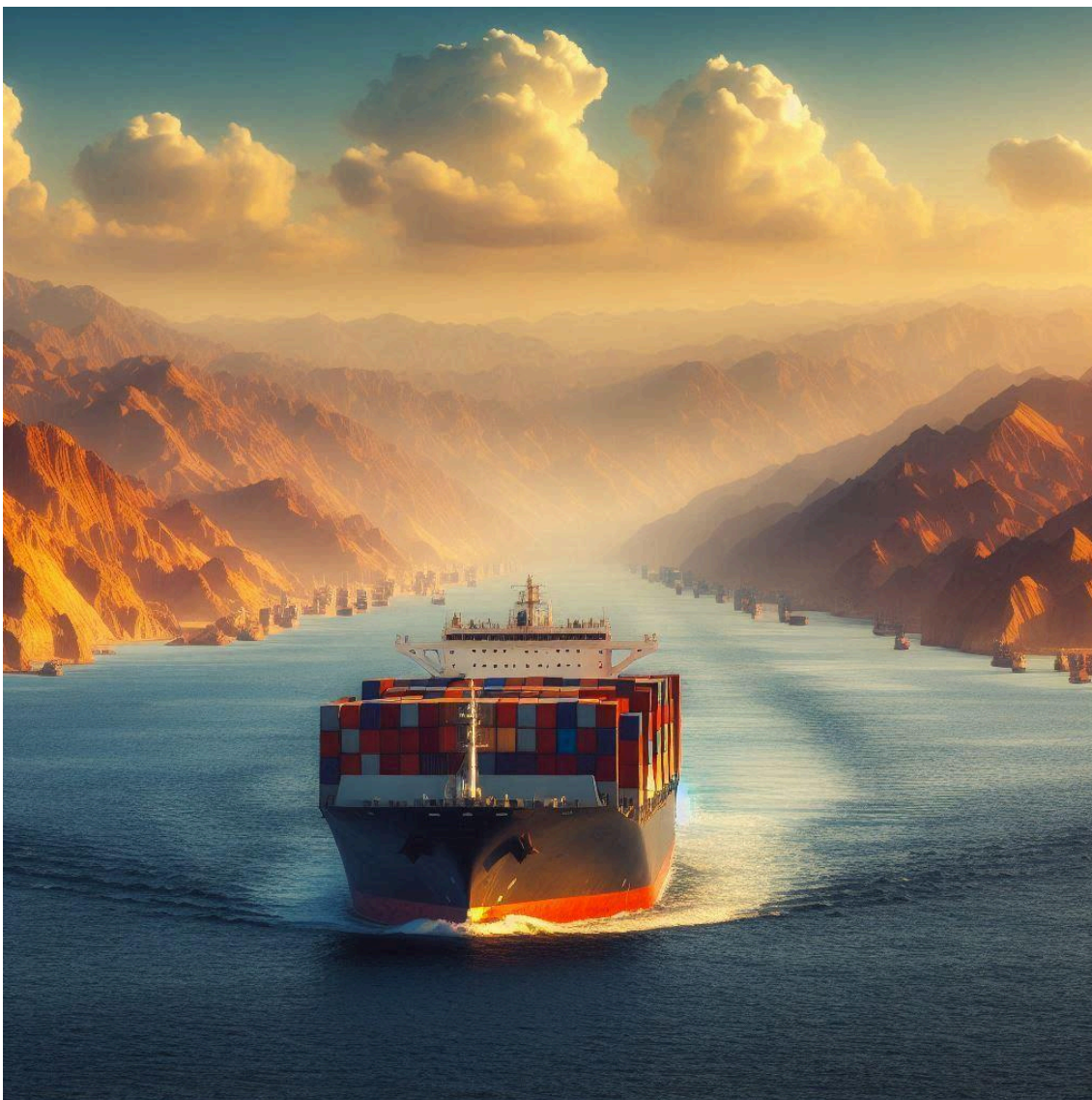


La Crisis del Mar Rojo: Navegando por Aguas Turbulentas en el Comercio Internacional - Estrategias y Recomendaciones – mayo 2024

El Mar Rojo, una de las principales arterias del comercio marítimo, se encuentra en medio de una crisis sin precedentes debido a los ataques de los hutíes a barcos mercantes. Esta situación ha generado repercusiones significativas en las rutas comerciales y la economía global. Analicemos cómo ha evolucionado la situación y cuáles podrían ser las consecuencias a largo plazo.



