

# ALERTA de MERCADO

## " Los hutíes solo atacarán en el mar Rojo buques relacionados con Israel"<sup>1</sup>

*El pasado 20 de enero de 2025, los rebeldes hutíes de Yemen anunciaron que limitarían sus ataques en el corredor del Mar Rojo exclusivamente a barcos israelíes. Esta decisión se toma tras una serie de ataques a más de 100 buques mercantes desde octubre de 2023, lo que alteró el transporte marítimo global. La noticia llega después de la liberación de la tripulación del buque "Galaxy Leader", secuestrado en noviembre de 2023, gracias a la mediación de Omán. A pesar de la reducción de los ataques, los hutíes advirtieron que podrían reanudar sus acciones más amplias si fuera necesario. La situación en el Mar Rojo sigue siendo incierta, lo que mantiene a las empresas navieras en alerta mientras evalúan los riesgos antes de reanudar sus operaciones en la región.*

### Análisis de la Fundación Valenciaport

Desde el **ataque** de las **milicias** de **Hamás** contra comunidades israelíes cercanas a la Franja de Gaza el **7 de octubre** de **2023**, ha pasado más de un año y las **tensiones** en la región **han ido en aumento**. En efecto, en noviembre de ese mismo año, los rebeldes hutíes de Yemen, presuntamente respaldados por Irán, atacaron el buque porta vehículos Galaxy Leader, de bandera bahameña, en el Mar Rojo, en aparente respuesta a la guerra en Gaza. Desde entonces, la **inestabilidad** en la **zona** se ha **intensificado** de **manera sostenida**.

En esta línea, los **ataques hutíes escalaron rápidamente** a lo largo de noviembre de 2023, afectando de manera significativa el tráfico comercial en la región, lo que **resultó** en una **desviación** de las **rutas comerciales** por el **Cabo de Buena Esperanza** y la **creación** de la **Operación Guardián de la Prosperidad** por parte de Estados Unidos, con el **objetivo** de **garantizar** la **seguridad** en la **zona**. A medida que la crisis se profundizaba, el tráfico marítimo sufrió alteraciones críticas. En **febrero de 2024**, una coalición de países occidentales lanzó la **Operación Áspides** para reforzar la seguridad en el Mar Rojo, mientras que, para abril, los ataques directos a varios buques en el Mar Rojo, el Golfo de Adén y el Océano Índico se intensificaron, ampliando la tensión entre Israel e Irán y exacerbando la interrupción de las rutas marítimas.

**Recientemente**, los **hutíes** han **declarado** que **limitarán** sus **ataques** en el corredor del Mar Rojo **exclusivamente** a **barcos israelíes**. No obstante, continúan afectando el comercio marítimo global, con ataques que han causado daños materiales y víctimas en Israel. En respuesta, Israel ha bombardeado infraestructuras hutíes en Yemen, mientras

---

<sup>1</sup> Noticia original publicada por "Diario del Puerto" y disponible en: <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/los-huties-solo-atacaran-en-el-mar-rojo-buques-relacionados-con-israel-BO22686304#scrollview>

que las potencias occidentales han advertido de posibles represalias si los ataques persisten.

La **incertidumbre** en la región se mantiene **alta**, según alertó la BIMCO (Baltic and International Maritime Council), que prevé que la **crisis podría extenderse** hasta **2025**. El conflicto también se ha extendido al Líbano e intensificado la confrontación entre Israel e Irán, con ataques estratégicos y de baja intensidad. Esta inestabilidad ha afectado la vital ruta Este-Oeste, que atraviesa el **Golfo de Adén**, el **estrecho de Bab el Mandeb** y el **Mar Rojo**, responsable de alrededor del **30% del comercio mundial de contenedores**. Sin señales claras de un alto el fuego, el tráfico marítimo sigue en riesgo.

