacidad para 15.264 teus, y el **petrolero** de 20.000 tpm ‘**Central Park**’. Fue a **mediados de diciembre** cuando **Yemen intensificó sus ataques**, en esta línea, y de acuerdo con la información ofrecida por S&P Global Market Intelligence a mediados del presente mes de enero, se documentaron **más de 20 incidentes confirmados** a partir del 19 de noviembre **contra buques comerciales**.

¹ Noticia original publicada por el “Financial Times” y disponible en: <https://www.ft.com/content/bea402db-da76-4fa0-ace5-e056c2fedaa9>

Esta crisis ha puesto en **jaque** la economía **mundial**, dada la **importancia** y **posición estratégica** del **Mar Rojo** al **servicio del comercio internacional y el transporte marítimo**. Este mar, delimitado al Norte por el canal de Suez y al Sur por el estrecho de Bab el Mandeb, es una vía por la cual navegan más de 19.000 cargueros anualmente, lo que supone más del **12% del tráfico marítimo global**, además de ser el camino más rápido entre los puertos asiáticos y europeos. Se calcula que la actividad de este **supone el 30% del comercio global de contenedores**. A falta de cifras oficiales de la Autoridad del Canal de Suez, la afectación de la navegación comercial varía dependiendo de las fuentes. Según Xclusiv Shipbrokers, el aumento de las tensiones en el Mar Rojo ha provocado una **caída del 14%** en el **número medio de buques** que **atraviesan** la infraestructura egipcia desde mediados de diciembre de 2023, **un mes después del inicio de las agresiones contra la navegación**. Los tránsitos alcanzan unos 50 al día, un 17% menos frente al mismo período de 2022. Por su parte, Lloyd's List Intelligence reporta que el **tráfico del Mar Rojo** ha **disminuido el 28%** a raíz de los ataques hutíes.

Ante esta situación, la **Comunidad Internacional** ha adoptado **medidas** tanto en materia **diplomática** como **militar**. En este sentido, el **Consejo de Seguridad de la Organización de la Naciones Unidas** (ONU) **exigió** el miércoles 10 de enero de 2024 un **cese "inmediato"** de los **ataques de los hutíes contra la navegación comercial** en el mar Rojo y pidió a todos los estados que respeten el embargo de armas sobre estos rebeldes que controlan gran parte de Yemen.

En la misma línea, **El Pentágono anunció** a mediados de diciembre, y tras la primera ofensiva documentada, una **coalición militar acuñada** como **"Operación Guardián de la Prosperidad"** e **integrada por 10 países** para **garantizar** la **seguridad** y la **libertad** de navegación en el mar Rojo, bajo el paraguas de la **fuerza naval internacional Fuerzas Marítimas Combinadas** (CFM, en inglés). Por su parte, la **UE** ha decidido **apoyar** dicha coalición, encabezada por Estados Unidos, a través de la **operación 'Atalanta'**. Más recientemente, y como eje principal de la presente Alerta de Mercado, en la madrugada del viernes 12 de enero, los **ataques militares de EE. UU. y el Reino Unido** contra los rebeldes Hutíes apoyados por Irán han avivado la preocupación por una **escalada del conflicto** en la región, siendo un claro indicador de la magnitud y dimensiones del problema.

Implicaciones directas para los servicios marítimos

Ante esta crisis, las **navieras** han tenido que **revisar** la **configuración** de sus **servicios** para poder **adaptarse** a la **situación**, poniendo como **prioridad** la **integridad** de las **tripulaciones** y de la **carga** y el mantenimiento del nivel de servicio. Es por esto por lo que, tras los ataques continuados, algunas de las principales navieras del mundo han optado por **explorar rutas marítimas alternativas** para evitar el conflicto, por la que han optado es desviarse por el sur de **África**, bordeando el **Cabo de Buena Esperanza**. En concreto, y a fecha del 15 de enero, según la información reportada por Alphaliner, se han identificado 338 buques en desvíos hacia el Cabo, 192 de ellos en viaje hasta el Oeste y 146 en viaje hacia el Este.

