

*Fernando González Laxe**

VULNERABILIDAD DE LOS *CHOKE POINTS* OCEÁNICOS E IMPLICACIONES ECONÓMICAS DEL CONFLICTO EN EL MAR ROJO

El transporte marítimo se ha visto perturbado en las aguas estratégicas del mar Rojo a consecuencia de los ataques de los *hutíes* a las embarcaciones que transitaban por el estrecho de Bab el-Mandeb y enfilaban el canal de Suez, provocando una alteración de las rutas de dichos buques. Tales circunstancias provocaron la determinación de desviar los barcos por el cabo de Buena Esperanza, alargando las rutas, aumentando los días de navegación, generando una modificación de las cadenas globales de suministro, alzando los fletes, incrementando los costes de explotación y elevando los niveles de contaminación.

Las consecuencias económicas todavía no se pueden calcular con exactitud en la medida que el conflicto continúa latente. Ahora bien, los impactos son amplios y se traducen en fuertes disrupciones en lo que atañe a las cancelaciones de itinerarios, suspensión de escalas, reducción de los índices de confiabilidad y recargos en las primas de seguros.

El trabajo analiza dichos acontecimientos y evalúa los efectos que ello supone, enfatizando la oportunidad para los nuevos puertos complementarios y sustitutos.

Palabras clave: economía marítima, transporte marítimo, cadenas de suministro.

Clasificación JEL: F51, F59, L92, R41.

1. Introducción

El contexto geoestratégico actual viene marcado por un aumento de la inestabilidad y de los conflictos. El mundo marítimo está expuesto a nuevos desafíos. La inestabilidad suscita una gran preocupación e inquietud tanto en lo que concierne a la seguridad de los marinos y tripulaciones como a la fluidez de los tráficos

marítimos en aquellas zonas geográficas consideradas cada vez más como estratégicas y claves en lo que hace referencia al comercio marítimo mundial.

Las últimas amenazas y conflictos en el mar Rojo han obligado a reorganizar y coordinar el *shipping* mundial y exigir la puesta en marcha de medidas de seguridad en uno de los estrechos más estratégicos del mundo. El mar Rojo constituye uno de los «teatros marítimos» en los que se genera y tienen lugar los incidentes y agravamientos más notables en el campo de la navegación marítima.

* Catedrático Emérito de Economía Aplicada. Universidade da Coruña.
Versión de marzo de 2024.

<https://doi.org/10.32796/bice.2024.3170.7743>

Los ataques registrados en el último año han superado a los contabilizados en 2022 (ICC International Maritime Bureau, 2023; Maritime Information Cooperation & Awareness Center, 2024), destacando tres rasgos: el primero, que el número de ataques impactaron en el funcionamiento del transporte y de la logística; el segundo, que posee unos efectos negativos en los puertos; y, el tercero, que los objetivos y consecuencias afectan de manera muy directa a la industria marítima y más concretamente a las cadenas de suministro. Existen varios *choke points* que son vitales para la economía mundial al ser zonas muy sensibles a la evolución de las crisis y conflictos. Afectan a la circulación marítima, a la seguridad y a la logística internacional.

Nuestro trabajo se centra, primeramente, en analizar los principales lugares estratégicos que pueden constituir cuellos de botella; a continuación, reflexionar sobre la descoordinación marítima derivada de los desajustes en los aprovisionamientos y desvíos de rutas ocasionados por los conflictos en el mar Rojo; y, finalmente, estimar las implicaciones económicas que dichas distorsiones ocasionan en el mundo marítimo.

2. El comercio internacional y el transporte marítimo

El comercio marítimo facilita los intercambios comerciales, constituyendo un pilar sólido del afianzamiento de la globalización. El transporte marítimo busca la eficiencia económica, en la medida que resalta no solo que el coste sea competitivo, sino que sea el más eficiente. Para ello, se establecen y marcan ciertas rutas a lo largo de los océanos y mares en los que los trayectos determinados reducen los costes,

las ofertas se hacen más competitivas y permiten obtener las mejores economías de aglomeración y de escala.

Los océanos dominan el planeta. Varios datos significativos lo corroboran: el 71 % de la superficie terrestre está cubierta por agua y de ella el 97 % corresponde a los espacios marinos; el 40 % de la población mundial vive a menos de 100 kilómetros de la costa; y el 90 % del comercio marítimo internacional se efectúa por vía marítima. En una perspectiva de futuro, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2016) en su informe *Ocean Economy in 2030* estima para 2030 que los empleos relacionados con los océanos y mares superarán los 40 millones de empleos, equivalentes al 1-1,5 % de la población activa mundial.

Los océanos permiten inducir tres cuestiones básicas:

- fomentan e incentivan las relaciones y conexiones tanto de personas como de mercancías;
- constituyen una relevante fuente de recursos de todo tipo; y
- son un nuevo instrumento de influencia y de poder.

De esta manera, los océanos y mares conectan núcleos y asentamientos poblacionales muy diversos; fomentando y propiciando las distintas dimensiones y especializaciones de los territorios y economías. Las rutas marítimas, por su parte, muestran una amplia diversidad de itinerarios, utilizando estrechos y canales para que el transporte y actividad marítima sea económicamente viable.

Las rutas marítimas son corredores que conectan regiones económicas y que superan las discontinuidades del transporte terrestre. Los corredores marítimos transoceánicos ▷

están en función de los puntos de paso obligatorios que se consideran estratégicos, estando delimitados por su posición geográfica, con limitaciones físicas como las derivadas de las condiciones de las costas, vientos, corrientes marinas, profundidades, arrecifes, hielos y, finalmente, por fronteras políticas, donde la propia soberanía puede llegar a impedir la circulación. Por eso, las rutas marítimas internacionales se ven obligadas a pasar por lugares específicos correspondientes a pasos, estrechos, cabos y canales. Dichos lugares están ubicados entre mercados importantes donde se conectan sistemas activos de comercio.

Los costes del transporte se caracterizan por su elasticidad. Están afectados por diversos factores, destacando primordialmente dos de ellos: el primero, el volumen de la actividad económica y comercial mundial; y el segundo viene condicionado por el coste del combustible. Respecto al primero de dichos factores está claro que existe una correlación entre el crecimiento económico, comercio mundial y transporte marítimo, aunque dicha relación es cada vez menor (Sánchez *et al.*, 2017). Respecto al segundo factor, es obvio que el coste del combustible constituye un *input* muy elevado en la estructura de costes de la navegación por lo que una subida afecta muy directamente a los fletes y a los costes de transporte (Foretich *et al.*, 2021).

3. Los puntos focales o *choke points*

Es obvio que los estrechos y canales han desempeñado un papel crucial en la historia de la humanidad. No solo constituyeron una limitación o un corsé, sino que constituyeron una oportunidad tanto para el tráfico y comercio como un factor clave para la expansión de las sociedades. Desde la perspectiva económica

han permitido facilitar el asentamiento económico de determinadas ciudades y áreas económicas. No obstante, los pasos marítimos estratégicos más importantes se conocen como cuellos de botella debido a los siguientes rasgos:

- pueden generar situaciones de restricciones de capacidad (en la medida que suelen ser lugares poco profundos y bastantes estrechos, lo que perjudica a la navegación e impone límites a la capacidad de los buques); y
- el potencial de interrupciones o cierres puede ser regular o esporádico (en la medida que dichas interrupciones pueden llegar a afectar a la economía mundial, dadas las situaciones políticas inestables o sometidas a *shocks* externos).

Los buques buscan disminuir los costes de explotación dentro de la intensa rivalidad existente. En este sentido, se buscan las rutas más eficientes que coincidan con los itinerarios más cortos y en las que se permita lograr las mayores economías de escala. Dichas rutas eficientes pasan por estrechos y canales que se convierten en *choke points* (puntos focales) en los que la densidad de tráfico es elevada y, en consecuencia, constituyen en sí mismos un punto de riesgo para la seguridad del comercio y del suministro global (Aguilera Raga, 2020; Sanz Alisedo, 2022).

Los regímenes de navegación por los estrechos y canales están delimitados por la Convención de NN. UU. sobre el Derecho del Mar, que regula las normas y los derechos de navegación. A efectos jurídicos se considera un estrecho internacional «aquél donde el mar territorial de uno o más Estados ribereños no deja extensión alguna de alta mar para la libre navegación a través de dicha vía». Destaca, por tanto, la contraposición de dos derechos: el de ▷

los Estados ribereños a ejercer su soberanía nacional frente a los de la comunidad marítima internacional para ejercer la libre navegación entre zonas de la alta mar. De esta manera, en los estrechos se aplica el régimen de paso en tránsito para todos los buques y aeronaves, definiéndose dicho paso como la libertad de navegación. En los otros supuestos de estrechos se aplica el derecho de paso inocente que es aplicable a los submarinos, buques de guerra y aeronaves.

