

ODNUM

CONSULTORIA ESTRATEGICA

**La crisis del Mar Rojo: La amenaza al comercio
mundial**

Enero 2024

Consultoría estratégica. Brindamos soluciones adaptadas a las necesidades únicas de cada cliente.

- **Quienes son los Hutes**

Los **hutíes** (الحوثيون) son un grupo insurgente, fundamentalmente **chiita**, situado en Yemen. Es una organización política armada islamista que surgió en la década de 1990. En el inicio se les consideraba un movimiento teológico de carácter moderado. Surge como una organización conocida como *La Juventud Creyente* (BY) fundada en 1992 por **Mohammed al-Houthi** y por su hermano **Hussein al-Houthi**. El movimiento hutí sigue, desde su radicalización a partir de la invasión de Irak, una ideología en la que predominan los principios religiosos, la ideología nacionalista y discursos populistas imitando a Hezbolá. El **eslogan** del grupo es **Dios es grande, muerte a Estados Unidos, muerte a Israel, maldición a los judíos, victoria al Islam**. Este lema está basado en gran parte en el lema del Irán durante la revolución.

- **el Mar Rojo**

El Canal de Suez proporciona la ruta marítima más corta entre Europa y Asia y es una de las vías navegables más transitadas del mundo, unas 50 embarcaciones la cruzan diariamente

Un carguero que salga de Taiwán con destino a los Países Bajos y utilice la vía del Canal de Suez tarda 25 días en recorrer las 10.000 millas náuticas (18.250 kilómetros) que separan un punto del otro.

Pero si esta misma embarcación debe utilizar la

Ruta alternativa evitando el mar Rojo

Vía mar Rojo/Canal de Suez	Vía Cabo de B. Esperanza
10.000 millas náuticas (18.520km) 25,5 días*	13.500 millas náuticas (25.002km) 34 días*

*Basado en la velocidad promedio de 16,48 nudos de barcos de contenedores ultragrandes



Fuente: Veson Nautical

BBC

**ENRIQUE BLANCO CABEZA
ODNUM CONSULTORÍA ESTRATÉGICA**

ruta del Cabo de Buena Esperanza tendrá que recorrer 13.500 millas (25.002 kilómetros) y tardara unos 34 días, explicaron desde Veson Nautical.

En 2022 más de 22.000 buques la utilizaron, lo cual implica que por ella pasó el 12% del tráfico internacional de mercancías, según el Foro Económico Mundial de Davos.

Por la vía puede pasar el 61% de la actual flota mundial de petroleros, el 92% de la de buques de carga a granel (carga completa) y 100% de los portacontenedores, portavehículos y buques de carga general, aseguraron las autoridades egipcias.

En 2022, Egipto, país que lo controla a través de la Autoridad del Canal de Suez, obtuvo alrededor de US\$7.000 millones gracias a las tarifas que cobra a las embarcaciones por pasar por el canal, lo que supone alrededor del 2% del Producto Interior Bruto (PIB).

- **Situación en el Mar Rojo**

Antes del actual conflicto, el accidente del Ever Given, a principios de 2021, el enorme barco de 400 metros de largo y 60 de ancho, que realizaba su viaje desde el puerto chino de Yantián, hasta el puerto de Rotterdam en Países Bajos, taponó el paso provocando una crisis comercial durante más de 10 días e hizo que muchos comenzaran a estudiar opciones a esta ruta.

Esto significó unas pérdidas semanales para el comercio mundial de entre los 6.000 y los 10.000 millones de dólares. Y es que el transporte marítimo supone entre el 70% y el 80% del comercio mundial, según datos de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, y el 13% de ese comercio pasaba por el canal de Suez.

Israel y Emiratos Árabes Unidos (EAU) plantearon la posibilidad de construir un nuevo canal desde el puerto israelí de Eilat **atravesando el desierto de Néguev** hasta el Mediterráneo. Sin embargo, los costos del proyecto lo hacen inviable.