Esta alternativa supone el **incremento** de aproximadamente **3.500 millas náutica**, lo que se traduce en **10-12 días** el **tiempo de tránsito** frente a la opción de Suez, lo que a

su vez supone un **aumento** de alrededor de un **30%** en el **consumo de combustible** y las **emisiones del transporte**.

En estos momentos y según datos de Alphaliner, existen **63 servicios regulares** conectando **Europa** con **Lejano Oriente** y que, por tanto, son **susceptibles** de verse **afectados** por la **Crisis del Mar Rojo**. Los **desvíos** de estos buques pueden **traducirse** en **mayores escalas** para puertos como el de **Valencia**, que, por su **posición geográfica**, puede actuar **temporalmente** de **hub de transbordo** para la **carga** con destino a puertos del **Mediterráneo Oriental, Mar Negro, Turquía** y **Mar Rojo**. A modo de ejemplo, está prevista la llegada del buque COSCO Gemini asignado el servicio AEU3/FAL8/CEL/LL7 de The Ocean Alliance (COSCO, CMA-CGM, Evergreen y OOCL) que no tiene Valencia en su rotación pro-forma, pero que va a usar puntualmente el puerto de Valencia.

Poniendo el foco en el caso específico de los **servicios** que **escalan** en el **Puerto de Valencia** con **tránsito** por el **Canal de Suez** (un total de 11 servicios regulares), puede comprobarse (Figura 1) que se **replica** el **patrón** mencionado anteriormente y existe un **desvío** muy **significativo** de buques por el **Cabo de Buena Esperanza** y la **previsión** es que esa **situación** se **mantenga**.

Figura 1: Posición de los buques asignados a los servicios con escala en el Puerto de Valencia y tránsito por el Canal de Suez



Fuente: elaboración propia con datos de Alphaliner

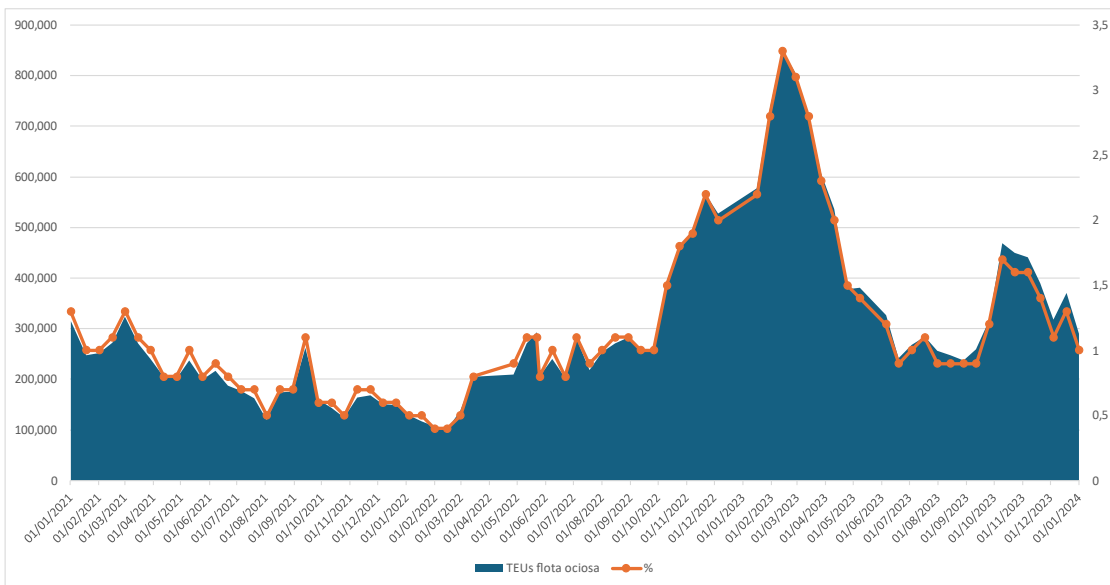
Por el momento, **no hay** una **previsión** de que las **navieras sumen nuevos buques** a sus **servicios Asia – Europa** de manera sistemática, **no obstante**, según el **análisis de la velocidad** de los **buques** basado en el sistema AIS realizado por Alphaliner, muestra que los mismos han **aumentado** la **velocidad** de los buques **1,5 nudos** hasta una media de

16,5 nudos, que puede **reducir** el **desfase** de **tiempo** de **tránsito** a **una semana** sobre el **Schedule original**.