Tráfico marítimo en el Canal de Suez antes de la crisis:

Antes de la crisis actual, el Mar Rojo era escenario de una intensa actividad marítima. Con más de 23.000 buques transitando por sus aguas anualmente, representaba cerca del 15% del comercio marítimo global. Sin embargo, los ataques de los hutíes han generado una mayor incertidumbre en la región, lo

que ha llevado a las principales navieras del mundo a buscar rutas alternativas. La principal opción ha sido rodear el Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica, lo que añade cerca de 10.000 kilómetros y entre 10 y 15 días de navegación a su viaje. Esta ruta alternativa implica un aumento significativo en los costos y el tiempo de transporte, lo que podría tener un impacto en el comercio internacional.

Los hutíes: ¿Quiénes son y qué papel juegan en el Mar Rojo?

Los ataques de los rebeldes hutíes contra barcos en el Mar Rojo han desatado una tormenta que amenaza la estabilidad económica del planeta. Esta escalada de violencia, enmarcada en la guerra civil yemení y el conflicto Israel-Gaza, tiene un impacto significativo en el comercio internacional y genera repercusiones que van más allá de lo inmediato.

Para comprender la complejidad de la situación, es necesario adentrarse en la historia del movimiento hutí:

- **Origen:** Surgido en la década de 1990 como un movimiento de resurgimiento religioso chií zaidí, liderado por Hussein al-Houthi.
- **Lucha por la representación:** Los zaidis, que gobernaron Yemen durante siglos, fueron marginados tras la guerra civil de 1962. El movimiento hutí buscaba defender sus derechos y resistir al sunnismo radical.
- **Ascenso al poder:** Tras la muerte de al-Houthi en 2004, el movimiento se militarizó y ganó terreno en el norte de Yemen. En 2014, tomó el control de Saada y luego de la capital, Sana.
- **Guerra civil yemení:** Desde 2015, los hutíes se enfrentan al gobierno yemení y una coalición liderada por Arabia Saudita. La guerra ha generado una grave crisis humanitaria.
- **Apoyo de Irán:** Los hutíes reciben apoyo militar y financiero de Irán, lo que ha intensificado la rivalidad regional entre Irán y Arabia Saudita.

Los ataques en el Mar Rojo

- **Motivación:** Los hutíes justifican los ataques como represalia por la ofensiva israelí en Gaza y buscan presionar a Israel para que permita la entrada de ayuda humanitaria.
- **Impacto:** El cierre de la ruta comercial vital ha elevado los costos de transporte, disparado los precios del petróleo y el gas, y amenaza con una escalada inflacionaria global.

- **Consecuencias:** Muchas empresas navieras han suspendido sus operaciones, lo que genera un efecto dominó en las cadenas de suministro.

La comunidad internacional debe actuar con rapidez y decisión para evitar un desenlace aún más grave. La situación en el Mar Rojo es un recordatorio de la necesidad de abordar las causas profundas de los conflictos y buscar soluciones duraderas que garanticen la paz y la estabilidad regional.

Cronología de los ataques al transporte marítimo en el Mar Rojo y el Océano Índico hasta la fecha

A continuación, se presenta una cronología de los ataques más destacados al transporte marítimo en el Mar Rojo y el Océano Índico hasta la fecha:

Noviembre 2023

- Los hutíes secuestran el vehículo de transporte Galaxy Leader en el Mar Rojo.
- Presunto ataque de Irán al buque portacontenedores CMA CGM Symi en el Océano Índico.
- Incautación del MV Central Park por parte de piratas somalíes frente a las costas de Yemen

Diciembre 2023

- El destructor USS Carney derriba tres drones de ataque y asiste a barcos comerciales atacados por misiles balísticos.
- Ataque con misiles de crucero antibuque al buque comercial Strinda.
- Intento de abordaje y ataque con misiles al petrolero Ardmore Encounter.
- Intento de ataque al Maersk Gibraltar.
- Ataque a los buques MSC Alanya y MSC Palatium III, así como al Al-Jasrah, que se incendia.
- Derribo de un dron sobre el Mar Rojo por parte del destructor HMS Diamond.
- Presuntos ataques a dos buques de carga cerca del puerto de Mocha.
- Disparo de dos misiles antibuque hacia el sur del Mar Rojo.
- Ataque con misiles al MSC United VIII.
- Ataque al buque Maersk Hangzhou con un misil terrestre.