La libertad de navegación es considerada como un derecho de la comunidad marítima internacional, que hay que proteger con operaciones diplomáticas u operativas. No obstante, en algunos estrechos existen una serie de regímenes especiales basados en tratados históricos. Un ejemplo de ello son los aplicables en los estrechos turcos del Bósforo y Dardanelos; el estrecho de Magallanes entre Argentina y Chile; y los estrechos bálticos, daneses y suecos.

Los canales, por su parte, ponen en comunicación una zona de alta mar o zona económica exclusiva con otra zona de alta mar o zonas económicas exclusivas. La diferencia es que la comunicación no está abierta por la naturaleza, sino que fue promovida por obras artificiales. Dichos canales se rigen por regulaciones propias y suelen aplicarse tanto derechos de soberanía del Estado del territorio como regímenes concesionales que favorecen a quienes han financiado las obras de construcción.

4. Los principales puntos focales

A la luz de esta contextualización los principales puntos focales, atendiendo a una agrupación por áreas geográficas, son:

- en el mar Mediterráneo, el estrecho de Gibraltar, los estrechos turcos y el canal de Suez;
- en el océano Índico, el estrecho de Bab el-Mandeb, que une el mar Rojo y el océano Índico; el estrecho de Ormuz, que une el golfo Pérsico con el océano Índico; y los estrechos de Malaca y Singapur, que unen los océanos Pacífico e Índico;
- en el océano Atlántico, el canal de Panamá; y
- las rutas del Ártico.

Estrecho de Gibraltar. Constituye un punto de entrada y de salida del Mediterráneo, localizado entre los reinos de España y de Marruecos. Posee una anchura mínima de 9 millas náuticas y una profundidad mínima de 300 metros, lo que facilita el tránsito de cualquier buque. Anualmente pasan por el mismo más de 120.000 embarcaciones de diferentes clases y modalidades. Es un espacio aparentemente libre de riesgos, aunque en determinadas ocasiones es noticia por el tráfico irregular de personas o ilícito de drogas.

En el estrecho de Gibraltar rige el derecho de paso en tránsito. La Ley de Navegación Marítima española de 2014, dice en su artículo 37 que «la navegación a través del estrecho de Gibraltar se regirá por lo dispuesto en la Parte III de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982», que es aquella que se refiere a los estrechos utilizados para la navegación internacional; y no la del régimen de paso inocente que fue la reivindicación española en la mencionada Conferencia sobre el Derecho del Mar.

Canal de Suez. Es una vía marítima que pertenece a Egipto. Conecta Europa y Asia y está en funcionamiento desde 1869. El canal posee una distancia de 104 millas de longitud (193 ▷

kilómetros) y se recorre en ambas direcciones, norte-sur, guiado por un sistema de convoyes con una duración de cruce de 12 horas aproximadamente. Su régimen viene de la Convención de Constantinopla de 1888, suscrita por Reino Unido, Alemania, Austria-Hungría, España, Francia, Italia, Países Bajos, Rusia y Turquía. Contempla tres principios:

- libertad de navegación en todo tiempo, incluso en tiempo de guerra;
- libertad de paso para los barcos de guerra a condición de no hacer paradas ni otras actividades distintas a la de navegación;
- neutralidad del canal, prohibiendo las acciones militares y edificación de fortificaciones a lo largo del canal.

El canal posee un valor geoestratégico fuera de debate. Controla una parte sustancial del tráfico marítimo entre Europa y Asia; y ejerce un rol tanto militar como logístico de enorme valor. Anualmente pasan por el canal un total 19.000 buques (en torno a 55 buques por día) que movilizan más de 1.100 millones de toneladas; de los que el 28 % corresponde a portacontenedores; un 27 % a petroleros; y un 22 % a buques de carga a granel. La capacidad teórica, después de la ampliación de 2015, permite recibir 25.000 buques al año (unos 78 buques por día), equivalentes al 15 % del comercio marítimo mundial. Las tarifas de tránsito las establece la Autoridad del Canal de Suez y las tarifas promedio ascienden a 102 USD por TEU para un buque de 1.000 TEUs y hasta 56 USD por TEU para contenedores más grandes.

Los principales países y mercancías que transitan están vinculadas al continente asiático (preferentemente China, gran importador de petróleo, minerales y minerales metálicos, cereales, fertilizantes, gas y carbón) y a Rusia (gran exportador de petróleo y derivados,

cereales, carbón, fertilizantes y minerales). El valor de las mercancías transitadas por el canal está estimado en torno a 9.000 millones de dólares diarios, distribuidos entre 5.500 millones de USD diarios en sentido norte y de 4.500 millones de USD diarios en sentido sur.

Obviamente, un bloqueo o un riesgo de obstrucción (como el accidente del buque *Ever Given*, ocurrido el 23 marzo 2021) genera una gran descoordinación en los tráficos. En este caso, según las estimaciones de la Autoridad del Canal, las pérdidas diarias de aquel bloqueo, que duró hasta 29 marzo de 2021, ascendieron a 14-15 millones de dólares (Russon, 2021); en tanto que Allianz (2021) calculó el coste del bloqueo para el comercio mundial entre 6.000 y 10.000 millones dólares semanales. Lo cierto es que el coste del flete subió en menos de una semana un 25 %.

Estrecho de Bab el-Mandeb. Conecta el Mediterráneo con el océano Índico. En términos económicos conecta los mercados americanos, asiáticos y europeos. Tiene una longitud de 64 millas náuticas, una anchura máxima de 16 millas y una profundidad de 300 metros. Constituye una de las vías principales del transporte de petróleo y de gas. Atraviesa una zona de gran inestabilidad política. La orilla africana pertenece a los Estados de Eritrea, Yibouti y Somalia; en tanto que la península arábiga corresponde a Yemen. La comunidad internacional está muy interesada en la estabilidad de la región toda vez que tanto Francia como Estados Unidos y China poseen bases militares en las proximidades del estrecho. Los conflictos en la zona, desde 2015, generan consecuencias directas en el campo de la seguridad del tráfico marítimo; siendo los ataques terroristas demasiado frecuentes. La actual duración de los conflictos hace que la situación se caracterice por una constante ▷

incertidumbre, constituyendo un riesgo para el tráfico marítimo.

Estrecho de Ormuz. Conecta el golfo Pérsico con el golfo de Omán y el océano Índico. Es el segundo foco clave en el océano Índico y de gran relevancia global. Es una vía clave para el transporte de petróleo ya que por ella transita el 20 % de la producción mundial. Los países exportadores de petróleo que utilizan esta vía marítima son Arabia Saudí, Irán, Emiratos Árabes Unidos y Kuwait. Asimismo, la mayoría del gas natural licuado de Qatar. Constituye un paso estrecho de apenas 20 millas. Se aplican los derechos de paso en tránsito permitiendo el paso de buques de guerra, submarinos y sobrevuelo de aeronaves. Los conflictos son cíclicos y ponen en peligro las rutas del petróleo y del gas. Algunos países, como Irán, no ratificaron la Conferencia de NN. UU. sobre el Derecho del Mar, con lo que la inestabilidad es permanente; y, junto a Omán, mantienen posiciones parciales en lo que respecta a los derechos de paso en tránsito, necesitándose de requisitos de autorización previa para el paso de buques de guerra y buques que transporten mercancías tóxicas. Por tanto, el estrecho de Ormuz es un foco de tensión y en el entorno del mismo están ubicadas bases americanas con abundantes efectivos.

Estrecho de Malaca y Singapur. Constituyen una unidad marítima internacional. Conectan el mar de China y el océano Índico. Conforman el estrecho internacional con mayor tráfico del mundo: alrededor de 100.000 buques pasan por dichas áreas constituyendo un paso obligado para acceder al océano Pacífico. Aproximadamente significa el 30 % del comercio mundial y el 80 % de las importaciones de petróleo de Japón, Corea del Sur y Taiwán transitan por dicho estrecho.