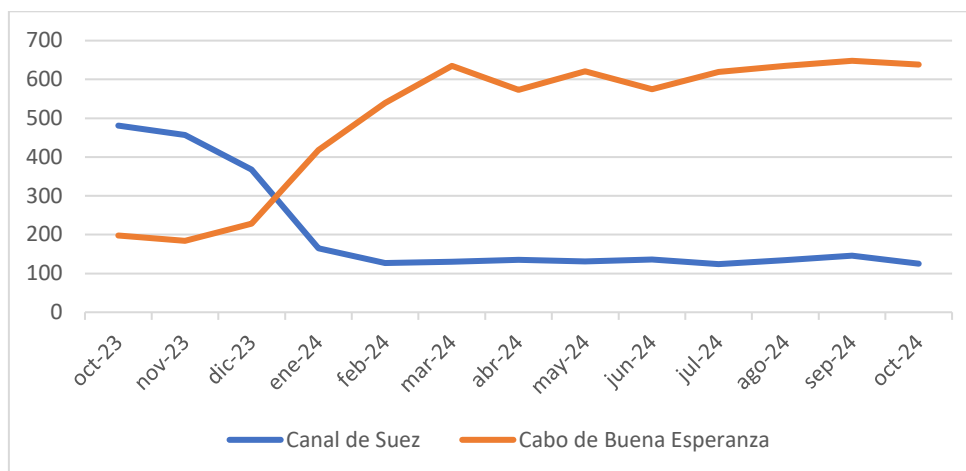
A este **complejo panorama** se **sumaron** los **resultados** de las **últimas elecciones** en **Estados Unidos**, con la victoria del **Partido Republicano** bajo la presidencia de Donald Trump. La nueva administración ha **reafirmado su apoyo a Israel**, lo que ha añadido más complejidad al conflicto, especialmente con las tensiones internas en Israel. Entre ellas, la intención del ministro de Finanzas, Bezalel Smotrich, de aplicar soberanía israelí en Cisjordania, respaldado por el primer ministro Benjamín Netanyahu. En este contexto, la seguridad en la región sigue siendo crítica, sin previsión inmediata de estabilización.

### **Comportamiento de las navieras**

En respuesta a los desafíos derivados de la Crisis del Mar Rojo, el comportamiento de las principales navieras no ha sido aislado ni individual, sino **coordinado** dentro de sus **alianzas estratégicas**. Actualmente, las nueve compañías navieras más relevantes a nivel global (MSC, Maersk, CMA CGM, COSCO, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen, Hyundai y Yang Ming) están organizadas en tres grandes alianzas —**2M, The Ocean Alliance y The Alliance**— las cuales **controlan** colectivamente el **81,9%** de la **capacidad mundial de TEU**. Las tres alianzas han implementado, de manera coordinada, dos estrategias principales para afrontar las dificultades presentes en la región del Mar Rojo:

- **Desvío de rutas tradicionales:** La decisión que más impacto ha tenido en el transporte marítimo, afectando principalmente a las rutas Asia-Europa/Mediterráneo – Asia, ha sido el **desvío** de los **buques** por el **Cabo de Buena Esperanza**, para evitar así el tránsito de los buques, por razones de seguridad y salvaguarda de vidas y bienes materiales, por la ruta tradicional del Golfo de Adén, Estrecho de Bab el Mandeb, Mar Rojo y Canal de Suez. En particular, y de manera paralela a la **notable reducción** en la cantidad de **buques** que transitan por el **Canal de Suez**, tomando en cuenta el **período** comprendido entre **octubre de 2023** y **enero de 2025**, según los datos reportados por *Alphaliner*, se ha registrado un total de **7.564 buques desviados** hacia el **Cabo de Buena Esperanza**. De estos, **3.580 se** dirigen hacia el **Oeste** y **3.984** hacia el **Este**.

Gráfico 1. Número de buques desviados por el Canal de Suez vs Cabo de Buena Esperanza desde el inicio de la crisis