Enero 2024

- Disparo de un misil antibuque en el golfo de Adén.
- Ataque al MV Gibraltar Eagle con un misil antibuque.
- Disparo de dos misiles antibuque contra el MV Chem Ranger en el Golfo de Adén.

- Presunto ataque al MV Ocean Jazz, negado por las autoridades estadounidenses.

Febrero 2024

- Presunto ataque a dos buques, el Morning Tide y el Star Nasia.
- Ataque al Star Iris con dos misiles al sur del estrecho de Bab el-Mandeb.
- El MV Rubymar británico dañado en ataque hutí, riesgo de hundimiento. Dron estadounidense derribado en Yemen.
- otro buque mercante fue atacado, resultando dañado. La tripulación abandonó el buque de manera segura.

Marzo 2024

- el buque "Islander" fue alcanzado por 2 misiles balísticos desde Yemen, causando un incendio y daños menores. La tripulación está a salvo y se dirige al siguiente puerto.
- el USS Laboon derribó un misil antibuque en el Golfo de Adén, probablemente dirigido al "Torm Thor", un buque cisterna de productos de EE. UU.
- Los Hutíes atacan el M/V True Confidence, incendio fatal, tripulación abandonada.
- UKMTO informó de un ataque en el estrecho de Bab al-Mandeb, donde un cohete explotó cerca de un buque. Además, aviones estadounidenses y un buque de guerra de la coalición derribaron 5 drones en el Mar Rojo.
- El Rubymar, atacado por hutíes, sufre daños catastróficos y se hunde en el Mar Rojo. Tripulación evacuada.
- el buque MSC Sky II fue atacado con 2 misiles en el Golfo de Adén. Uno impactó, causando daños y un pequeño incendio, sin heridos.
- el buque granelero "True Confidence" fue atacado en el Golfo de Adén, resultando en la trágica muerte de tres marineros y al menos cuatro heridos. Dos de los fallecidos eran filipinos.
- el granelero "Propel Fortune" fue atacado por 2 misiles balísticos antibuque en el Golfo de Adén. Afortunadamente, ambos misiles explotaron sin causar daños ni heridos entre la tripulación. Se descarta un vínculo con Israel, EE. UU. o el Reino Unido. Los hutíes lanzaron un ataque masivo contra buques de guerra en el Mar Rojo y el Golfo de Adén. Las fuerzas de la coalición derribaron 15 drones de ataque, incluyendo 4 por la fragata danesa.
- UKMTO informa de ataque en el sur del Mar Rojo. El buque "Pinocho" de 4900 TEU evitó dos misiles.
- se reportó un ataque a un petrolero que anteriormente tenía afiliación israelí pero cambió de propietarios. Los hutíes podrían haber actuado

con información desactualizada. los hutíes lanzaron otros 3 misiles balísticos antibuque, pero sin que ningún buque fuera alcanzado.

- se informó de una explosión cerca de un buque mercante (MV Mado) en el Golfo de Adén. Fuerzas estadounidenses destruyeron 5 lanchas y un avión no tripulado en Yemen.