El estrecho de Malaca tiene una longitud de 850 kilómetros, una profundidad media de 25 metros y un ancho mínimo de 38 kilómetros. Se prolonga al sudeste por el estrecho de Singapur (entre Singapur y las islas indonesias de Riau) que en la parte más estrecha no sobrepasa los 3 kilómetros. Condicionan el tránsito de los buques en lo que respecta al tamaño y capacidad. De ahí que los Malaccamax posean dimensiones máximas de 333 metros de eslora; 60 de manga y 20,5 de calado, junto a un porte de 300.000 toneladas. La importancia del estrecho no hace más que revelar el carácter de «corredor energético» al transitar por él más de dos tercios de los flujos mundiales de petróleo y de gas. Son vías críticas para China, Japón y Corea junto a India y países del Sudeste Asiático.

El paso por este estrecho estuvo sometido a constantes tentativas de apropiación tanto por Indonesia como por Malasia. La libre circulación marítima está comprometida a pesar de que los dos países (más Singapur) autorizan el paso inocente de los buques extranjeros. Los principales países que utilizan esta vía son China, Japón, India y Estados Unidos (como garantía de su despliegue, esencialmente militar). Por tanto, una zona clave, indispensable para el buen funcionamiento de la economía y que precisa del mantenimiento de un equilibrio entre la protección de los intereses y el respeto de las prerrogativas soberanas de los Estados ribereños en el marco de un contexto de una fuerte competencia económica y de una intensa rivalidad entre los países ribereños.

Canal de Panamá. Constituido por una infraestructura que utiliza un sistema de esclusas entre lagos naturales que permite unir los océanos Atlántico y Pacífico. Posee una longitud de 80 kilómetros y es administrado por el Gobierno de Panamá desde el 31 de diciembre de 1999. ▷

Anteriormente estaba gestionado por los Estados Unidos de América en función del Tratado de 1903, para más tarde ceder su gestión de explotación a la Autoridad del Canal de Panamá en 1977 y por un periodo de 20 años, aunque manteniendo la presencia militar norteamericana. El canal de Panamá permite la libertad de navegación en ambos sentidos tanto en tiempo de paz como de guerra, rigiéndose por el Tratado Carter-Torrijos de 1977. Es, por tanto, una vía de tránsito internacional permanente neutral, aunque los EE. UU. se reservan el derecho de intervenir militarmente en caso de conflicto con el objetivo de protegerlo.

Los barcos que transitan por el canal, después del ensanchamiento, tienen una limitación máxima de 360 metros de eslora y 49 metros de manga. La duración se estima en menos de 16 horas. Pasar por el canal significa para aquellos buques que deseen ir de la costa oeste a la este de EE. UU. un ahorro de 8.000 millas y 21 días de navegación en comparación con el trayecto de utilización del estrecho de Magallanes. Los principales buques que utilizan el canal son los petroleros (25 %), metaneros (12 %), carga a granel (9 %) y portacontenedores (46 %). Si la contabilidad se efectúa en términos de carga los principales son los hidrocarburos, seguidos de la carga en contenedores; siendo la ruta prioritaria la procedente de Asia hacia la costa

oeste americana con el 60 % del total; y a continuación el crudo desde la costa este americana hacia Corea del Sur, Japón y Chile; y los cereales a granel desde la costa este de EE. UU. a China. Por tanto, el canal se considera una infraestructura crítica ya que puede modificar la estructura comercial de una región o de un país en la medida que por el mismo transita alrededor del 5 % del tráfico marítimo mundial y alrededor del 12 % del comercio marítimo internacional estadounidense. Además, cerca del 70 % del tráfico del canal de Panamá se origina o tiene como destino Estados Unidos.

El consumo de agua dulce se ha convertido en un problema que genera una gran inquietud. Cada tránsito de un buque demanda 190.000 m³ de agua que posteriormente finaliza en el mar. Después del ensanchamiento, la capacidad teórica del canal permite el paso diario entre 39 y 49 buques, lo que supone un aumento del consumo de agua que asciende a 25 veces la que absorbe toda la población de Panamá. Del mismo modo, el uso intenso del canal hace disminuir abruptamente las reservas de los lagos de Gatún y de Alajuela, a la vez que aumenta la incertidumbre en periodos de sequía derivados del cambio climático. Así, desde febrero de 2020, los buques abonan una sobretasa que puede alcanzar los 10.000 USD para compensar la pedida de agua dulce. ▷

CUADRO 1
CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LOS *FOCAL POINTS* MÁS RELEVANTES

	Canal de Panamá (1914)	Canal de Suez (1869)	Estrecho de Malaca
Profundidad	12 metros	24 metros	25 metros
Longitud.....	64 kilómetros	193 kilómetros	800 kilómetros
Tipos de buques estándar	Panamá-NewPanamax	Suezmax	Malaccamax
Capacidad de paso.....	65.000/119.000 dwt	240.000 dwt	300.000 dwt
TEUs equivalentes.....	4.500/12.500	22.000	25.000
Capacidad tránsito diario	45/47 diarios	100 diarios	800 diarios
Tiempo de tránsito	16,5 horas	14 horas	20 horas
Porcentaje del comercio mundial.....	5 %	15 %	30 %

Fuente: Elaboración propia.

CUADRO 2
COMPARACIÓN EN TÉRMINOS DE DISTANCIA Y TIEMPO DE LAS DOS RUTAS POR SUEZ Y EL CABO

Ruta	Canal de Suez		Cabo Buena Esperanza		Diferencias	
	Millas	Días	Millas	Días	Millas	Días
Shanghái-Hamburgo.....	10.800	26	14.500	36	3.800	10
Shanghái-Pireo.....	7.800	19	14.100	34	6.300	15
Shanghái-Valencia.....	8.920	20	13.160	30	4.240	10
Shanghái-Savannah.....	12.900	31	14.500	35	1.600	4
Mundra-Barcelona.....	4.500	11	10.200	25	5.700	14
Mundra-Savannah.....	8.500	21	11.500	28	3.000	7

Fuente: Elaboración propia.

5. La piratería y los ataques

La piratería no es un fenómeno nuevo (Moral Martín, 2015). Desde hace un cuarto de siglo amenaza directamente al tráfico marítimo y es más acusada en la nueva era de la mundialización de la economía. La Convención de NN. UU. sobre el Derecho del Mar define, en su artículo 10.1, a la piratería como

todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: a) contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; b) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado; c) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata; d) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitados intencionalmente. (NN. UU., 1994)

De esta manera, se entiende por piratería los actos que se efectúan en la alta mar, más

allá del dominio marítimo de un país; aunque a efectos prácticos también se incluye el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

Por su parte, la Organización Marítima Internacional (OMI) define la piratería, según su Resolución A1025 (26), *Código de prácticas para la investigación de delitos de piratería*, como

todo acto ilícito de violencia o de detención o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado; y todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente. (OMI, 2010)

Por tanto, el acto de piratería está calificado en función de su localización. Los actos de violencia contra un buque o persona que tengan lugar dentro de las aguas interiores, archipelágicas y mar territorial de un Estado no son considerados como piratería; en consecuencia, se considerarán actos de piratería todos aquellos que tengan lugar más allá de las 12 millas.

En la medida que el 90 % del comercio global se efectúa por vía marítima y gran ▷

parte de los bienes transportados tienen que pasar por los puntos focales definidos anteriormente (estrechos y canales), que constituyen lugares de gran concentración, densidad y congestión de tráficos, hace que dichos emplazamientos sean muy propicios a las emboscadas y actos de piratería. Algunos autores (Kane y Martin, 2005; Liss, 2014) consideran que existen ciertos factores que contribuyen a favorecer la piratería:

- un Estado costero débil, con amplio litoral, cerca de las rutas marítimas y sin medios suficientes para controlar sus aguas;
- un desarrollo normativo reducido y escaso a nivel local o la ausencia de jurisdicción específica que facilite o fomente la impunidad de dichos delitos;
- una situación política y social que favorezca la corrupción o la aceptabilidad cultural de la piratería;
- un contexto socio-económico en que los niveles de pobreza son abundantes y en el que las actividades no reglamentarias e ilegales son numerosas.

La piratería mostraba una disminución de actos desde 2010, debido a la coordinación de las marinas nacionales, a la coalición internacional de lucha contra la piratería y a la presencia de guardias armados privados a bordo de los buques. Sin embargo, ha rebrotado en 2023, representando un coste humano y financiero notable (Valero, 2023).

Los análisis económicos revelan la importancia de dicha repercusión. Las razones son varias: aumento de las primas de seguro, disminución de la actividad económica, deprecación de las mercancías, paralización de los buques, alargamiento de los trayectos para evitar las zonas de riesgo, y pago de determinadas exigencias. No cabe duda que, en ciertos

trayectos y en función de ciertos momentos, el coste de los seguros se incrementa con «los riesgos de guerras», pudiendo oscilar entre 4 o 5 veces las primas ordinarias.