Expertos creen que la excavación de los canales a lo largo de los aproximadamente 250 kilómetros del extremo oriental de la península del Sinaí, cortando colinas de cientos de metros de altura, requerirá una inversión de más de **US\$100.000**

millones.

La incorporación de la vía férrea Londres-Estambul-Pekín al megaproyecto de "La Nueva Ruta de la Seda" ha sido presentada por las autoridades chinas y turcas como una opción segura, pero también hay muchas dudas sobre su factibilidad y rentabilidad.

La actual **situación** en el mar Rojo sigue siendo **inestable**, ya que algunas navieras siguen evitando la zona, mientras que otras han regresado tras una nueva **operación de seguridad liderada por Estados Unidos**. Esto pone de manifiesto el riesgo que supone navegar por esta importante ruta comercial.

Los **huties**, apoyados por Irán, han afirmado que **los ataques son respuesta a Israel** por sus recientes acciones militares contra Hamas en Gaza y que **sus objetivos son buques que cargan armamento** desde EEUU y Europa, no siendo así en la totalidad de las ocasiones.

Las **principales navieras** mundiales, como Hapag-Lloyd, Evergreen Line y MSC, han mantenido su **decisión de desviar sus buques** por el Cabo de Buena Esperanza, en el extremo sur de África, en contra de la decisión de **otros cargadores**, los cuales **han reanudado el tránsito** en la crítica vía fluvial a pesar de los continuos ataques a buques comerciales por parte de militantes hutíes. **Las principales Navieras** que han visto afectada la navegación por el Mar Rojo son Mediterranean Shipping Company (MSC), la petrolera BP, las navieras chinas Cosco, OOCL y Evergreen Marine, la francesa CMA, la danesa Maersk y la alemana Hapag-Lloyd

La **naviera danesa Maersk** anunció que **reanudaría el tránsito** por el mar Rojo y el golfo de Adén, después de que la operación "Prosperity Guardian" comenzará a operar en la zona. La operación está diseñada para proteger la navegación comercial de los ataques de los rebeldes hutíes de Yemen.

La **empresa francesa CMA CGM**, que también ha reanudado el tránsito por el mar Rojo, ha dicho que está elaborando **planes para aumentar gradualmente el número de buques que transitan** por la zona. Sin embargo, la compañía ha dejado claro que la seguridad sigue siendo su principal prioridad.

ENRIQUE BLANCO CABEZA
ODNUM CONSULTORÍA ESTRATÉGICA

El **1 enero 2024** el **destructor iraní Alborz** atravesó el estrecho de Bab el-Mandeb y accedió en el mar Rojo en medio de las crecientes tensiones en la región.

El despliegue de destructores en el Mar Rojo se produce después de que la marina norteamericana se enfrentara y destruyera tres barcos hutíes, frustrando el secuestro de un buque portacontenedores.

Los medios estatales iraníes no proporcionaron más información sobre la misión del destructor. Sin embargo, en el comunicado oficial, Irán declaró que su flota naval ha estado operando en la región del Mar Rojo para "asegurar las rutas marítimas, repeler a los piratas, entre otros propósitos desde 2009". También es importante señalar que en **2009, Irán tenía un buque de inteligencia encubierto** que parecía un buque de carga estacionado cerca de Eritrea **que proporcionaba inteligencia a los hutíes** durante sus guerras contra el régimen de Saleh.

Además, el mismo día, una **delegación hutí se reunió** con funcionarios iraníes, incluido **el ministro de Relaciones Exteriores de Irán**.

