



“Resumen ejecutivo - Crisis del Mar Rojo (09/02/2024)”

Desde la publicación del último resumen ejecutivo, la **situación** en el área del Golfo de Adén y el estrecho de Bab el Mandeb continúa siendo crítica, con nuevos ataques de los rebeldes hutíes y represalias de ciertos países. Las últimas estimaciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC), apuntan que las tensiones en el Mar Rojo han provocado, hasta el momento, una **disminución** del **67%** en el **tránsito de contenedores** por el **Canal de Suez** en comparación con el año anterior, así como una caída aún más pronunciada en el volumen total de mercancías.

Esta precaria situación ha obligado a las **navieras** a **mantener alternativas** de tránsito por el **Cabo de Buena Esperanza**. Desde la última semana de diciembre hasta el 8 de febrero, según datos de Alphaliner, se han registrado **731 buques desviados** hacia el Cabo, con **404** viajando hacia el **Oeste** y **327** en dirección **Este**. Además, algunas navieras, como la francesa CMA CGM, que aún mantenía la navegación por el Mar Rojo para algunos de sus buques, han anunciado un cambio en la ruta de todos sus buques, optando por el Cabo de Buena Esperanza (ver Tabla 1). Este cambio podría deberse, quizás, a un ataque sin daños al portacontenedores Koi (IMO 9461489). Además, incluso se están considerando otras **alternativas de tránsito** más seguras, aunque menos convencionales, como la propuesta de **Arabia Saudí** de establecer un servicio de **tránsito terrestre**. Esta iniciativa, respaldada por Hapag Lloyd, consiste en transportar contenedores en camiones desde los puertos del Golfo Pérsico Al-Jubail y Dammam en Arabia Saudí, así como Jebel Ali en Dubai, hasta Yedda, en el Mar Rojo. La siguiente tabla muestra algunos de los principales anuncios publicados por las navieras respecto a este tráfico. Estos cambios en las rotaciones están dando lugar a un incremento del tráfico de transbordo en puertos del Mediterráneo Occidental como el puerto de Valencia.

Tabla 1. Anuncios realizados por algunas de las principales navieras y relativos al conflicto en el Mar Rojo

Naviera	Fecha	Anuncio
	19/12/2023	“Medidas preventivas para la navegación en el Mar Rojo” Se anuncia que se están tomando medidas inmediatas para priorizar la seguridad de las operaciones. Con efecto inmediato se insta a redirigir los buques lejos del Canal de Suez y del Mar Rojo, a través del Cabo de Buena Esperanza. Se procederá al restablecimiento de los servicios en cuanto se crea conveniente, y en base a la evolución en la situación.
	22/12/2023	“Operaciones de OOCL en el mar Rojo – Actualizaciones” Hasta el momento, OOCL ha optado por dirigir los desviando la ruta por el Cabo de Buena Esperanza o suspender la navegación (lista actualizada de buques hasta el 08 de febrero de 2024) hacia el área del Mar Rojo.

 EVERGREEN	22/12/2023	“Planes de contingencia en respuesta a la situación en el Mar Rojo”	<p>Se anuncia que se están tomando medidas preventivas y poniendo en marcha planes de contingencia para garantizar la seguridad en la navegación. Para ello, se anuncia que los servicios regionales de Evergreen Line a puertos del Mar Rojo navegarán hacia aguas seguras cercanas a la espera de nuevas notificaciones. Evergreen evaluará los desarrollos en la situación y luego decidirá si ajustar los puertos de escala en los servicios. En cuanto a las rutas de larga distancia que conectan Asia con el Mediterráneo, Europa y la Costa Este de los Estados Unidos, los portacontenedores programados para pasar por el Mar Rojo serán desviados alrededor del Cabo de Buena Esperanza para continuar sus viajes hacia los puertos de destino.</p>
 MAERSK	04/01/2024	“Anuncio sobre cargos relacionados con la situación en el mar Rojo/Golfo de Adén – desde el Lejano Oriente”	<p>Aplicando de la Cláusula 20(a) de los Términos de Transporte y la Cláusula 22(a) del Conocimiento de Embarque (según corresponda al transporte relevante) para recuperar los costes derivados de la Crisis del Mar Rojo.</p>
 MSC	24/01/2024	“MSC adapta su red Este-Oeste a la situación en el Mar Rojo”	<p>Se anuncian cambios en rotaciones y se agregan buques para limitar la interrupción en el programa de navegación de la reenrutación vía el Cabo:</p> <p>Jade: Qingdao – Busan – Ningbo – Shanghai – Xiamen – Nansha – Yantian – Singapur – Valencia – Barcelona – Gioia Tauro – Tanger Med – Singapur – Yantian</p> <p>Dragon: Dalian – Busan – Shanghai – Ningbo – Yantian – Singapur – Gioia Tauro – Génova – La Spezia – Fos-Sur-Mer – Barcelona – Valencia – Sines – Mundra – Nhava Sheva – Colombo – Singapur</p>
 Hapag-Lloyd	23/01/2024 y 02/02/2024	“Operaciones de Hapag Lloyd en el Mar Rojo – Actualizaciones”	<p>23/01: Debido a las preocupaciones en términos de seguridad existentes, se continuarán desviando los buques a través del Cabo de Buena Esperanza hasta nuevo aviso. Se procederá al enrutamiento de dichos servicios cuando se considere oportuno.</p> <p>Actualización 02/02: Todos los viajes que comienzan en febrero se han actualizado con los respectivos enrutamientos a través del Cabo de Buena Esperanza.</p>
 HMM	26/01/2024	“Reenrutamiento a través del Cabo de Buena Esperanza (Asia-Europa-buques_FIM)”	<p>Dados los riesgos y la situación en el mar Rojo, se ha optado por enrutar los buques FIM que actualmente están transitando el Canal de Suez para que naveguen a través del Cabo de Buena Esperanza. Se seguirá actualizando la información en base a la evolución de la situación en el Mar Rojo.</p>
 CMA CGM	05/02/2024	“Operaciones de CMA CGM en el Mar Rojo – Actualizaciones de Servicios”	<p>Se informa que a partir del 1 de febrero de 2024 y hasta nuevo aviso, todos los servicios inicialmente programados para pasar por el Mar Rojo seguirán pasando por el Cabo de Buena Esperanza.</p>