A partir del siglo *xxi* los piratas han ampliado su *modus operandi*. Han pasado de un robo directo a los buques de pesca y pago por rescate al ataque a los buques petroleros, plataformas petroleras y buques de contenedores. No cabe duda que la inestabilidad política, la presencia de Estados fallidos a veces desorganizados y movimientos secesionistas han avivado las situaciones de conflicto (Gresh, 2018; Weitz, 2018).

Según los balances del International Maritime Bureau (IMB, s.f.) los actos de piratería y bandolerismo han ido disminuyendo desde 2008 hasta 2022, concentrándose en tres áreas:

- En el océano Índico situamos tres áreas claves: el estrecho de Bab el-Mandeb; el golfo de Adén, y el estrecho de Ormuz. Las cifras para 2022 son 45 actos de piratería, muchos menos de los 73 contabilizados en 2017. No obstante, los incidentes en dichas áreas no se han erradicado y dependen de los acontecimientos en Somalia. Se constata una amplia movilización internacional reflejada tanto en normativas, acuerdos, programas comunes, y mecanismos de vigilancias.
- El golfo de Guinea. Es zona de menor tráfico marítimo, y donde la movilización internacional es más débil. Sin embargo, es el área marítima más peligrosa del planeta. Es una zona rica en productos petroleros, minerales y recursos pesqueros. La piratería (robos y ataques) es muy numerosa tanto en el delta de Níger como en las costas entre Ghana y Gabón. El ▷

número de incidentes es elevado: 99 en 2017, 115 en 2020, 32 en 2022. La utilización de nuevos buques de seguimiento, vigilancia, drones, y medios de comunicación junto a los avances reglamentarios y la rapidez de la justicia coadyuvan a mejorar las ratios.

- Sudeste Asiático. Comprende a las zonas próximas a los estrechos de Malaca y Singapur y a las aguas situadas a lo largo de las costas de Borneo, Malasia y Filipinas en donde los actos de piratería aumentaron en los últimos años.

6. El conflicto del mar Rojo y los efectos de aprovisionamiento. Un análisis de la descoordinación marítima

Los riesgos para el transporte marítimo se han acrecentado a partir del 19 de noviembre de 2023, fecha del primer ataque reivindicado por los *hutíes* contra un buque portacontenedor de vehículos, perteneciente a la compañía británica Ray Car Carriers y explotado por la empresa japonesa NYK. Más tarde, las cosas se precipitaron con nuevos ataques contra portacontenedores pertenecientes a los grandes armadores Maersk, Hapag-Lloyd y MSC. Las navieras europeas a través de la asociación que las aglutina la ECSA y la Federación Europea de Transporte fueron claras «los recientes ataques contra los buques en el estrecho de Bab el-Mandeb son extremadamente preocupantes. La situación actual pone en peligro la vida de los marinos y no lo hace viable para el comercio mundial» (El sector marítimo europeo pide ayuda ante los ataques a sus buques en el cuerno de África, 2023). A lo que más tarde se afirma «los ataques son una

nueva demostración del gran riesgo para el transporte marítimo internacional causados por los *hutíes*»; y, continúa diciendo «se ha dado orden de interrumpir los viajes hasta nueva orden». Tanto la Asociación Europea de Armadores (ECSA) como la Federación Sindical de Trabajadores del Transporte (ITF) reclaman actuaciones conjuntas y globales en la medida que «está en peligro la vida y la seguridad de los marinos y no se puede ejercer el trabajo con el temor de un ataque». Exigen, pues, reforzamiento de estructuras de protección para la seguridad de los buques comerciales y que se garantice la libertad de navegación.

Los *hutíes* son un movimiento chií que controla el 30 % del territorio del Yemen, donde han impuesto un régimen fundamentalista y represor, acusados de graves violaciones de los derechos humanos. Desde hace más de veinte años están en guerra. El 31 de octubre de 2023 la milicia anunció la apertura de un «tercer frente» contra Israel, manifestando su solidaridad con Hamás, en Palestina, y en alianza con el partido libanés de Hezbolá. El 19 de noviembre un batallón armado de *hutíes* capturó al buque Galaxy Leader al que siguieron hasta el 26 de enero de 2024 un total de 27 ataques, según la Casa Blanca.

En un principio, los ataques se centraron en los buques que deseaban transitar por el canal de Suez y con propiedad o bandera israelí, o que tuvieran dicho país como punto de destino u origen. Más tarde, se amplió a las embarcaciones de los países no alineados con los movimientos no palestinos; hasta tal punto que fueron numerosos los ataques llevados a cabo a embarcaciones propiedad y registro en diversos países, generando una gran confusión ante tales incidentes.

Jake Sullivan, consejero de seguridad del presidente Biden, se dirigió a los representantes de los países a fin de promover la creación de ▷

una fuerza de intervención marítima que «asegure la seguridad del tránsito de los barcos en el mar Rojo y que las amenazas de los *hutíes* no deben ser toleradas» (Español, 2023). Deseaba ampliar la actual coalición naval internacional existente en dichas áreas y en el golfo de Adén, bajo la denominación pública de *Guardián de la Prosperidad*; aunque Washington insistió en que no deseaba un choque abierto con los *hutíes*, ni con Irán. Si bien, no todos los países de la OTAN suscribieron tal acuerdo, como fue el caso de España.

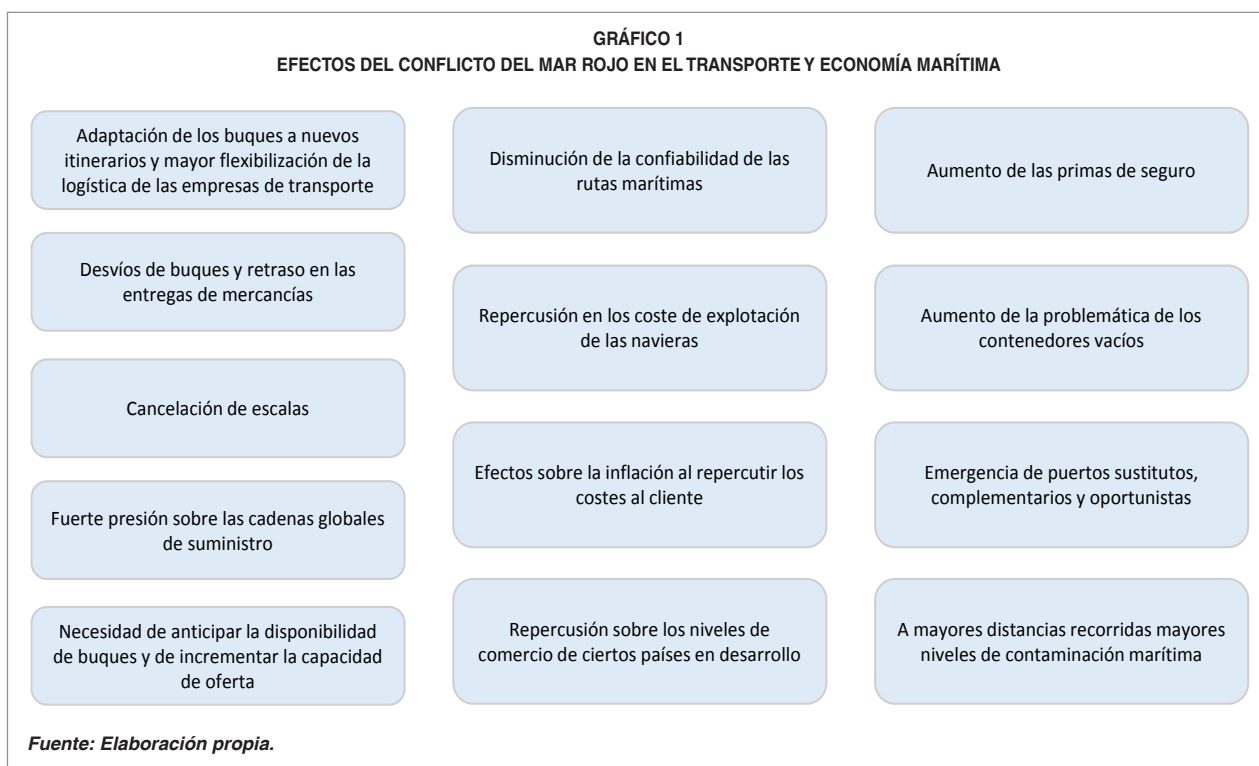
Más tarde, el 19 de febrero de 2024, la Unión Europea aprueba una nueva misión, llamada *Aspides*, compuesta por cuatro fragatas y que durará al menos un año, donde los buques tendrán la capacidad de derribar misiles y drones, defendiendo a los barcos europeos a los que tienen como misión escoltar en los estrechos de Bab el-Mandeb y Ormuz, así como en las aguas internacionales del mar Rojo, golfo de Adén, mar de Arabia, golfo de Omán y golfo Pérsico. Pero solo pueden responder a los ataques lanzados desde el mar, no desde tierra. Esta misión europea, aprobada por los ministros de Exteriores de la UE, será independiente de la liderada por Estados Unidos, con la que colaborará y compartirá informaciones y labores de inteligencia. A diferencia de las acciones emprendidas por Estados Unidos, la misión europea tiene un fin estrictamente defensivo. La operación europea se ha organizado en poco tiempo ante la creciente preocupación por el deterioro de la seguridad marítima en la zona. Responde, en consecuencia, a las demandas de las empresas europeas afectadas por las subidas de costes por los ataques en el mar Rojo al tener que cambiar las rutas de los barcos que viajan desde y hacia Europa para alejarlos de las zonas de conflicto y tener que navegar alrededor del cabo de Buena Esperanza.