- **Efectos de la crisis: Aumento de los costes de transporte y aumento del precio de los productos**

Los efectos ya pueden notarse en la economía global: desde el 8 de diciembre hasta el 15 de diciembre, los fletes marítimos mundiales han subido cerca del 10%, de poco más 1.000 dólares por contenedor y entrega hasta rozar los 1.100, según el SCFI Comprehensive Container Freight Rate Index. Maersk, CMA CGM y Hapag-Lloyd ya han confirmado estos aumentos. La nueva tarifas suman **1000\$** a un contenedor rumbo **hacia el Este** a través del canal de Suez, y **1500\$** para los que van rumbo **hacia el Oeste** a través del golfo de Adén

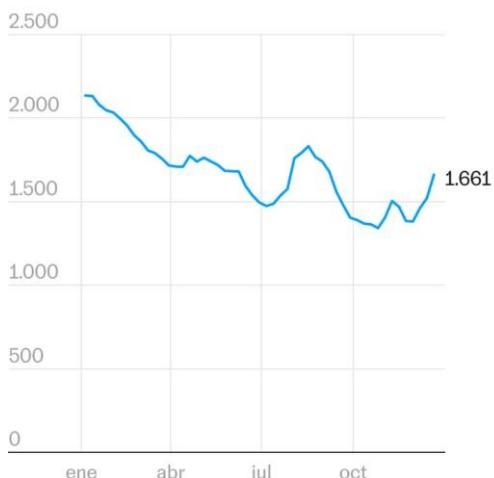
Y seguirán haciéndolo por varios motivos: tienen que hacer una ruta un 31% más larga, lo que supone 1 millón de € en combustible para un barco que salga de Shanghái hacia Rotterdam; el cambio de ruta y el bloqueo reducirá la cantidad de barcos disponibles; y el carburante pasará a ser más caro. El Brent ya ha registrado una subida del 8% desde la semana pasada. Por otro lado, las compañías de seguro han incrementado las cuotas como a las compañías navieras como consecuencia de la inestabilidad en la zona.

ENRIQUE BLANCO CABEZA
ODNUM CONSULTORÍA ESTRATÉGICA

Los **precios de los productos** que se transportan por el mar Rojo, como son el petróleo, el gas, los alimentos y los productos electrónicos están **subiendo**, lo que supone un **impacto significativo en las empresas** y los **consumidores**.

Precio del transporte de marítimo en 2023

Índice Drewry (WCI). Dólares por contenedor de 40 pies



Fuente: drewry.co.uk. EL PAÍS

- **¿Quién acusa más los efectos de la crisis?**

EEUU ha sido la primera nación en iniciar la toma de decisiones en respuesta a los ataques, pero la motivación puede que nos sea exclusivamente económica. Las navieras han aprendido las lecciones aprendidas del caso de Ever Given y tienen mayor capacidad de aguante que antes de la pandemia, por lo que económicamente son más solventes. Sin embargo, Israel sí se ve amenazada por los Huthíes, y, tanto a americanos como a los judíos, les interesa internacionalizar el conflicto. Sin embargo, saben que un ataque terrestre en Yemen podría desestabilizar la zona, ahora casi pacificada tras la intervención de China.

La UE sabe que va a ser la que más sufra las consecuencias económicas, por lo que rápidamente se ha unido a la fuerza estadounidense para abrir el tráfico marítimo. De todas formas, ahora se podrá ver quien no ha observado el embargo energético impuesto a Rusia y es capaz de no sufrir un incremento en los precios de los combustibles.

**ENRIQUE BLANCO CABEZA
ODNUM CONSULTORÍA ESTRATÉGICA**

Inicialmente, China no parece especialmente preocupada por la situación internacional en la zona. Principalmente porque Arabia Saudí ha dejado de ser su principal proveedor de petróleo. China aumentó en mayo las importaciones de petróleo proveniente de Rusia en un 15,3 % en comparación con las cifras del año anterior, según datos de la Administración General de Aduanas del país.

Las importaciones totales de crudo ruso por parte de China ascendieron a 9,71 millones de toneladas métricas, equivalente a 2,29 millones de barriles por día (bpd), 1,3 millones de toneladas más que en el mismo periodo del 2022. Este significativo incremento en las importaciones de crudo ruso posiciona a Rusia como el principal proveedor de petróleo de China, dejando atrás a Arabia Saudita, quien experimentó una disminución del 16 % en sus exportaciones de crudo a China, totalizando 7,32 millones de toneladas métricas en mayo.