Abril 2024

- se reportó otro ataque en el sur del Mar Rojo. El capitán informó de 2 misiles cerca del buque. Uno fue derribado, el otro cayó al agua.
- el buque Maersk "Maersk Yorktown" fue atacado con un misil balístico antibuque. Dos buques de guerra estadounidenses lo escoltaron y destruyeron el misil.
- Las fuerzas estadounidenses destruyeron 3 drones de ataque que fueron lanzados hacia el Mar Rojo y el Golfo de Adén, así como otros 8 drones dentro de Yemen.
- el MSC Aries fue capturado por autoridades iraníes en el estrecho de Ormuz, en aguas internacionales.
- La crisis se extiende al estrecho de Ormuz. Fuerzas militares iraníes abordaron el "MSC Aries" de 15,000 TEU, similar al incidente del "Galaxy Leader"
- Las fuerzas estadounidenses destruyeron dos drones de ataque en la parte de Yemen controlada por los hutíes.
- Fuerzas estadounidenses derriban un misil balístico antibuque dirigido al buque portacontenedores "Maersk Yorktown". Sin daños reportados en el buque.
- Ataque de dron a buque en el Océano Índico, cerca del Cuerno de África. Presunto objetivo: "MSC Orion", sin confirmación oficial.
- UKMTO reporta aproximación sospechosa a buque mercante en Golfo de Adén. Hutíes reclaman ataque al "MSC Darwin VI". Fuerzas estadounidenses derriban 5 drones en Mar Rojo.
- se lanzaron tres misiles contra dos aviones cisterna, "Maisha" y "Andrómeda Star", en el Mar Rojo. "Andrómeda Star" sufrió daños menores. El buque atacado transportaba petróleo de Rusia a la India.

Tres misiles antibuque disparados contra el buque granelero "Cyclades", confirmado por el Comando Central de Estados Unidos. No hay heridos, algunos daños reportados por UKMTO.

Mayo 2024

- Según UKMTO, hubo un ataque contra los buques portacontenedores "MSC Gina" y "MSC Diego" en el Golfo de Adén.
- Las fuerzas estadounidenses derribaron un avión no tripulado sobre el Mar Rojo. No hay informes sobre el objetivo del dron.

- Según UKMTO, hubo un ataque contra los buques portacontenedores "MSC Gina" y "MSC Diego" en el Golfo de Adén.
- las fuerzas estadounidenses y de la coalición derribaron 4 drones lanzados por los hutíes sobre el Golfo de Adén y el Mar Rojo. No hay informes de ataques específicos a embarcaciones.
- **El líder de los hutíes declara en un discurso televisado que todos los barcos que se dirijan a puertos israelíes serán atacados, y no sólo en la región del Mar Rojo**
- Otro buque ha sido atacado en el sur del Mar Rojo. Según UKMTO, el capitán de un buque ha confirmado que sufrió daños menores después de haber sido golpeado por un objeto desconocido. Se informó que el buque y la tripulación estaban a salvo y continuando.

Esta cronología muestra una serie de ataques contra buques comerciales y militares en la región, llevados a cabo por los hutíes y presuntamente por Irán. Los ataques han causado daños y han generado preocupación en la comunidad internacional. Además, amenazan con ampliar sus ataques al océano Índico y al Mediterráneo en su escalada contra Israel.

Consecuencias del Cambio de Ruta y Reorganización en el Mar Rojo:

El cambio de ruta y la reorganización en el Mar Rojo están generando consecuencias significativas en el comercio marítimo, afectando los tiempos de tránsito, los costos logísticos y la estabilidad de las cadenas de suministro a nivel global. Estas alteraciones están impulsando ajustes estratégicos y operativos en las empresas navieras y en los actores del comercio internacional para hacer frente a los nuevos desafíos.

1. **Aumento del tiempo de tránsito:** El cambio de ruta hacia el Cabo de Nueva Esperanza ha aumentado la duración del viaje en hasta 15 días, generando la necesidad de más buques y resultando en mayores emisiones de CO2.
2. **Aumento de los costes de transporte:** Este incremento en la duración del viaje y la velocidad se traduce en recargos adicionales en los costes del transporte marítimo que ha provocado un aumento considerable en las tarifas de flete.
3. **Impacto en los Armadores:** Los armadores han experimentado una disminución de ingresos en el último trimestre del 2023, con pérdidas en algunos casos y expectativas desfavorables debido al exceso de tonelaje en el mercado y la lenta recuperación de la demanda. Sin embargo, ahora se anuncia una nueva época dorada para las

navieras y armadores. La implementación de prácticas como el "feederling" trasladando la carga a buques más pequeños en puertos estratégicos ha sido una respuesta para abordar esta situación. Sin embargo, la disponibilidad de equipos y las rotaciones de buques continúan siendo un desafío. En última instancia, la crisis del Mar Rojo ha provocado la mayor caída intermensual de la fiabilidad de los schedules de las navieras desde febrero de 2021