Es importante destacar que esta nueva disrupción en la cadena de suministro tiene lugar en momento en el que el **mercado del contenedor** presentaba **ciertos signos** de **exceso de capacidad** lo que podría hacer que los **efectos de la Crisis del Mar Rojo** pudieran ser **más contenidos** que en la **pandemia** por la **COVID-19**. En las últimas dos semanas, se ha observado un cambio significativo en el ámbito del tonelaje ocioso controlado por las líneas navieras, con **bajos niveles de flota ociosa**.

Más en concreto, y de acuerdo con la información proporcionada por Alphaliner (Gráfico 1), las **últimas** dos **semanas** de 2024 han sido testigo de una **notable disminución** en la **flota ociosa**, equivalente a **81.254 TEUs**, lo cual ha tenido un **impacto significativo** en la reducción global de **embarcaciones no operativas**. Al mismo tiempo, la capacidad de portacontenedores en astilleros designada para tareas de mantenimiento, conversión y reparación ha alcanzado los 556.345 TEUs, experimentando una disminución de 106.220 TEUs en el mismo lapso. Esta disminución se atribuye principalmente a la salida del dique seco y al retorno al servicio de cuatro ULCVs (Ultra Large Container Vessels). Cabe destacar que, a principios de año, la capacidad de buques inactivos representaba aproximadamente el 1% de la flota mundial, totalizando 289.437 TEUs.

Gráfico 1: Evolución de los TEUs de flota ociosa (2021-enero 2024)



Fuente: elaboración propia con datos de Alphaliner

Esta crisis coincide en el tiempo con la **proximidad del Año Nuevo Chino**, y la tradicional prisa en el inicio del año por sacar la carga de Lejano Oriente que está conduciendo a un **incremento** en la **demand** de **capacidad** de **transporte marítimo** que será persistente en las próximas semanas. En este sentido, **la presión por la baja disponibilidad de equipos/contenedores** es una realidad que ya puede identificarse en Asia y, especialmente, en China ya que, los equipos de contenedores vacíos no pueden ser trasladados de Europa a Asia (China) tan rápido como es deseable, debido a los mayores tiempos de navegación por los desvíos de las rutas.

La duración de la Crisis, factor sobre el que existe un enorme grado de incertidumbre, será lo que determine el grado de severidad de esta circunstancia. En las próximas semanas, y tras el pico previo al Año Nuevo Chino, la **disminución** de la **demanda estacional** podría **“aliviar”** en cierta medida la situación y, por ende, el binomio formado por la oferta y demanda de transporte marítimo a espera de la normalización de las cadenas.

Efectos de la crisis del Mar Rojo sobre los costes del transporte marítimo

La nueva situación que atraviesa el mercado marítimo se ha traducido de manera indudable en un **incremento** en los **costes operativos** de las mismas. A tal efecto, tal y como se apunta desde Bloomberg, sobre el **incremento de los seguros** que a principios del mes de diciembre suponían solo entre el 0,1% y 0,2% del **valor del casco del barco** y que, en la actualidad ya se está exigiendo el **1%**. Y es que, incluso antes de los recientes ataques de los Houthi, el mercado de seguros de Londres incluía el sur del Mar Rojo entre sus zonas de alto riesgo, de modo que los barcos tenían que notificar a sus aseguradoras cuando navegan por esas zonas y pagar una prima adicional, que hasta principios del mes de enero era normalmente para un periodo de cobertura de siete días. Actualmente, los **plazos** que se ofrecen para las **coberturas de seguro por riesgo de guerra** han pasado a ser **significativamente más cortos**, siendo **24 horas** la **norma**.