Fuente: elaboración propia en base a los datos de Alphaliner

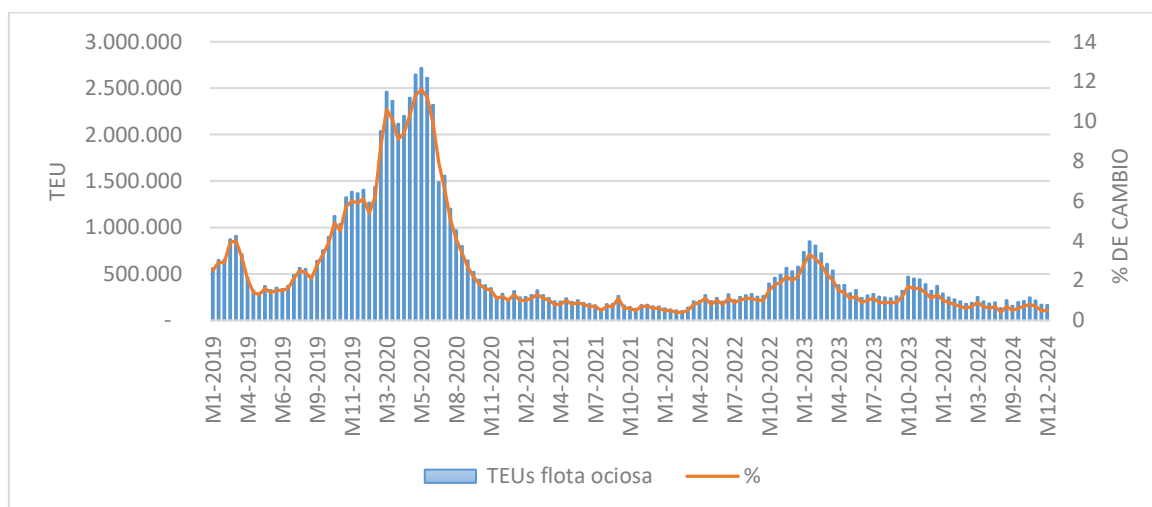
- Implementación de nuevos servicios:** El desvío de rutas por el Cabo de Buena Esperanza ha llevado a las navieras a realizar **ajustes significativos** en sus **servicios**. En primer lugar, los **servicios al Mediterráneo** ahora **ingresan** por el **Estrecho de Gibraltar**, lo que ha **beneficiado** a **puertos cercanos** como **Tánger, Algeciras, Valencia y Barcelona**, que han experimentado un **aumento en el volumen de TEU de transbordo** con destino a puertos del Mediterráneo Oriental. En segundo lugar, los cambios en los servicios han **incrementado** las **escalas** en estos puertos, tanto por la **incorporación de servicios de feeders** como de **nuevos servicios** con **destino al Mediterráneo Oriental**, consolidando su rol como puntos clave de transbordo.
- Nueva configuración de las alianzas en 2025:** Aunque no derivada directamente de la Crisis del Mar Rojo, la reconfiguración de las alianzas marítimas a partir de 2025 representa un cambio significativo en la estructura de servicios ofrecidos por las navieras. Con el propósito de **ofrecer** a sus **clientes** una **cobertura global** más **extensa** y **mejorar** la **eficiencia operativa** y **sostenibilidad**, las alianzas contemplan cautelosamente tanto la ruta a través del Cabo de Buena Esperanza como el paso por el Canal de Suez, de acuerdo con la evolución de la situación en la región. Ambas opciones han sido meticulosamente analizadas y ajustadas a las necesidades actuales y futuras del comercio marítimo global.

En concreto, en **enero de 2023, Maersk y MSC anunciaron un acuerdo mutuo** para poner **fin** a su **cooperación** dentro de la **alianza 2M** a finales de enero de 2025. Por otro lado, en **enero de 2024, Maersk y Hapag-Lloyd anunciaron la creación del acuerdo GEMINI** (21,7% de flota mundial), que **entrará en vigor** en **febrero de 2025**. Tras este anuncio, los demás miembros de **The Alliance** (ONE, Hyundai y Yang Ming) decidieron **renombrar** la **alianza** como **Premier Alliance** (11,4% de flota mundial). En septiembre de 2024, estos miembros anunciaron un acuerdo de

colaboración con MSC para los servicios Asia-Europa, también a partir de febrero de 2025. MSC, por su parte, comenzará a ofrecer servicios globales de manera independiente a partir de esa fecha, con ciertos acuerdos puntuales con ZIM en el Transpacífico y con la Premier Alliance en el VSA. Finalmente, en febrero de 2024, los miembros de The Ocean Alliance (CMA-CGM, COSCO Group y Evergreen) anunciaron la extensión de su alianza hasta 2032, tras nueve años de colaboración.

No cabe duda de que las **navieras** han **aprovechado** al máximo su **capacidad disponible** para gestionar los desvíos y atender la demanda, un claro indicio de ello es que la **flota mundial** de **portacontenedores inactivos** alcanzó un **mínimo histórico** ya claramente visible durante los **diez primeros meses de 2024** pero que supuso para **finales de año** un valor del **0,5%**. Este dato resulta aún más notable teniendo en cuenta el considerable **crecimiento** de la **flota** en los **últimos cuatro años**, que pasó de 23,7 MTEUs en octubre de 2020 a **30,6 MTEUs** actualmente, lo que equivale a un **crecimiento** cercano al **30%**. Además, las navieras han retrasado los mantenimientos de buques no esenciales, logrando mantener la **capacidad inactiva** en **astilleros** en solo un **2,4%** durante el periodo de 2024.