4. **Repercusiones en las Cadenas de Suministro. Escasez de contenedores vacíos:** Escasez de contenedores vacíos La reorganización que las principales compañías navieras están llevando a cabo en los servicios marítimos entre Asia y Europa como respuesta a la tensión en el Mar Rojo está teniendo un impacto significativo en las cadenas de suministro y las operaciones logísticas. Una de las consecuencias directas de esta medida es la escasez de contenedores vacíos en los puertos asiáticos para satisfacer la demanda de exportación, lo que podría provocar un quiebre en la cadena de suministro si esta situación perdura. Se ha observado un desequilibrio en los puertos asiáticos, donde la disponibilidad de contenedores vacíos no es suficiente para cubrir la demanda, lo que está llevando a una acumulación de contenedores vacíos en los principales puertos europeos, incluido Valencia. Esto se debe, en parte, al tiempo adicional que los buques pasan en el mar, dificultando la reposición natural de los contenedores. Además, para compensar el tiempo perdido en el mar, las navieras están reduciendo los tiempos de escala en puerto, priorizando la descarga de importaciones y la carga de exportaciones, lo que afecta la operativa de recogida de contenedores vacíos y contribuye a su acumulación en las terminales portuarias.
5. **Perspectivas Futuras:** En general, la situación en el Mar Rojo presenta un panorama complejo e incierto para el transporte marítimo. Es probable que los efectos se prolonguen a corto y medio plazo, con un impacto significativo en los costos, las rutas y la seguridad del comercio marítimo global. La incertidumbre persistirá mientras los buques continúen desviándose por el Cabo de Buena Esperanza. Europa parece ser el principal afectado por esta crisis, mientras que otras rutas comerciales permanecen relativamente estables.

Tráfico marítimo en el Canal de Suez después de la Crisis.

Desde el inicio de la crisis, se ha observado una disminución drástica en el tráfico marítimo, con buques desviándose hacia rutas alternativas para evitar los peligros y bloqueos. Las principales compañías navieras, incluidas MSC, Maersk, CMA CGM, COSCO, Hapag-Lloyd y Evergreen Marine Corporation, suspendieron el tráfico de barcos a través del Mar Rojo debido a los ataques.

Situación actual (a fecha de 9 de mayo de 2024):

Antes de la crisis del Mar Rojo: La media diaria de tránsito de buques el pasado mes de octubre, antes de que se desatara la crisis del mar Rojo, era en el Canal de Suez de 76,3 barcos frente a los 50,4 buques de Buena Esperanza.

Seis meses después: Estas cifras se han duplicado en el caso de Buena Esperanza y dividido por dos en el caso de Suez.

En concreto, se ha duplicado el tráfico por Buena Esperanza (86 buques/día) mientras que Suez se ha visto reducida a la mitad (35 buques/día se ha pasado

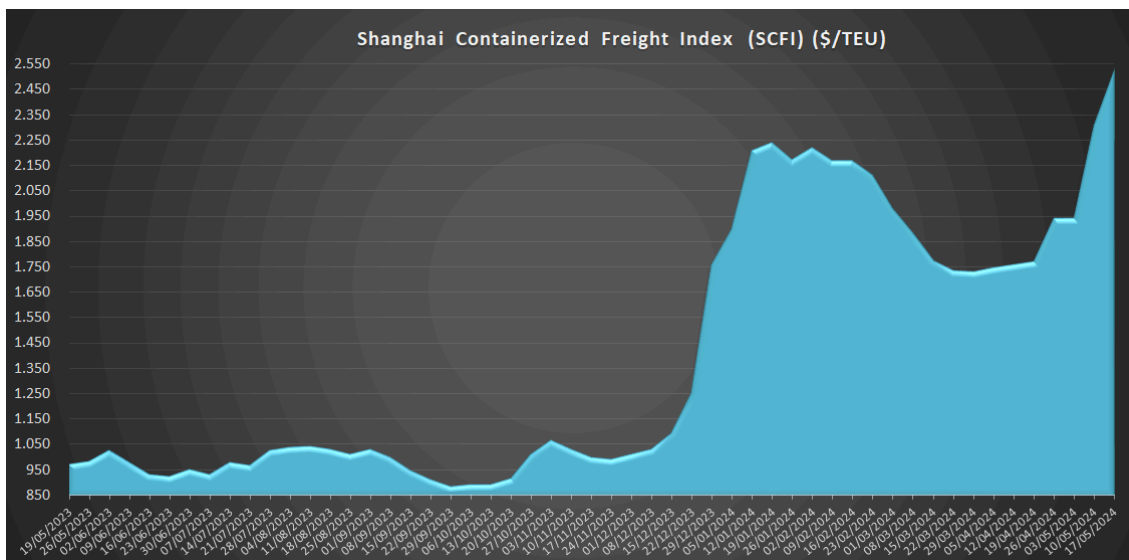
Dominio de los cargueros en Buena Esperanza: En el Cabo, los cargueros son los que dominan el panorama, triplicando el número que pasa por Suez (69 frente a 17). Los buques tanque, en cambio, mantienen un perfil similar en ambas rutas (17 en Suez y 18 en Buena Esperanza).