No todos los socios europeos participarán en ella, como por ejemplo España.

La crisis en el mar Rojo ha empezado a generar dificultades en el suministro de ciertos componentes a las empresas coincidiendo con un contexto de cierta debilidad de la economía mundial. Hasta tal punto que el comisario europeo de Economía, Gentiloni, manifestaba, el 15 de enero de 2024:

la necesidad de monitorizar muy cerca la situación porque sus consecuencias podrían materializarse en las próximas semanas en posibles repercusiones sobre los precios de la energía y perturbaciones en las cadenas de suministros que podrían alimentar, de nuevo, las presiones inflacionistas. (Bruselas insiste en «vigilar de cerca» los «riesgos» y repercusiones de las tensiones en el mar Rojo, 2024)

Ante estas circunstancias, algunos navieros han modificado sus trayectos, volviendo a retomar las rutas históricas a través del cabo de Buena Esperanza, alargando la navegación en una decena de días, incrementando los consumos de combustible y penalizando las entregas de las mercancías. Drewry (Las disrupciones marítimas motivan un crecimiento de la flota global de contenedores, 2024) estima que los tránsitos por el cabo de Buena Esperanza han «aumentado a los 605 buques en enero 2024, cuando solo fueron 164 lo que se realizaron hace un año»; y, para el caso del canal de Suez, el descenso lleva a contabilizar 62 buques en enero de 2024 frente a los 328 tránsitos anotados en enero 2023. O, como se apunta desde otras consultoras (Sea-Intelligence, Clarksons, Xeneta), la cifra de buques que atraviesan el canal de Suez se está reduciendo en un 54 %; las mercancías en un 66 %; y el tráfico en la ruta del cabo de Buena ▷



Esperanza aumentando un 52 %; lo que pone de manifiesto que, desde noviembre de 2023 a enero de 2024, los costes del transporte marítimo de mercancías se hayan incrementado en más de un 50 % y la duración del viaje haya aumentado en 16 días. Dicha modificación de las rutas provoca un gran desajuste en el comercio mundial, en la medida que se aprecia un cambio de rutas (alrededor de 7 millones de TEUs) y un alargamiento de los tiempos de tránsitos.

El nuevo panorama muestra:

- un impacto sobre la capacidad de la flota (recoge tanto restricciones en la oferta, por mor de una disminución de buques en ciertas rutas derivadas del conflicto o en las zonas de ataques; como un requerimiento de nuevos buques para poder mantener las rotaciones semanales ya que antes se necesitaban 11-12 buques por ruta y ahora dos buques adicionales.

En suma, se requieren en torno a 2,6 millones de TEUs a mayores);

- nuevos cambios en los itinerarios/rutas (o sea, redefinición de nuevos emplazamientos, puertos, áreas económicas e *hinterlands*);
- una descoordinación de la oferta en referencia a los plazos de entrega (se estiman más días de trayectos; por ejemplo, entre Shanghái-Nueva York se necesitan 27,5 días por Panamá, 31,5 por Suez, o 43,5 por cabo Buena Esperanza);
- una suba de los fletes;
- una sobrecapacidad de barcos;
- la necesidad de buques más pequeños y flexibles para el tráfico *feeder*; y
- repercusiones en el movimiento de las terminales portuarias.

Además, en una segunda instancia, las acometidas de los *hutíes* a la navegación marítima inciden en el comercio internacional ▷

CUADRO 3
CONTRATOS DE FLETAMENTO
(Expresados en USD/día)

Buques	09.01.2024	23.01.2024	20.02.2024	05.03.2024
8.500 TEUs.....	34.000	35.000	45.000	48.000
5.600 TEUs.....	21.000	22.500	33.000	35.000
4.000 TEUs.....	18.000	19.000	25.000	25.000
2.500 TEUs.....	11.500	14.500	15.500	16.000
1.700 TEUs.....	9.500	10.500	11.000	11.750
1.500 TEUs.....	5.800	8.800	9.000	9.250

Fuente: Alphaliner.

y originan un empuje de la demanda y del precio del alquiler de buques que operan como *feeders* de las líneas directas y en un desarrollo de los buques de no propiedad (Non-Operating Owners, ONNS) en todos los segmentos. Pero, especialmente, en los buques de pequeño tamaño donde el precio de los fletamentos se ha llegado a duplicar, hasta los 25.000 USD diarios por un buque Panamax; y alrededor de 9.000 USD, para un buque de 1.500 TEUs. Expresado en otros términos, se incrementa el precio de los contratos de fletamento, se imponen nuevas primas de riesgo; y emerge el problema de los contenedores vacíos en los patios de las terminales portuarias.

Quienes llevan a cabo dichas operaciones son las grandes distribuidoras de bienes de consumo que tratan de «compensar las demoras» que acumulan los grandes portacontenedores de líneas por tener que cambiar la ruta por el cabo de Buena Esperanza. Por tanto, la crisis en el mar Rojo ha generado una creciente demanda de cargueros adicionales entre Asia y Europa, además de *feeders*, lo que hace que el mercado de fletes se haga más dinámico. Esto es, con una demanda cada vez más intensa, las tarifas de fletamento se fortalecen. El esquema de funcionamiento se aproxima al siguiente: crecen los nichos especializados; se adquieren

compromisos más largos; y se incorpora el concepto de «ser más cauto en las previsiones».

Se aprecia, igualmente, una reordenación de la capacidad desplegada en el continente europeo y, en especial, en el tráfico entre Europa del Norte y el Mediterráneo. O sea, para evitar los ataques de los *hútíes* a los buques mercantes a su paso por el estrecho de Bab el-Mandeb, los grandes armadores están transbordando en dársenas del norte de Europa una significativa parte de las mercancías procedentes de Asia con destino al Mediterráneo Oriental. En los datos que proporciona Alphaliner (Descamps, 2024) se menciona que «la capacidad de los servicios marítimos dentro del continente creció un 17,8 %, más de 170.000 TEUs, respecto a febrero de 2023, ya que las navieras están desplegando más buques y de mayor tamaño en Europa». Los datos evidencian esta nueva dinámica:

- el número de buques aumenta de 581 a 645;
- el tamaño medio de los portacontenedores se incrementa de 1.671 TEUs a 1.773 TEUs;
- todo se traduce en un alza de 17.000 TEUs.

Las cuatro grandes navieras (MSC, Maersk, CMA-CGM y COSCO) concentran el 62,8 % del transporte marítimo europeo de corta distancia, aunque reducen su peso en comparación a hace 12 meses (66,87 %), en la medida que han reajustado su flota internacionalmente. ▷

Un ejemplo de ello son las modificaciones en lo que respecta a la cuota de mercado correspondiente a la ruta Asia-Europa atendiendo a las Alianzas Marítimas. Así, la 2M (Maersk y MSC) asciende del 32,9 % al 33,49 % entre febrero de 2023 y febrero de 2024; la Ocean Alliance (CMA-CGM, Evergreen, COSCO y OOCL) desciende del 37,47 % al 33,02 % en idéntico periodo; y la THE Alliance (Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming y HMM) disminuye del 25,8 % al 23,22 %.

La consecuencia de esta nueva reordenación de los tráficos a través de los cambios en las rutas y en los nuevos reescalamientos radica en la emergencia de los puertos complementarios, sustitutos u oportunistas que en la fachada africana occidental han visto incrementar sus volúmenes de tráficos y número de escalas. Los puertos de Cotonou, Tema, Abidjan, Lagos y Las Palmas de Gran Canaria mejoran ostensiblemente sus mercancías movidas e incrementan sus ratios de conectividad a partir de mayores escalas y enlaces.