Gráfico 2. Buques comercialmente inactivos (TEU) y proporción sobre el total de flota (%)

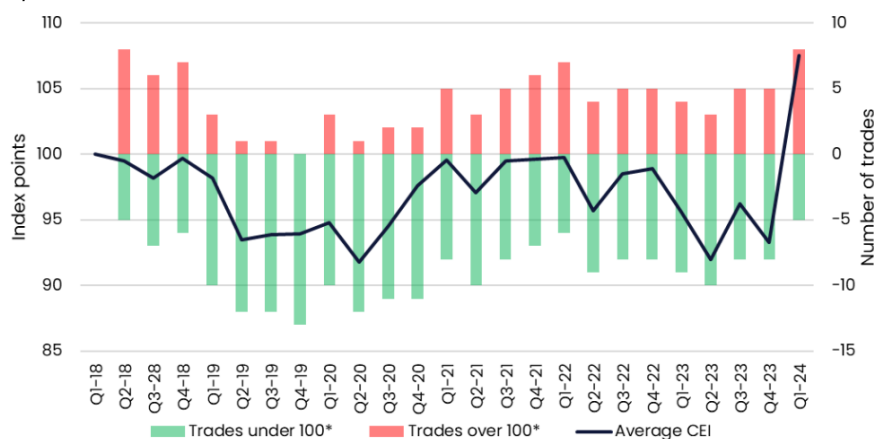


Fuente: elaboración propia en base a los datos de Alphaliner

### Principales efectos sobre el mercado del transporte marítimo

Como resultado del desvío de los buques por rutas alternativas, la **distancia navegable aumentó** en aproximadamente **3.500 millas náuticas**. Para compensar las distancias mayores, los buques navegaron a **mayor velocidad**, lo que ha agravado aún más su huella de carbono. De hecho, el **Índice de Emisiones de Carbono** de *Xeneta* y *Marine Benchmark* alcanzó un **récord histórico** desde su lanzamiento, obteniendo **107,4 puntos** en el **primer trimestre de 2024**. Las **emisiones** de los **contenedores** transportados **desde Extremo Oriente al Mediterráneo aumentaron** un **63%** en comparación con el cuarto trimestre de 2023, mientras que las **emisiones hacia el norte de Europa** subieron un **23%**.

Gráfico 3. Índice de Emisiones de Carbono



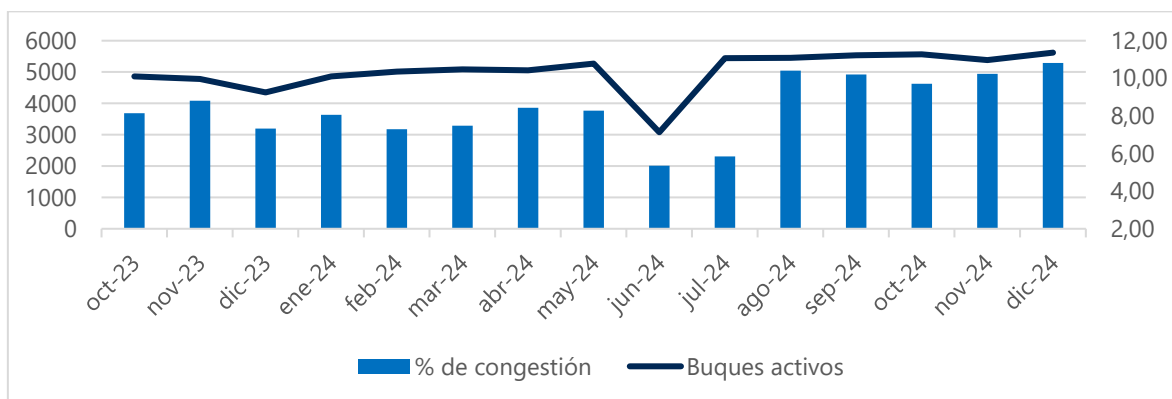
\*100 = Index base in Q1 2018

Source: Xeneta, Marine Benchmark

Fuente: Xeneta y Marine Benchmark

Es innegable que esta situación ha generado una **disrupción considerable** en las **cadena de suministro**. En lo que respecta a la congestión portuaria, desde el inicio de la crisis del Mar Rojo hasta finales de 2024, los **niveles de congestión** se han mantenido **elevados**, aunque con **fluctuaciones moderadas**. Si bien la congestión alcanzó un 8,80% en noviembre de 2023 y se redujo a 7,32% en diciembre, en 2024 mostró un leve repunte, con un 8,06% en enero y diferentes picos a lo largo del año hasta alcanzar un 10,82% en diciembre.