Consecuencias del cambio: Esta nueva realidad trae consigo importantes repercusiones. Buena Esperanza se enfrenta a una congestión sin precedentes, lo que podría generar retrasos y un aumento de los costos. Egipto, por su parte, sufre un duro golpe económico al ver reducidos considerablemente los ingresos por las tarifas del Canal de Suez.

En resumen, la situación requiere una atención constante para evitar un deterioro mayor y buscar soluciones que restauren la estabilidad en la región. Además, el transporte marítimo enfrenta desafíos adicionales debido a la crisis del Mar Rojo, la sequía del Canal de Panamá y la invasión rusa de Ucrania, según Alphaliner.

Análisis de los fletes del SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) desde diciembre de 2023 hasta mayo de 2024

En este contexto, el Índice de Fletes de Carga Contenerizada de Shanghái (SCFI) se convierte en una herramienta fundamental para comprender el estado del comercio internacional. Este índice, que se publica semanalmente, refleja el precio del transporte marítimo de contenedores en las principales rutas comerciales desde Shanghái, el puerto más grande del mundo. El SCFI nos permite observar las tendencias en los precios del transporte marítimo, lo que a su vez puede ser un indicador de la salud del comercio mundial.



El SCFI ha mostrado una notable volatilidad desde principios de 2024, en el contexto de la creciente crisis en el Mar Rojo.

- **Diciembre 2023:** El índice cerró con un ascenso significativo del 14,7% respecto a la semana anterior. Esta subida inicial marcó el comienzo de una serie de fluctuaciones influenciadas por la inestabilidad geopolítica.
- **Enero 2024:** El índice continuó fluctuando, con valores un 1,5% más que la semana anterior, reflejando una creciente preocupación por la seguridad en las rutas marítimas.
- **Febrero 2024:** Se observó una tendencia a la baja en los primeros días de febrero, una disminución del 2,6% respecto a la semana anterior. Sin embargo, la volatilidad persistió con una bajada del -6,2% el 1 de marzo
- **Marzo 2024:** El índice continuó bajando a principios de marzo, un descenso del -6% respecto a la semana anterior. La incertidumbre en la región siguió afectando los costos de los fletes.
- **Abril 2024:** A mediados de abril, se observó un aumento gradual, un ligero ascenso del 0,7%. Este incremento se consolidó el 26 de abril, reflejando un ascenso del 9,7%.
- **Mayo 2024:** La tendencia alcista se intensificó alcanzando el 10 de mayo, un aumento del 18,82% respecto a la semana anterior. El 17 de mayo, el índice alcanzó un pico con un ascenso del 9,32% respecto a la

semana anterior, y un aumento del 159% comparado con el mismo periodo en 2023.