El comercio entre China y Rusia ha alcanzado niveles récord, con un valor de 20,5 mil millones de dólares en mayo según datos aportados por Pekín, consolidando aún más su estrecha relación comercial.

El gigante asiático se ha convertido en el mayor socio energético de Rusia, y se espera que las entregas de energía rusa a China aumenten en un 40 % durante este año, según declaraciones del viceprimer ministro ruso Alexander Novak el pasado mes de mayo.

Sin embargo, China podría ser uno de los principales beneficiarios de la situación creada. Después de intervenir entre Irán y Arabia Saudí y conseguir un respetado alto el fuego en Yemen, entre Arabia Saudí y las guerrillas hutíes, el cierre de la entrada al mediterráneo puede que obligue a replantearse la olvidada Ruta marítima de la seda.

- **La ruta marítima de la seda**

Después de la Gran Crisis de 2008-2009, Grecia tuvo que llevar a cabo reformas y privatizaciones para pagar sus deudas tras el rescate financiero internacional. En este punto cabe mencionar que a día de hoy no existe una política portuaria común de la

ENRIQUE BLANCO CABEZA
ODNUM CONSULTORÍA ESTRATÉGICA

UE. Este vacío legal permite que los países miembros tomen decisiones críticas de forma autónoma y sin consultar a la Comisión Europea, tales como la administración y el control de puertos europeos por parte de empresas extranjeras.

El gigante estatal chino, Cosco, vio una oportunidad para entrar en la industria portuaria de un país en crisis. Fue así como adquirió el 51% del **Pireo**, bajo un acuerdo que le permitiría hacerse con el 67% cinco años después. Con esa operación, ahora Pekín maneja uno de los puertos más importantes del mundo, ubicado en el cruce de Europa, Asia y África.

La misma compañía está en conversaciones para adquirir una participación en el puerto de **Hamburgo**, Alemania. Si llegara a concretarse, sería la octava mega inversión portuaria de Cosco en Europa. La terminal del puerto de **Nápoles**, que es administrada por COSCO, merece particular atención, desde la cual China puede observar directamente la principal base militar de la OTAN en el Mediterráneo

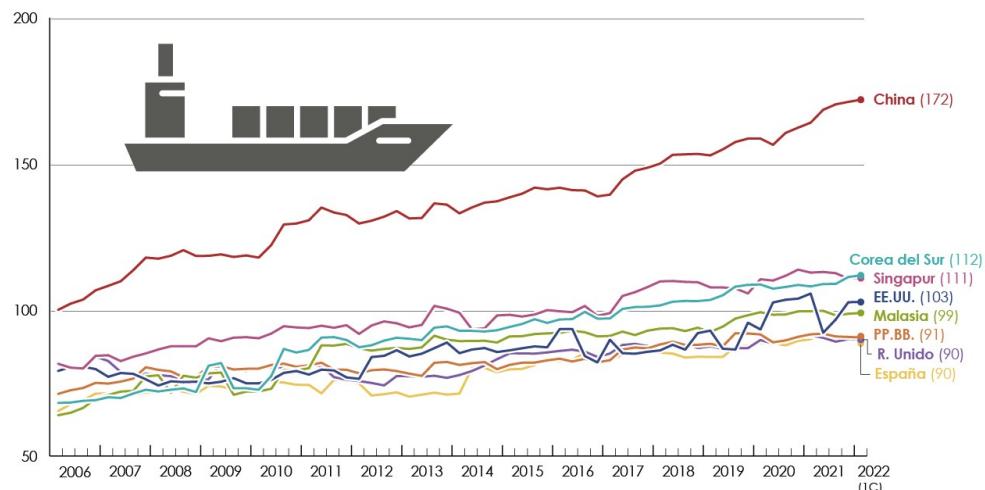
Y otro de los gigantes chinos, Shanghai International Port Group, se acaba de hacer con el control del puerto israelí de **Haifa**.

