

Encuentros con la Mar

## **El conflicto del Mar Rojo aumenta los fletes, sin señales de una pronta normalización**

- **Es un punto estratégico para el tráfico marítimo y el comercio mundial**
- **La falta de implicación política de España puede deberse a consideraciones internas**

**El Clúster Marítimo Español muestra el impacto, desde las diferentes perspectivas, de un conflicto que amenaza el tráfico marítimo mundial.**

**Madrid, 19 de Marzo de 2024.** El Clúster Marítimo Español (CME) celebra un nuevo Encuentro con la Mar, donde el almirante retirado Juan Rodríguez Garat expuso la situación actual en el Mar Rojo, tras la campaña de ataques iniciadas por los hutíes de Yemen contra los buques que transitan por la zona. Un punto estratégico no solo para el tráfico marítimo sino para el comercio mundial, tal y como explicó el presidente del CME, Javier Garat, durante su presentación de la jornada.

Según Rodríguez Garat, la actual situación está ligada a los conflictos árabe-israelí, la guerra civil en el propio Yemen y a las ambiciones de Irán en la región, así como el contrapeso de poder que ejerce Arabia Saudí en la zona. Si bien los ataques no son de especial gravedad, ni numerosos, sí que tienen una importante repercusión en la economía global porque obliga a las compañías a cambiar de ruta, aumentando así los costes logísticos. No obstante, la intervención del almirante retirado se centró en las posibilidades que hay de arreglar la situación, mostrándose muy pesimista al respecto, ya que descartaba la solución militar, debido a la naturaleza asimétrica de la amenaza y las limitaciones logísticas; así como la solución política, porque implica levantar sanciones económicas a Irán a cambio de un alto el fuego en la región. En este sentido, Rodríguez Garat reconoce la complejidad de esta opción.

En referencia a la falta de implicación política de España en la situación, afirma que puede deberse a consideraciones internas, especialmente relacionadas con simpatías ideológicas hacia Palestina y el temor a represalias políticas. Y advierte de posibles repercusiones futuras de no abordar adecuadamente la situación en el Mar Rojo, tanto a nivel regional como en términos de credibilidad internacional y seguridad nacional de España.

El siguiente en intervenir fue Diego Ruiz-Morales Eraso, Tanker Broker de Alta Shipping Brokers, quien abordó el impacto del conflicto en el mercado de fletes, mencionando cómo las desviaciones por el Cabo de Buena Esperanza han aumentado los costos y la complejidad logística. Destaca el incremento en millas navegadas, costos de combustible y la necesidad de inyectar más flota para cumplir con los horarios. Destacó la importancia del Mar Rojo en el tráfico de petroleros, especialmente tras la guerra de Ucrania y el veto al crudo ruso. Mencionó que las grandes empresas navieras evitaron inicialmente la zona, pero que algunos buques continuaron transitándola, aunque esto ha cambiado recientemente con una disminución significativa en el tránsito. Además, analiza el impacto en el mercado de fletes, incluido el aumento de los costos debido al incremento en la distancia de viaje.

También comentó cómo Europa se abastece de combustibles y cómo la situación actual afecta la oferta y la demanda de productos como el diésel y la gasolina. Riveros terminó su intervención pronosticando un aumento continuo en los niveles de flete a corto y medio plazo debido a las restricciones en el Mar Rojo. Además, detalló cómo han cambiado los patrones de tráfico global en respuesta a esta situación, con redirecciones significativas de carga.

A continuación, intervino Ronnie Riveros, Crude Broker de Alta Shipping Brokers, que puso en la palestra la relación entre el petróleo y la geopolítica mundial. En este sentido destacó la dinámica del mercado petrolero, donde Brasil ha emergido como un importante productor de crudo liviano y Estados Unidos está importando más hacia Europa en lugar del Medio Oriente. De esta manera, mencionó la importancia de la producción de productos refinados y crudo pesado de Oriente Medio para ciertos procesos industriales, y presentó una gráfica que mostraba la disminución del transporte a través del Canal de Suez, debido a problemas en la región de Israel y Palestina, lo que aumenta el costo y el tiempo de viaje hacia Gibraltar. Riveros pronosticó que estos costes adicionales continuarán aumentando debido a los problemas geopolíticos en curso.