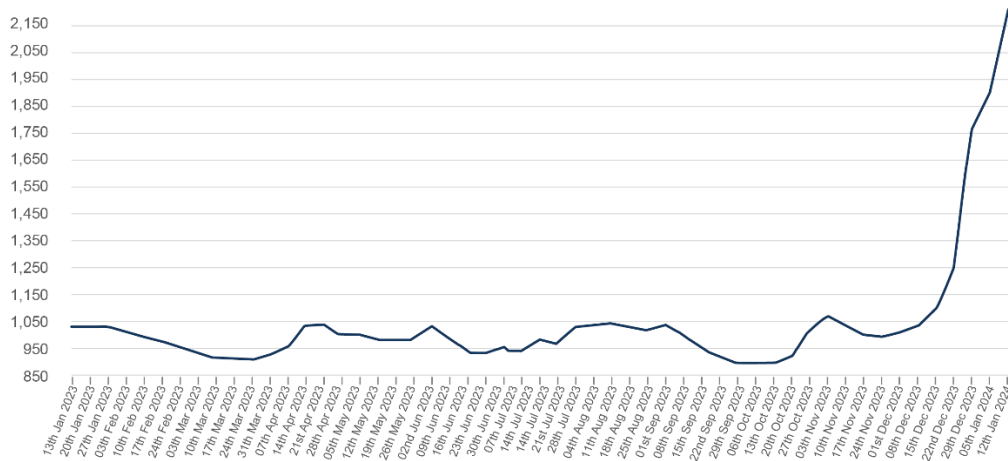
Otro hecho que repercute de forma directa en el incremento de los costes operativos, y que se ha venido introduciendo con anterioridad, es la **decisión** de utilizar la **ruta** del Cabo de Buena Esperanza como principal **alternativa**, que conlleva un importante **aumento** en el **coste del combustible**, que puede situarse hasta en un **30%**. Dado que las rutas más largas implicarán un aumento del consumo de combustible y, por tanto, de las emisiones de CO₂ por el transporte marítimo, en un momento en el que Europa acaba de poner en vigor la aplicación de los **ETS** (European Union Emission Trading System) a los puertos europeos, lo que indudablemente **supone un incremento** en los **costes** de las **rutas transoceánicas**.

Con todo esto, las navieras han recurrido a la **aplicación** de diferentes recargos por la activación de la cláusula particular del **Bill of Lading**, donde se especifica que “cualquier riesgo de la naturaleza que fuere que implique más tiempo de tránsito o desviación será facturada al cliente”. Con esto, las navieras han procedido a la aplicación de distintos recargos tales como el recargo por **interrupción de tránsito** (*Transit Disruption Surcharge, TDS*) así como el recargo por **contingencia de emergencia** (*Emergency Contingency Surcharge, ECS*), dado el aumento del riesgo al cruzar el Mar Rojo. Dada la estacionalidad del momento se ha aplicado también el recargo por **temporada alta** (*Peak Season Surcharge, PSS*), por la cercanía del Año Nuevo Chino, dado el incremento en la demanda de espacio en los buques que se suele dar de manera anual entre uno y dos meses antes de la fecha de celebración, tal y como se ha comentado anteriormente.

Como no puede ser de otra manera, esto se ha traducido en la **evolución al alza** en los **costes del transporte marítimo** de **forma** casi **inmediata**, con una subida en los fletes marítimos de entorno al **300%**, en concreto, el **Shanghai Containerised Freight Index** (Gráfico 2), indicador **referente** para los fletes marítimos de **importación china** en todo el mundo, ha ido subiendo un 16% semanalmente, alcanzando los 2.206 puntos el

pasado viernes. Además, las tarifas para las navieras que utilizan la ruta entre Shanghái y Europa aumentaron un 8,1% en la última semana, hasta los 3.103 dólares/TEU. La tarifa para los contenedores que operan en la costa oeste de Estados Unidos, no afectada por las disrupciones, también se ha disparado un 43,2% durante la semana, llegando hasta los 3.974 dólares.