Recomendaciones para Importadores y Exportadores

Ante esta crisis, importadores y exportadores deben tomar medidas proactivas:

1. **Planificación Anticipada:** Es crucial que los importadores y exportadores planifiquen con suficiente antelación sus operaciones, teniendo en cuenta los tiempos de tránsito adicionales y la incertidumbre en las rutas marítimas. Esto implica programar envíos y coordinarse con proveedores y clientes de manera efectiva.
2. **Revisión de Estrategias:** Se recomienda revisar y ajustar las estrategias comerciales y logísticas para adaptarse a la nueva situación. Esto puede incluir diversificar las rutas de transporte, buscar proveedores alternativos o explorar nuevos mercados.
3. **Gestión de Stock:** Ante la posibilidad de retrasos en la entrega de mercancías, es fundamental mantener niveles de inventario adecuados para evitar interrupciones en la cadena de suministro. Aumentar los niveles de stock de seguridad en productos clave será una medida preventiva eficaz.
4. **Revisión de Coberturas de Seguros:** Se aconseja revisar las coberturas de los seguros de mercancías para asegurarse de estar protegidos contra posibles pérdidas o daños durante el transporte, especialmente en eventos relacionados con la situación en el Mar Rojo.
5. **Consideración de Costos Adicionales:** Es importante tener en cuenta los costos adicionales asociados con los tiempos de tránsito más largos y las posibles desviaciones de rutas. Esto incluye tarifas de almacenamiento, cargos por retraso y otros gastos imprevistos que puedan surgir.
6. **Evaluación de Tiempos de Tránsito:** Se recomienda revisar y ajustar las expectativas de tiempos de entrega en función de los posibles retrasos en el transporte marítimo. Esto ayudará a gestionar las expectativas de los clientes y a planificar de manera más efectiva las operaciones.

La crisis en el Mar Rojo ha provocado fluctuaciones significativas en los fletes desde Shanghái, con un marcado aumento en los costos a medida que la

situación se deteriora. Los operadores de buques enfrentan mayores riesgos y costos operativos debido a la inseguridad en la región, lo que ha llevado a un aumento en los precios de los fletes para cubrir estos riesgos adicionales.

Estamos observando una situación de congestión similar a la vista durante la pandemia. Xeneta señala que las nuevas redes de transbordo, creadas para reducir el impacto de los desvíos del Mar Rojo, han contribuido a una mayor congestión.

En conclusión, la crisis en el Mar Rojo ha destacado la necesidad crítica de mantenerse actualizado sobre los eventos que afectan el comercio internacional. Es fundamental estar al tanto de los desarrollos en esta región clave para tomar decisiones informadas y proactivas. En Illice Universal Logistics nos comprometemos a mantener a nuestros clientes informados sobre la situación en el Mar Rojo y a buscar constantemente soluciones y alternativas para garantizar la continuidad de sus operaciones. Seguiremos monitoreando de cerca la carga, buscando formas de mitigar los impactos y adaptándonos ágilmente a los cambios del mercado. Esta comunicación abierta es esencial para enfrentar los desafíos actuales y futuros.

Fuentes:

Edwards, Christian. (12/01/2024). ¿Quiénes son los hutíes y por qué EE.UU. y Reino Unido atacaron Yemen? CNN.

<https://cnnespanol.cnn.com/2024/01/12/quien-son-huties-yemen-eeuu-reino-unido-atacan-trax/>

Contreras, Alonso. (05/02/2024) “La crisis del Mar Rojo... ¿A dónde nos conduce?”. *Naucher Global*.

<https://www.naucher.com/la-crisis-del-mar-rojo-a-donde-nos-conduce/>

(09/02/2024) “La crisis del Mar Rojo afecta marginalmente a la capacidad entre Asia y el Mediterráneo”. *Diario del Puerto*.

<https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/la-crisis-del-mar-rojo-afecta-marginalmente-a-la-capacidad-entre-asia-y-el-mediterraneo-NM18504449>

(12/02/2024). “Sobrecapacidad en el mercado del transporte marítimo se hará aún más evidente cuando disminuyan las perturbaciones en el Mar Rojo”.

Mundo Marítimo.

<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/sobrecapacidad-en-el-mercado-del-transporte-maritimo-se-hara-aun-mas-evidente-cuando-disminuyan-las-perturbaciones-en-el-mar-rojo>

(19/02/2024). Crisis del mar Rojo. *Wikipedia, La enciclopedia libre*. Fecha de consulta: 12:27, febrero 19, 2024

desde https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Crisis_del_mar_Rojo&oldid=158297813.

(19/02/2024) <https://www.ace-cargadores.com/home/>