El conflicto en el mar Rojo nos permite entrar en un *ciclo marítimo diabólico* generando un verdadero «cuello de botella económico». Esto es, dichos cuellos de botella impiden que la oferta mundial de determinados bienes y servicios pueda atender debidamente a las necesidades de la demanda. Dicho desajuste afecta tanto a las actividades económicas como a la presión inflacionista.

7. Los efectos económicos del conflicto

Uno de los objetivos del transporte marítimo es mejorar la conectividad entre los espacios económicos. Dichos incrementos son esenciales para el crecimiento económico. No solo porque

propician acceso a los recursos sino porque también permiten y facilitan a los productores poder aprovecharse de las mercancías internacionales, lo que conduce a la obtención de economías de escala y a nuevas especializaciones.

La existencia de enlaces de transporte pivote hace posible la especialización comparativa y facilita el desarrollo de las economías locales y regionales. Para ello, es preciso disponer de infraestructuras, mejora continua de la calidad de los servicios y facilidades de acceso a las tecnologías. La logística se convierte, pues, en una de las asignaturas pendientes; para lo cual debemos contar con:

- transportes fiables (seguros y respetuosos con el medioambiente);
- modos y líneas de transbordo más baratas; y
- modos de transporte más rápidos.

Muchas de las operaciones marítimas se concentran en escasos puntos con lo que emergen los puntos de estrangulamiento o lugares críticos, estableciéndose líneas alternativas que son más costosas y largas. Caso de ser intransitable el estrecho de Malaca, la ruta de desvío consistiría en pasar por el estrecho de Lombok (11.813 millas) o por el estrecho de Sunda. Ambos muestran peligros de navegación dados los fuertes flujos de mareas, la formación de arenas, la mala visibilidad en las borrascas y la existencia de pequeñas islas en la ruta, que de una manera u otra podrían interrumpir la navegación. Y caso de no ser viable el canal de Suez, los buques muy grandes VLCC (barcos de transporte de crudos) y VLOC (buques transporte de mineral muy grandes) tendrían como ruta de navegación alternativa el cabo de Buena Esperanza (13.602 millas náuticas). Por tanto, más distancia y, en consecuencia, más costes. ▷

CUADRO 4
HIPÓTESIS DE CAMBIOS DE RUTAS MARÍTIMAS

Tamaño buques	Situación esperada o posible	Ruta	Distancia	Diferencia
Menores de Suezmax (< 200.000 dwt)	Actual.....	Estándar	10.600	–
	Malaca intransitable.....	Estrechos Lombok y Sunda.....	11.813	+ 1.213
	Suez intransitable	Cabo Buena Esperanza y África.....	13.602	+ 3.002
Barcos muy grandes (VLCC y VLOC)	Actual.....	Estándar	13.602	–
	Malaca intransitable.....	Estrecho Lombok y cabo Buena Esperanza	14.529	+ 927
	Suez intransitable	Cabo Buena Esperanza y África.....	13.602	0

Fuente: Elaboración propia.

Al mismo tiempo, habría una reacción al alza de los fletes a lo que hay que unir la *tasa de sobrecarga* (PSS), suplemento estacional que anuncia la complejidad y peligrosidad de la situación; la *tasa de perturbación del tránsito* (TDS), por importe de 200 USD/TEU, aplicada a los servicios Asia-Europa Norte y Mediterráneo y Asia-Costa Norte América, a partir del 1 de enero de 2024; y la *tasa de sobrecarga de urgencias* (ECS), que también tuvo entrada el 1 de enero de 2024, para garantizar la prevalencia en los tránsitos bajo reserva de negociación. Estas sobrecargas hacen subir los fletes. Por ejemplo, MSC introdujo suplementos desde 600 a 2.000 USD/TEU; CMA-CGM, inicialmente, de 325 USD/TEU para al trayecto Asia-Europa Norte debido a la inestabilidad en la ruta; y Hapag-Lloyd una sobrecarga de urgencias (ERC) para todo aquel que transitara por el mar Rojo (Djeddad, Aqaba, Sokhna, Port Sudan, Djibouti y Aden) en torno a 1.000-1.500 USD para cada contenedor (TEU) y entre 3.000-4.000 USD para un *reefer*.

Las ampliaciones de los itinerarios exigen disponer de un mayor número de barcos para poder asegurar las rotaciones y poder compensar que los barcos más pequeños, donde el coste unitario por milla náutica es muy elevado, puedan proceder a un desplazamiento o a una eliminación del servicio. El desvío hacia el cabo de Buena Esperanza supone un coste de

carburante más elevado (se estima un millón de dólares a mayores) debido a los aumentos de los días de tránsito.

La situación de las cadenas de suministro se agravó, abriendo un nuevo ciclo. En el periodo 2020-2022, la demanda de transporte era superior en un 15 % a la capacidad desplegada, por lo que se esperaba un crecimiento de la oferta en torno al 4 %. La nueva situación genera un efecto dominó:

- decalage entre oferta/demanda;
- efecto estructural de la flota;
- mayor retardo de los buques;
- supresión de escalas;
- modificación de la cadencia de las rotaciones;
- reposicionamiento de los contenedores vacíos;
- penuria de tripulaciones; y
- terminales marítimas de contenedores afectadas.

Dichas perturbaciones contribuyeron a aumentar las tasas de contratos de contenedores para los itinerarios afectados.

En la medida que los tránsitos por el mar Rojo, canal de Suez y Malaca son básicos para el transporte marítimo se exigen acuerdos políticos y actuaciones diplomáticas globales para reducir la inestabilidad. La creciente ▷

**CUADRO 5
ANUNCIOS DE CAMBIOS DE ITINERARIOS DE LAS PRINCIPALES NAVIERAS**

Naviera	Decisión	Naviera	Decisión
MSC.....	Anuncia el 16 de diciembre que sus buques no transitarán por Suez	ONE.....	El 19 de diciembre anuncia que sus buques van por África
MAERSK	Desde el 5 de enero suspende el tránsito por mar Rojo	HMM.....	El 19 de diciembre anuncia que sus buques van por África
CMA-CGM	Suspende sus itinerarios por el mar Rojo, pero sigue enviando algunos cargamentos según el caso y las escoltas	OOCL	Desde el 21 de diciembre desvía sus buques del mar Rojo
Hapag-Lloyd	Desde el 22 de enero sus buques van por África	Yang Ming.....	El 18 de diciembre desvía sus buques por África
Evergreen	Desde el 18 de diciembre sus buques van por África	Nippon Yussen.....	El 16 de enero suspende la navegación por el mar Rojo

Fuente: Elaboración propia a partir de las páginas web de las compañías.

incertidumbre y los desvíos alrededor del cabo de Buena Esperanza están teniendo un coste económico y ambiental muy notable; representando una presión adicional sobre las economías en desarrollo (Notteboom *et al.*, 2024). En la medida que la crisis del mar Rojo marca el ritmo y el negocio de los armadores de transporte de contenedores, algunas navieras se han olvidado del temido exceso de tonelaje, manteniendo sin problemas las carteras de pedidos de nuevas entregas de buques, y cerrando contratos de fletamento a pesar de su elevado precio.

Hasta el momento, en torno a 300 buques han apostado por el cambio de itinerarios, llegándose a estimar que podría afectar al 19 % de la capacidad mundial. Es decir, los buques evitan el canal de Suez buscando rutas alternativas, traducándose en mayores distancias en los itinerarios, aumento de los costes comerciales y de las primas de seguros. La otra consecuencia hace referencia al aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) debido a los aumentos de distancias y de la velocidad de navegación que se ha incrementado hasta llegar a los 22 nudos.

Los fletes experimentan aumentos muy significativos. De nuevo, la demanda va a

sobrepasar a la capacidad efectiva; y, en la necesidad de asegurar la utilización de los «servicios premium» o para garantizar el espacio y el tiempo, entraremos en una fase de pánico y de sobrecalentamiento económico. Ante esta perspectiva, la United Nations Conference on Trade and Decelopment (2024) subraya las posibles implicaciones, haciendo mención en que las prolongadas disrupciones provocarán mayores costes e inflación, afirmando «los consumidores sentirán todo el impacto del aumento de las tarifas de flete dentro de unos años»; en la medida que la crisis podría afectar a los precios mundiales de los alimentos y de la energía, como las interrupciones en los envíos de cereales que originarían riesgos para la seguridad alimentaria, afectando a consumidores y reduciendo los precios pagados a los productores.