Esos son algunos de los capítulos más recientes de una larga historia de expansión portuaria, que en los últimos años se ha dado en el contexto de la llamada **Ruta Marítima de la Seda**, iniciativa que forma parte de un plan más amplio de inversión de los capitales chinos en obras de infraestructura alrededor del mundo.

Nadie puede con China en el mar

Países con el índice de conectividad del transporte marítimo* más alto

Dato de China del primer cuatrimestre de 2006=100



Autor:
Álvaro Merino (2022)

Fuente:
UNCTAD (2022)

*Mide el nivel de integración de un país en la red global de rutas de transporte marítimo comercial a partir de datos del tamaño y la capacidad de las flotas nacionales y las conexiones de cada puerto



Fuente: El Orden Mundial

Distintas estimaciones apuntan a que empresas del gigante asiático controlan actualmente cerca de 100 puertos en más de 60 países.

James R. Holmes, profesor de Estrategia Marítima en la Escuela de Guerra Naval de Estados Unidos, opina que "El objetivo es crear un ciclo autosustentable entre **el comercio, el poder militar y la influencia diplomática**". El acceso a los puertos en el exterior le permite a China desarrollar las redes comerciales y aumentar su riqueza. Luego, explica Holmes, el país reinvierte parte de esos fondos en sus fuerzas navales, terrestres, aéreas y de misiles de apoyo. Y al tener un mayor poder económico, Pekín consigue "una palanca diplomática para influir en las naciones anfitrionas", donde funcionan los puertos con capitales chinos, apunta el experto.

Está, por ejemplo, el caso de **Yibuti**, situado a la entrada del mar Rojo y el Canal de Suez, donde un puerto marítimo se convirtió en la **primera base militar de China en el extranjero**. La militarización de ese puerto ha sido vista por algunos analistas como una advertencia frente a los intereses portuarios que China puede tener en otros países como Tanzania, Emiratos Árabes Unidos, Pakistán o Myanmar.

China persigue un modelo comercial-diplomático con un perfil militar bajo o

desapercibido. En este sentido, académicos y expertos en seguridad y defensa señalan la estrecha vinculación entre la Armada del Ejército Popular de Liberación (EPL), el brazo militar del Partido Comunista Chino, y las compañías en manos del Estado chino. De esta forma, la compañía estatal COSCO, que pertenece y obedece al Gobierno de la República Popular, puede proporcionar a la Armada del EPL un acceso prioritario a los puertos marítimos bajo su administración, sin necesidad de establecer una base naval militar permanente.