Fuente: Elaboración propia en base a la información publicada por las navieras

Considerando los **servicios regulares** del **Puerto de Valencia** con el Far East, el desvío por el Cabo de Buena Esperanza es bastante generalizado como puede verse en la figura que se muestra a continuación.

Figura 1: Posición de los buques asignados a los servicios con escala en el Puerto de Valencia y tránsito por el Canal de Suez (a fecha del 8 de febrero)



Fuente: Elaboración propia con datos de Alphaliner

Em cuanto a la oferta de **capacidad** en los inicios del mes de febrero se sigue observando un **aumento** en el mercado, que incluso se ha **acentuado**. En concreto, a fecha del **29 de enero**, la **flota inactiva** experimentó una **reducción** total de cinco unidades con respecto al 15 de enero, con una capacidad de **20,742 TEU**, alcanzando un total de 89 buques y 226,051 TEU. Con esto, el porcentaje de flota ociosa es del 0,8% respecto de la **capacidad total** de la flota celular, y es la **cifra más baja en 19 meses**.

Un dato importante a tener en cuenta es que, esta será la **última semana** del **peak season** de carga en puertos chinos **previo** a la celebración del **Año Nuevo Chino** (Año del Dragón 10/02/2024). Esta festividad tiene una duración de una semana, es decir, que se alargará hasta el 17/02/2024, hecho que provoca, como todos los años, la **paralización** casi completa de la **producción** y de la **actividad comercial** del país. Las **navieras** se **adaptan** a esta circunstancia de caída de la producción y, por ende, a una bajada importante de los volúmenes de carga West Bound, **anunciando blank sailing schemes** que este año afectará principalmente a la semana 8.

En el **caso de Valencia**, se estima que sus **efectos** se empezarán a notar **seis o siete semanas después**, con un **descenso** en el **número de escalas** y de **TEU de carga local** de **importación** y de **trasbordo** en los **servicios** con **origen Extremo Oriente**. Otra consecuencia del *peak season* (aumento de la demanda de equipo vacío en origen) junto el aumento del tiempo de tránsito en sentido East Bound, es el **retraso** en **posicionar equipo vacío** sobrante en Europa en China, no obstante, con la bajada de la producción en China por el Nuevo Año Chino y el aumento de los buques asignados a los servicios, que hace que estos estén recuperando las escalas semanales, es probable que la

situación se **normalice** las próximas semanas. Los cambios en la ruta han afectado a la **fiabilidad en los horarios** de las principales compañías navieras de contenedores ha experimentado la **mayor caída intermensual** desde febrero de **2021**. Se destaca a Evergreen como la naviera más confiable de las 13 principales, seguida por CMA CGM, con una fiabilidad del 63,3%. Les siguen seis navieras con una fiabilidad en sus horarios del 50-60%, mientras que las cinco restantes tuvieron una fiabilidad del 40-50%, siendo Yan Ming la menos confiable, con un 45,6%.

En cuanto a los precios de los **fletes marítimos**, la tendencia al alza continúa siendo constante, debido al incremento en los costes operativos derivados de la situación actual. De este modo, el **Shanghai Containerised Freight Index** indicador referente para los fletes marítimos de importación china en todo el mundo, se ha situado en los 2.217,73 puntos en los inicios de febrero, lo que significa un aumento de entorno al 2%, con respecto a la lectura de los inicios del mes de enero, la cual se situó en 2.179,09 puntos. Por su parte, el **Valencia Containerised Freight Index** (VCFI), índice de fletes de exportación desde Valenciaport muestra ya con una mayor claridad las consecuencias derivadas de la coyuntura del momento. En este sentido, para el mes de enero ha registrado un **incremento del 43,53%** con respecto al mes de diciembre, situándose en los 1.779,65 puntos.

Los **cargadores**, por su parte, siguen viéndose afectados, tanto por el incremento en los fletes como por los tiempos de tránsito. Especialmente se siguen viendo afectadas las industrias que operan bajo el concepto de *just in time* y que dependen de manufacturas y materias primas provenientes de Asia, desatacándose principalmente el **sector automovilístico** seguido por el **textil**, la **construcción** y la **electrónica**. En el caso del sector del automóvil, aunque España ha experimentado una afectación limitada, se destaca que Michelin recientemente tuvo que detener su actividad en sus cuatro plantas españolas durante un fin de semana. A nivel europeo, empresas productoras como Tesla y Volvo también han tenido que pausar sus operaciones.

También es importante resaltar el impacto en el **sector** de la **alimentación**, especialmente debido a los retrasos en el envío de productos perecederos con fechas de consumo preferente. Un ejemplo destacado es el caso de los cítricos valencianos, que enfrentan dificultades para encontrar salida al mercado debido al aumento en los días de viaje hacia los mercados asiáticos, lo que hace que la mercancía no pueda llegar en condiciones óptimas. Esta situación se agrava aún más porque los cítricos de otros mercados optan por competir en Europa al no poder llegar a otros países debido a la situación en el Mar Rojo.