Las empresas, ante estas circunstancias, enfatizan en la necesidad de reaccionar mediante adaptaciones rápidas y, en primer término, crean grupos de estudios para analizar la situación de cara a poder gestionar la inminente remodelación del comercio mundial.

Paralelamente a estos fenómenos, se produce una recomposición de las alianzas marítimas. Se conoce la ruptura dentro de ▷

CUADRO 6
EVOLUCIÓN DE LOS FLETES MARÍTIMOS A RAÍZ DE LOS CONFLICTOS EN EL MAR ROJO

RUTA	07.12. 2023	14.12. 2023	21.12. 2023	04.01. 2024	11.01. 2024	18.01. 2024	25.01. 2024	01.02. 2024	08.02. 2024	15.02. 2024
Índice compuesto	1.461	1.521	1.661	2.670	3.072	3.777	3.964	3.824	3.786	3.732
Shanghái-Róterdam.....	1.343	1.442	1.667	3.577	4.403	4.651	4.984	4.661	4.426	4.288
Róterdam-Shanghái.....	443	452	466	546	652	975	1.028	964	990	958
Shanghái-Los Ángeles.....	1.939	1.985	2.100	2.726	2.790	3.860	4.344	4.421	4.771	4.754
Los Ángeles-Shanghái.....	753	770	774	776	766	762	762	734	726	709
Nueva York-Róterdam.....	588	591	592	593	599	608	615	635	611	623
Róterdam-Nueva York.....	1.505	1.506	1.480	1.503	1.513	1.506	1.576	1.589	1.978	2.173
Shanghái-Nueva York	2.747	2.851	3.074	3.858	4.170	5.644	6.143	6.165	6.268	6.170
Shanghái-Génova.....	1.608	1.687	1.956	4.178	5.213	6.282	6.464	5.848	5.225	5.173

Fuente: *Drewry*.

la alianza 2M (Maersk y MSC), que se cumplimentará en 2024. En los primeros días de enero de este año, Hapag-Lloyd sale de THE Alliance (formada por ONE, Yang Ming y HMM) para asociarse con Maersk en una nueva alianza, Gemini Cooperation, que será operativa en 2025. Mientras tanto, las navieras de Ocean Alliance (CMA-CGM; COSCO; Evergreen; y OOCL) ratifican cinco años más su entente hasta 2032, insistiendo en su estabilidad, confiabilidad e innovación.

Hay dos modificaciones relevantes:

- Se refuerza la aplicación del esquema de distribución hub&spoke concentrando sus servicios en las rutas este-oeste, fomentando servicios *shuttles* regionales que alimentarían los itinerarios principales.
- La nueva concepción de las Alianzas Marítimas es convertirse en proveedores logísticos globales integrados y no abiertos a miembros adicionales.

En suma, se definen *hubs* principales, se prevén pocas escalas en las rutas intercontinentales y se potenciarán las lanzaderas regionales para reducir los retrasos, acelerar las entregas de carga y flexibilizar los itinerarios de los buques. Ante el agravamiento de las

condiciones de seguridad para la navegación se constatan acciones tendentes a optimizar las rotaciones de las líneas entre Asia y América del Norte y entre Asia y el Mediterráneo. Tales modificaciones se traducen en cambios de los puertos pivotes o puertos de transbordo. De este modo, por ejemplo, para Maersk emergen como puertos pivotes Colombo (Sri Lanka) y Valencia. La compañía CMA/CGM, por su parte, prescinde de las escalas que se realizaban en Barcelona y Valencia dentro del servicio Medwax, que pasarán a servirse con *feeders* desde los *hubs* de Tanger Med y Algeciras, argumentando que el «movimiento responde al esfuerzo continuo de dar un servicio fiable y de la mejor calidad» (CMA CGM retira a Barcelona y Valencia de su servicio entre el Mediterráneo y el oeste africano, 2024).

Un nuevo dato lo proporciona Sea-Intelligence que, a partir del análisis de 34 rutas marítimas y más de 60 líneas navieras, ha podido determinar la confiabilidad de los itinerarios. Pese al contexto de la crisis del mar Rojo la confiabilidad global mejoró en 19,5 puntos porcentuales, pasando del 42,6 % al 62,1 % en 2023. Sin embargo, solo alcanzó el nivel del 2020, pero se ubica por debajo del 70-80 % logrado a lo largo del periodo 2012-2019. ▷

CUADRO 7
ÍNDICE DE CONFIABILIDAD DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS

Naviera	Índice 2022	Índice 2023	Naviera	Índice 2022	Índice 2023
MAERSK	52,2 %	67,7 %	OOCL	35,1 %	58,8 %
MSC.....	41,5 %	65,9 %	HAPAG LLOYD	36,3 %	56,9 %
CMA CGM	41,6 %	62,8 %	ZIM	36,8 %	54,4 %
EVERGREEN	37,9 %	61,9 %	ONE.....	36,6 %	54,1 %
WAN HAI	33,9 %	61,3 %	HMM.....	38,2 %	51,7 %
COSCO	36,6 %	58,9 %			

Fuente: Recogido de Sea-Intelligence.

Lo sintomático es el descenso registrado en el cuarto trimestre del 2023, en donde descien- de 5,0 puntos porcentuales, constituyendo la mayor caída desde febrero de 2021, situán- dose en el 56,8 %, el segundo registro más bajo de 2023. Las razones que explican dicho deterioro en lo que atañe a los retrasos en las escalas provienen de la preeminencia de las rutas marítimas que rodean África.

Ante el grave deterioro de la situación, las empresas siguen apostando por la incorpora- ción de nuevos buques. Alphaliner prevé para 2024 un récord de 3 millones de TEUs de ca- pacidad, alrededor de 460 buques, que se in- corporarán a la flota mundial. Alrededor de un tercio (930.000 TEUs y 95 buques serán pro- pulsados por combustibles alternativos como el GNL y el metanol. Dicho aumento previsto para 2024 es superior a las incorporaciones registradas en 2023, que ascendieron a 2,35 millones de TEUs. Esto es, a pesar de los te- mores de un regreso a un exceso crónico de capacidad de buques el mercado ha absorbi- do dichas entradas que, junto al aumento de la velocidad de navegación, han favorecido dicho incremento de flota.

Ante este panorama, surge la cuestión de si existen vínculos de dependencia entre los grandes puertos y las compañías navieras de línea. El presidente y CEO de Dubai Port World Group, Sultan Ahmed bin Sulayem, afirmaba

en el Foro Económico de Davos (2024), que «en la nueva era de la globalización, un pano- rama de mayor riesgo geopolítico está confi- gurando los contornos del comercio mundial, a medida que las empresas intentan reducir los riesgos en sus cadenas de suministro». Así, más de un tercio de las empresas recurre al *friend- shoring* mientras que el 32 % está creando ca- denas de suministro paralelas o de doble abas- tecimiento. Asimismo, más de una cuarta parte está optando por menos proveedores (un au- mento de 16 puntos porcentuales respecto al año anterior) ya que las empresas sopesan las ventajas de la consolidación frente a la diver- sificación y el control frente a la resiliencia. Y, finalmente, el 22 % de los ejecutivos presentes en Davos destaca el desafío de la inestabilidad política en los mercados de abastecimiento y casi una cuarta parte (23 %) está preocupado por el aumento de la incertidumbre geopolítica. Esto es, las compañías navieras privilegian a ciertos *hubs* portuarios; pero, dichas dinámicas no son homogéneas. Por una parte, los puer- tos chinos son los menos dependientes de las grandes operadoras, pues gestionan un tráfico regional y nacional importante merced a que los transportistas asiáticos son más pequeños; en segundo lugar, los puertos americanos son muy dependientes de las grandes compañías navieras; y, finalmente, los puertos europeos muestran una gran diversidad de casos. ▷

En suma, la existencia de interdependencias consolida un sistema global con una nueva distribución del comercio, aunque éste sea desbalanceado en función de las rutas marítimas. Al mismo tiempo, las fuertes olas de contenedorización alentaron una reducción de los costes del transporte, aumentando las facilidades de entregas y propiciando la existencia de estrategias empresariales más integradas basadas en la logística y sistemas hub&spoke. Se consolida, pues, una triada en lo que respecta a las grandes áreas geográficas que refuerza la fragmentación productiva, dota de mayor relevancia al transporte marítimo y refuerza la intermodalidad con otros modos de transporte.