El experto terminó comentando cómo estos problemas afectan a nivel macroeconómico, especialmente en términos de inflación y precios energéticos, con la conclusión de que estos desafíos geopolíticos complicarán la reducción de la inflación.

Tras Riveros intervino otra experta en el ámbito energético, Cintia Bravo Salido, LNG Broker de Alta Shipping Brokers, que arrancó con unas pinceladas sobre el mercado de gas y cómo ha sido afectado por la situación actual. Menciona que el tráfico de cargas de Gas Natural Licuado (GNL) a través del Canal de Suez no es muy alto, alrededor del 8%, con la mayoría proveniente de Qatar, Rusia y Estados Unidos. Sin embargo, a finales del año pasado comenzaron a desviarse buques debido a la crisis en el Mar Rojo, lo que resultó en la interrupción del tráfico de GNL por el Canal. De esta forma analizó cómo esta situación afecta las rutas principales de exportación de GNL, principalmente de Estados Unidos a Europa y de Qatar a Europa y Asia. También comparó la duración del viaje por diferentes rutas, destacando que el principal afectado es el GNL catari, cuyos costes de flete han aumentado significativamente debido a los desvíos de ruta.

Por otro lado, Bravo comentó que la limitación del tránsito por el Canal de Panamá también ha impactado en el mercado de GNL, con un aumento en el tráfico a través del Cabo de Buena Esperanza. La experta concluyó que la crisis en el Mar Rojo ha tenido un impacto limitado en el mercado de fletes de GNL, con cambios en el trading y una menor demanda debido a temperaturas más templadas, lo que ha afectado menos al mercado de gas en comparación con otros años.

### **Líneas regulares**

Juan Arroyo García, presidente y CEO de Sea Ports MGM, aportó una visión diferente, centrándose en el tráfico de línea regular de contenedores. Arroyo mencionó el inicio de la crisis debido al secuestro de un buque transportador de coches y ataques posteriores a otros buques. De esta manera, explicó cómo estas incidencias llevaron a la mayoría de las navieras a desviar y cancelar sus tránsitos por el Canal de Suez, en favor del Cabo de Buena Esperanza. Destacó la reducción significativa del tráfico de contenedores por el Canal de Suez y el aumento de millas navegadas y costes para las navieras.

Arroyo también mencionó el incremento de la velocidad de los buques para cumplir con los horarios de las terminales, lo que resulta en mayores costes de combustible y emisiones. Por otro lado, analizó el impacto en el mercado de fletes de los portacontenedores, mostrando cómo la crisis ha frenado la caída de los fletes y ha llevado a un aumento significativo en los precios del transporte. Además, señaló que la sequía en el Canal de Panamá está obligando a otros tráficó a aumentar sus rutas, lo que contribuye a mantener altos los precios del flete.

Arroyo concluye que no prevé una reducción en los costes de transporte, lo que probablemente afectará el precio final de los productos y enfatiza que los contratos de flete podrían subir aún más debido al aumento de los fletes spot.

Por último, intervino Germán Suárez Calvo, presidente del Clúster Marítimo de Canarias, entre otros puestos destacados, quien abordó el tema de los fletes en el mercado marítimo, contextualizando con eventos históricos como la invasión rusa a Ucrania, la sequía en el Canal de Panamá y el conflicto en el Mar Rojo. Analizó el impacto de estos eventos en el mercado de fletes y el transporte marítimo, destacando el aumento de los costes y la demanda de servicios en los puertos canarios. Además, señaló que Canarias se está beneficiando del tráfico desviado debido al conflicto en el Mar Rojo, especialmente en el suministro de combustible y servicios en fondeo.

Suárez concluyó resaltando la importancia estratégica de los puertos canarios y su capacidad para ofrecer servicios rápidos y seguros a los armadores en un entorno de fletes altos.

### **Nota para los editores:**

**En el siguiente enlace puedes descargar más fotografías del evento:** <https://bit.ly/3TO2y5g>

**Puedes acceder a nuestro canal de Youtube con nuestras jornadas:** <https://www.youtube.com/@clustermaritimoespanol>

**El enlace a las imágenes caducará a los 30 días.**

---

**Para más información puede ponerse en contacto con la dirección de comunicación del Clúster Marítimo Español:**

José Henríquez | [comunicacion@clustermaritimo.es](mailto:comunicacion@clustermaritimo.es) | Tel.: 682 77 26 51