Gráfico 4. Evolución del % de congestión y total de buques activos

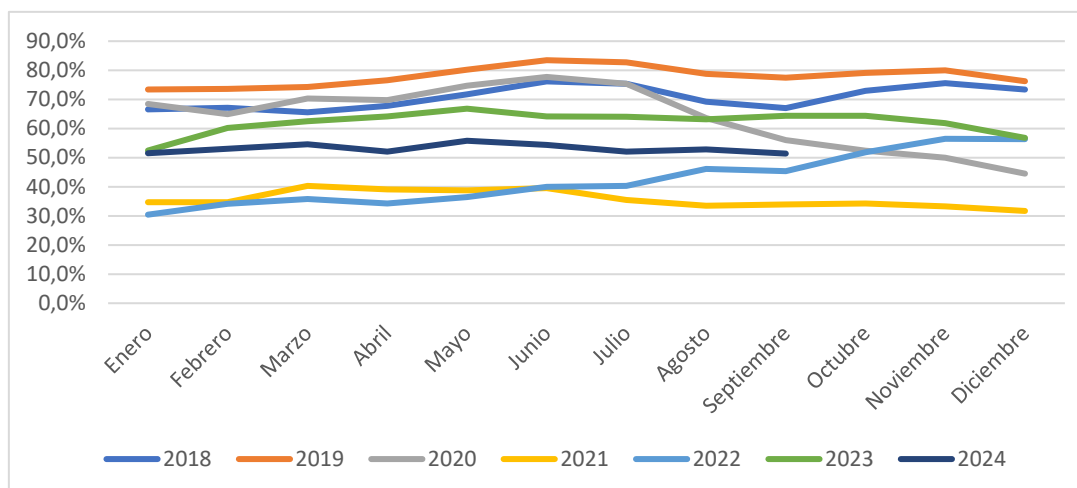


Fuente: elaboración propia en base a los datos de Linerlytica

Además, la **fiabilidad de los horarios** (*schedule reliability*) en 2024, de algún modo, también **refleja el impacto** de la **crisis**, lo que evidencia que la crisis del Canal de Suez ha incrementado la **inestabilidad** en las **operaciones marítimas**, **afectando** el **cumplimiento** de los **horarios** y **generando incertidumbre** en las llegadas y salidas programadas. A partir de enero de 2024, la fiabilidad de los horarios comenzó en un 51,5%, un valor ya inferior al observado en el mismo mes de años previos, aunque superior al 34,7% de 2021 y al 30,4% de 2022. A medida que avanzaron los meses de

2024, la fiabilidad se mantuvo relativamente estable, con fluctuaciones en torno al 50-55%, pero sin alcanzar los niveles altos de años anteriores, como en 2019, cuando el promedio mensual superaba el 70%. Durante los primeros ocho meses de 2024, los niveles de fiabilidad se mantuvieron por debajo de los observados en 2023, año en el que los valores se estabilizaron entre el 60-64%.

Gráfico 5. Evolución de la fiabilidad horaria (en %)