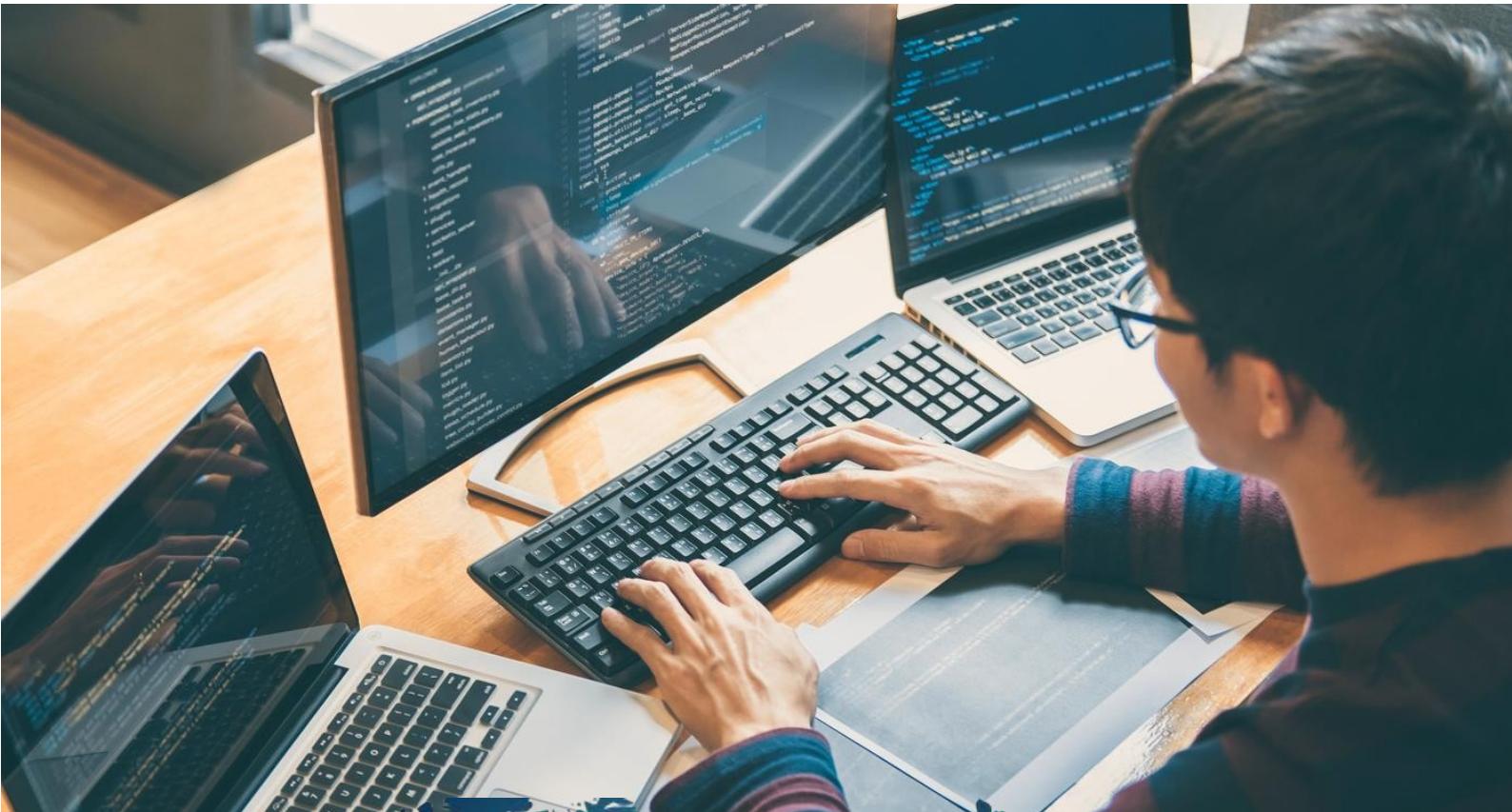
- Consecuencias en España

La situación también está llevando a algunas embarcaciones a **suspender la ruta mediterránea y llegar a Europa** por el cabo de Buena Esperanza, un itinerario mucho más largo y costoso. Esto está **aumentando los costes de transporte** para las empresas españolas, lo que podría repercutir en los precios de los productos finales.

El **parón industrial** está provocando problemas de abastecimiento a las fábricas en territorio nacional. Esto podría afectar a la **producción y a la distribución** de bienes y servicios, lo que podría tener un impacto negativo en la economía española.

El **Gobierno de España, presionado por sus socios, se desmarcó de la operación militar** desplegada por el Ejército de EEUU en la zona de conflicto de Oriente Medio. Después de dar por hecha la presencia de la Armada española, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, habló con Joe Biden para comunicarle que, pese a que respaldaba una misión específica de la UE en el mar Rojo, el Ejército español no se sumaría a la misma.

Esta decisión ha sido criticada por algunos sectores, que consideran que España debería contribuir a la seguridad en la zona para proteger el comercio internacional. Sin embargo, el Gobierno español ha defendido su decisión argumentando que no quiere implicarse en un conflicto armado. Además, podría poner en duda si España mantiene el embargo del gas y del petróleo ruso.



CONTACTA CON NOSOTROS

+ 34 636 721 050



contacto@odnum.eu



<https://odnum.eu>