8. Conclusiones

Las cadenas de suministro se han visto alteradas por los ataques *hútíes* a buques en el mar Rojo. Dichas perturbaciones obligaron a las navieras a cambiar de ruta y a redirigir sus itinerarios marítimos por nuevos lugares, ajustes que han contribuido a absorber el exceso de capacidad de oferta existente. Asimismo, con el fin de abastecer y cumplir con los compromisos de entregas, ciertas navieras han necesitado adquirir más buques portacontenedores o fletar buques específicos dadas las nuevas extensiones derivadas de las nuevas rutas y garantizar con ello las rotaciones y compromisos estipulados.

Dichos *shocks* supusieron un desajuste inmediato y de gran intensidad. La consecuencia más inmediata significó una fuerte alza de los fletes que duró alrededor de cinco meses (desde mediados de octubre de 2023 a mediados de marzo de 2024). El cambio de rutas y el desvío de buques por el cabo de Buena Esperanza puso de manifiesto un incremento

de los costes operativos en aproximadamente un 50 %, que se ha transmitido a los clientes; presionando, por tanto, un alza de precios y un componente inflacionista.

Este aumento de fletes y mayor afectación en las rutas principales este-oeste deja claro que las próximas negociaciones de contratos a largo plazo van a ser más complejas.

El conflicto del mar Rojo en un principio no ha supuesto un cambio estructural notable, pero sí nuevas condiciones y algunos supuestos disruptivos en el panorama marítimo internacional. El propio Banco de España, a través de un estudio de Fernández Cerezo e Izquierdo (2024), revela que solo un 25 % de las sociedades declaran verse negativamente afectadas por esta perturbación, de las cuales más de la mitad apuntan al aumento del coste del transporte como la principal vía de impacto, mientras que un tercio señalan los retrasos en las entregas de mercancías. Tampoco se esperan ganancias excepcionales para las navieras ya que la inflación de los gastos operativos, las mayores tarifas portuarias a pagar y el coste de cumplir las regulaciones ambientales, entre otros factores, van en contra de los incrementos de los beneficios. O sea, los impactos de los hechos en el mar Rojo no afectan al equilibrio entre la capacidad de oferta y demanda en las principales rutas comerciales este-oeste, ni alterarían el equilibrio futuro, al mostrar la industria marítima tanto una elevada capacidad de resiliencia como una alta confianza para recalibrar el impacto.

La pregunta sigue en la mente del sector ¿qué pasaría si, súbitamente, se retoman los tránsitos en el mar Rojo? En términos teóricos, se contemplaría un retorno del exceso de capacidad, un descenso de los fletes, y un aumento de las cancelaciones de itinerarios. Es decir, se entraría, de nuevo, en el ciclo circular de la economía marítima. ▷

Bibliografía

- Aguilera Raga, A. (2020). The Bab el-Mandeb strait: Geopolitical considerations of the strategic chokepoint. *Documento de Opinión IEEE*, (19/2020). https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO19_2020ANAAGU_BabMandeb_ENG.pdf
- Allianz. (2021). *Safety and Shipping. Review 2021*. <https://commercial.allianz.com/content/dam/onemarketing/commercial/commercial/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2021.pdf>
- Bruselas insiste en «vigilar de cerca» los «riesgos» y repercusiones de las tensiones en el mar Rojo. (15 de enero de 2024). *Europa Press*. <https://www.europapress.es/economia/macroeconomia-00338/noticia-bruselas-insiste-vigilar-cerca-riesgos-repercusiones-tensiones-mar-rojo-20240115192720.html>
- CMA CGM retira a Barcelona y Valencia de su servicio entre el Mediterráneo y el oeste africano. (15 de febrero de 2024). *El Mercantil*. <https://elmercantil.com/2024/02/15/cma-cgm-retira-a-barcelona-y-valencia-de-su-servicio-entre-el-mediterraneo-y-el-oeste-africano/>
- Descamps, A. (12 janvier 2024). Mer rouge : Quelle est la réalité du déroutement des navires ? *Journal de la Marine Marchande*. <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/mer-rouge-quelle-est-la-realite-du-deroutement-des-navires-884447.php>
- El sector marítimo europeo pide ayuda ante los ataques a sus buques en el cuerno de África. (17 de diciembre de 2023). *El Mercantil*. <https://elmercantil.com/2023/12/17/el-sector-maritimo-europeo-pide-ayuda-ante-los-ataques-a-sus-buques-en-el-cuerno-de-africa/>
- Español, M. (13 de diciembre de 2023). Los ataques en el mar Rojo de la milicia yemení de los Huthi amenazan el comercio marítimo global. *El País*.
- Fernández Cerezo, A. e Izquierdo, M. (2024). Encuesta a las empresas españolas sobre la evolución de su actividad: primer trimestre de 2024. *Boletín Económico-Banco de España*, (2024/T1). <https://doi.org/10.53479/36151>
- Foretich, A., Zaimas, G. G., Hawkins, T. R., & Newes, E. (2021). Challenges and opportunities for alternative fuels in the maritime sector. *Maritime Transport Research*, 2. <https://doi.org/10.1016/j.martra.2021.100033>
- Foro Económico Mundial. (2024). *Reunión Anual del Foro Económico Mundial*. <https://es.weforum.org/events/world-economic-forum-annual-meeting-2024/>
- Gresh, G. F. (2018). Chokepoints of the Western Indian Ocean, China's Maritime Silk Route, and the Future of Regional Security. In Geoffrey Gresh (Ed.), *Eurasia's Maritime Rise and Global Security: From the Indian Ocean to Pacific Asia and the Arctic* (pp. 31-48). Palgrave MacMillan. https://doi.org/10.1007/978-3-319-71806-4_3
- ICC International Maritime Bureau. (2023). *Piracy and Armed Robbery Against Ships*. <https://www.icc-ccs.org/reports/2023%20Jan%20-%20Jun%20IMB%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Report.pdf>
- International Maritime Bureau. (s.f.). *Piracy Reports*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx>
- Kane, S., & Martin, F. (2005). *Pirates et terroristes en mer d'Asia. Un maillon faible du commerce mondial*. Autrement.
- Las disrupciones marítimas motivan un crecimiento de la flota global de contenedores. (21 de febrero de 2024). *El Mercantil*. <https://elmercantil.com/2024/02/21/las-disrupciones-maritimas-motivan-un-crecimiento-de-la-flota-global-de-contenedores/>
- Liss, C. (2014). *Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses* (PRIF Reports 125). <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-404060>
- Maritime Information Cooperation & Awareness Center. (2024). *Sûreté des espaces mariti-* ▷

- mes: bilan annuel 2023. <https://www.defense.gouv.fr/marine/actualites/surete-espaces-maritimes-bilan-annuel-2023>
- Moral Martín, P. (2015). La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico. *Documento de Opinión IEEE*, (42/2015). https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEEO42-2015_Pirateria_PabloMoral.pdf
- Naciones Unidas. (1994). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Notteboom, T., Haralambides, H., & Cullinane, K. (2024) The Red Sea Crisis: Ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Maritime Economics and Logistics*, 26, 1-20. <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00287-z>
- Organización Marítima Internacional. (2010). Resolución A.1025(26) adoptada el 2 de diciembre de 2009. *Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques*. https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20170301/20170301111929/1025_26.pdf
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2016). *Ocean Economy in 2030*. <https://doi.org/10.1787/9789264251724-en>
- Russon, M. A. (2021, March 29). The cost of the Suez Canal blockage. *BBC*. <https://www.bbc.com/news/business-56559073>
- Sánchez, R., Barleta, E. y Mouftier, L. (2017). Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores. *CEPAL - Serie RNI*, (186). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/38accd37-2e67-4d4b-9939-1ee57b390e14/content>
- Sanz Alisedo, G. (2022). Océanos y choke points, oportunidades y riesgos para el comercio marítimo global. *Documento de Análisis IEEE*, (68/2022). https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2022/DIEEEA68_2022_GON-SAN_Oceanos
- United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Impact to global trade of disruption of shipping routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Chanel*. https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2024d2_en.pdf
- Valero, C. (2023). Etat de la piraterie en 2023. *ISEMAR Note de Synthèse*, (255).
- Weitz, R. (2018). Strategic Maritime Chokepoints: Perspectives from the Global Shipping and Port Sectors. In Geoffrey Gresh (Ed.), *Eurasia's Maritime Rise and Global Security: From the Indian Ocean to Pacific Asia and the Arctic*, (pp. 17-29). Palgrave MacMillan. https://doi.org/10.1007/978-3-319-71806-4_2