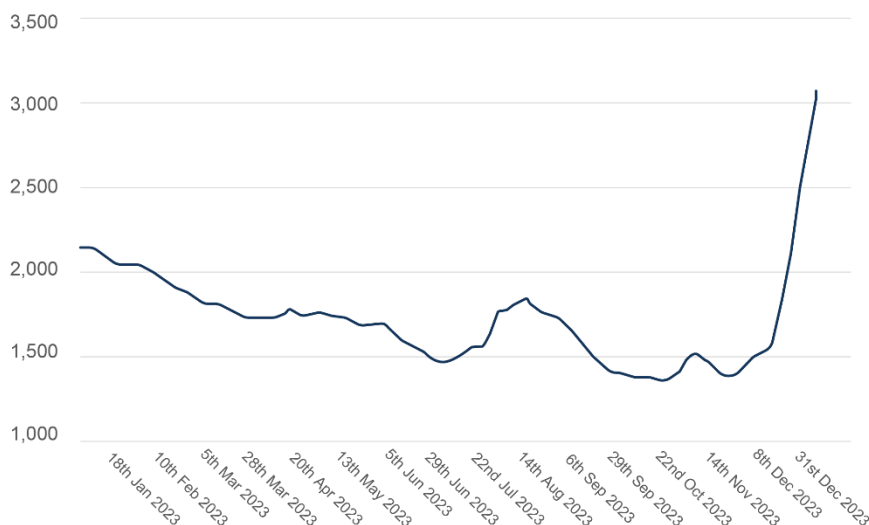
Gráfico 2: Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Shanghai Shipping Exchange

Del mismo modo, y tomando como referencia el índice compuesto **World Container Index** de Drewry (Gráfico 3), referencia para los fletes de ocho de las grandes rutas con origen o destino EE. UU., Europa y Asia, aumentó recientemente en un 15%, llegando a alcanzar los 3.072 dólares por contenedores de 40 pies a finales de la segunda semana de enero, lo que también implicó un alza del 44% en comparación con igual marco temporal de 2023. De este modo, el último índice compuesto Drewry WCI de 3.072 dólares por contenedor de 40 pies es el más alto desde octubre de 2022 y es 116% más que las tasas promedio de 2019 (prepandemia) de 1.420 dólares. En tanto, el índice compuesto promedio para lo que va del año es de USD 2.871 por contenedor de 40 pies, que es USD 196 menos que la tasa promedio de 10 años de USD 2.675 (que fue inflada por el período excepcional de Covid-19 entre los años 2020 y 2022).

Gráfico 3: World Container Index



Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Drewry

Por su parte, el **Valencia Containerised Freight Index (VCFI)**, índice de fletes de exportación desde Valenciaport para el mes de diciembre, ha registrado un incremento del 4,66% con respecto al mes anterior, situándose en los 1.239,93 puntos. En este sentido, cabe tener en cuenta que se trata de la lectura para el conjunto del mes de diciembre y no solo las últimas semanas y además, el VCFI, por su carácter regional tiende a tener un decalaje de varios meses con respecto a los índices de referencia. Por lo tanto, será en próximas publicaciones cuando se podrá observar con una mayor claridad, las consecuencias de lo acontecido.

Efectos de la crisis del Mar Rojo sobre las cadenas de suministro global y la economía internacional

Además del incremento de los precios del transporte, los cargadores se están viendo afectados por el incremento general de los **tiempos de tránsito** y la incertidumbre generalizada que afecta a todos los eslabones de la cadena. Esto ha afectado sobre todo a empresas que trabajan bajo el concepto de **"just in time"**, como el **sector de la automoción**, y que han sufrido rupturas en sus cadenas de suministro, llevando incluso a decisiones de **ajustes** de su **producción** y ajuste de sus **estrategias**. Además, y según Bloomberg, el **70%** de los **componentes** que **ensamblan** las compañías en **Europa** **proviene** de **Asia**.