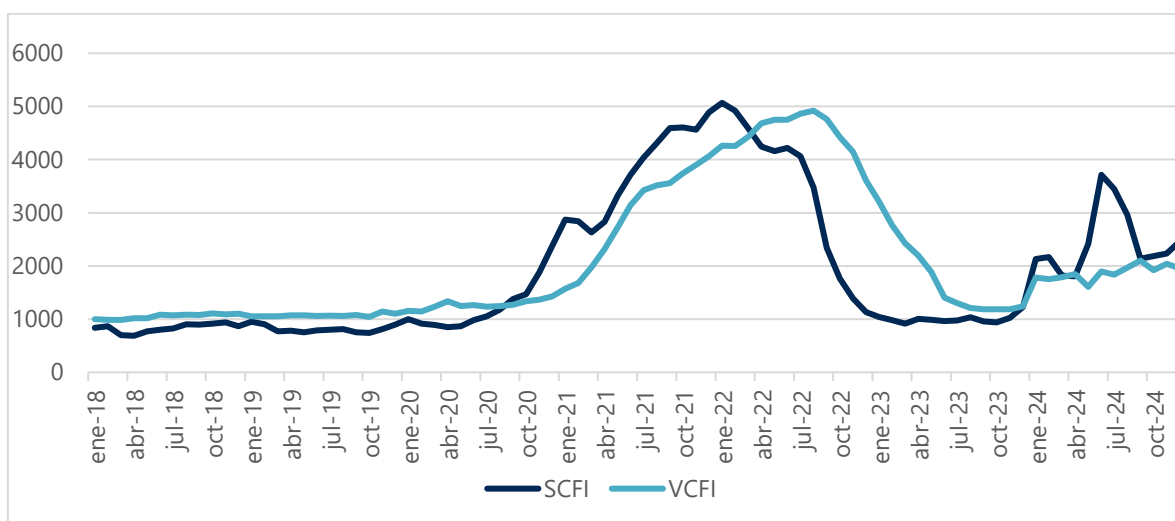
Fuente: elaboración propia en base a los datos de Sea Intelligence

Como consecuencia directa de lo comentado anteriormente, la crisis del Mar Rojo y las interrupciones en el Canal de Suez han tenido un impacto significativo en el transporte marítimo global, generando un **aumento** considerable en los **costos operativos**. Factores como el incremento de las **distancias de envío**, el **mayor consumo** de **combustible** y el **aumento** de las **primas de seguro** han sido determinantes en el **alza** de los **costos**. Estos aumentos operativos han sido **trasladados** a los **fletes**, lo que ha provocado un **incremento generalizado** de las **tarifas marítimas a nivel mundial**.

En efecto, las **tarifas de flete** se **dispararon** en la **primera mitad de 2024**. El **Índice de Fletes Contenerizados de Shanghái (SCFI)** se **duplicó** en comparación con finales de 2023. Sin embargo, hacia octubre de 2024, el SCFI había caído un 45% desde su punto máximo, aunque seguía estando un 115% por encima del promedio prepandémico. Las cifras para finales de 2024 muestran una recuperación del índice de un 15%. De manera similar, el **Valencia Containerised Freight Index (VCFI)**, que mide las tarifas de exportación desde Valenciaport, también refleja estos aumentos. No obstante, debido a su carácter regional, el VCFI puede mostrar un desfase de varios meses con respecto a los índices internacionales. De igual forma, el descenso de las tarifas de exportación es claramente notable a partir de julio de 2022, situación que comienza a cambiar a comienzos de 2024 donde apenas pueden verse descensos significativos.

Gráfico 6. Evolución del SCFI y del VCFI (puntos)





Fuente: elaboración propia en base a los datos de Alphaliner

Este fuerte aumento de las tarifas de flete ha tenido un **impacto profundo** en el **comercio global** y la **estabilidad económica**, ya que los **costos adicionales** se **trasladan** a las **cadena de suministro**. Según el Informe sobre el Transporte Marítimo 2024 de ONU Comercio y Desarrollo, se estima que los **precios al consumidor global** podrían **aumentar** un **0,6%** para **2025** debido a los **mayores costos de envío**. Por su parte, se apunta que las **economías más vulnerables, enfrentarán aumentos aún más pronunciados** en los precios de los alimentos y otros bienes, lo que afectará negativamente a su crecimiento económico.

Con todo esto, la **situación actual** del **transporte marítimo** y las **cadena de suministro globales** se encuentra **marcada** por un alto grado de **incertidumbre**, ya que está estrechamente influenciada por **factores geopolíticos** y **externos** cuya **evolución** resulta **impredecible**. Esto dificulta la estimación de la duración de la crisis y su impacto a largo plazo en la industria marítima. Sin embargo, a pesar de esta incertidumbre, la **capacidad de adaptación** de las **cadena de suministro** ha jugado un **papel crucial** en **mitigar** los **cuellos de botella** y asegurar que los **puertos sigan operando** dentro de **niveles sostenibles**. Y es que, por su parte, las **navieras** y los **puertos** han tomado **medidas estratégicas**, como la **reconfiguración de rutas** y el **aumento** de la **flota activa**, lo que ha permitido **mantener un flujo operativo** a pesar de las fluctuaciones y desafíos continuos.