Así pues, algunos fabricantes de automóviles como Volvo y Tesla se están viendo especialmente afectados. Si bien hace unos días, Tesla ya empezaba a deslizar que tendrían que detener, puntualmente su producción de vehículos en Alemania si los ataques a barcos en el Mar Rojo continuaban, ahora han tenido que confirmar que su planta germana estará, finalmente, parada por completo durante dos semanas por la falta de suministro hasta el 11 de febrero. Por su parte, Volvo seguirá el mismo camino, aunque en principio sólo detendrá su producción durante tres días.

Con esto, las empresas han **reestructurado** sus **estrategias** de **suministro** y **producción** a través de la **reconfiguración** de sus **mapas comerciales**, buscando de este modo

nuevas formas de adaptar sus envíos y pedidos en un **contexto** de **elevada imprevisibilidad**. Además, también se ha propiciado la **aparición** de **rutas** y **transportes alternativos**. Así pues, y más allá de la aparición de **nuevos servicios de transbordo** en las **rutas marítimas**, sobre todo en los puertos favorecidos por la ruta del Cabo de Buena Esperanza, también modos como el **aéreo** o el **ferrocarril** estarían entrando en los planes de envío intercontinental de empresas que hasta ahora sólo usaban el mar.

Efectivamente, todos los agentes están trabajando para poder adaptarse de la manera más rápida a las circunstancias, **incluyendo los puertos**, antes las posibles reconfiguraciones de los servicios. Así pues, y por lo que refiere al Puerto de Valencia, si bien se está dando un incremento en la carga de trasbordo, por el momento no se observan indicios de congestión. La Autoridad Portuaria de Valencia tiene preparado un **plan de contingencia** para abordar cualquier cambio, así como evitar que la operativa de carga local pueda (import/export) pueda verse afectada. Además, y de nuevo, cabe hacer hincapié en la **estacionalidad del momento**, por lo que es probable que en las próximas semanas el panorama sea más cambiante ya que, de por sí, el Año Nuevo Chino conlleva un desafío logístico para las cadenas de suministro.

Como nota final, existe cierto temor a que la situación pueda llevar a un posible **aumento** en el **precio/costes** del **producto final**, **alimentando** el actual **contexto inflacionista**. Ante esta situación, Bruselas ha admitido su preocupación por la posibilidad de que el incremento en los precios se mantenga a medio y a largo plazo. No cabe duda en que todo dependerá de cuánto dure esta situación, sin embargo, se observan ciertas **diferencias** en el **telón de fondo** de la **economía mundial** que respaldan el hecho de que el **incremento** en los niveles de **inflación** sea **más laxo** que los observados en los años precedentes y tras la crisis por la **COVID-19**. En este sentido, el **binomio** formado por la **oferta** y **demanda** de **comercio internacional** se encuentra más **alineados**, con unas **condiciones** de **demanda** más **disentidas**, con patrones de consumo más equilibrados, a la par que con una **oferta** en **mejor forma**.

Indudablemente, la crisis del mar Rojo, dada su importancia como "**choke point**" o punto estratégico, ha tensionado el transporte marítimo y, por ende, las cadenas de suministro y el comercio a nivel mundial. En este sentido, y si bien la respuesta casi inmediata ha sido el incremento en los **niveles** de los **fletes** por el **aumento** en los **costes operativos** de las navieras, motivado principalmente por el cambio en la ruta de Asia-europea por el **Cabo de Buena Esperanza**. Cabe tener en cuenta que la **situación** es totalmente **excepcional**, ya que depende de **factores** totalmente **exógenos** y de **carácter geopolítico**. De este modo, y de manera generalizada, el sector va sorteando la situación día tras día, estando al tanto de las novedades al respecto, y actuando en consonancia con los Planes de Contingencia establecidos. Habrá que esperar a ver como se desarrolla la situación, tanto en el corto como en el medio plazo, para realizar un análisis más contundente a cerca de su impacto a nivel macroeconómico y respecto al panorama internacional.