



JORNADA TÉCNICA CONGRESO ANUAL PRÁCTICOS DE PUERTO 2024

Perturbaciones en rutas marítimas estratégicas: impacto en el comercio mundial

Madrid, 31 de mayo de 2024

Víctor Jiménez Fernández

Representante Permanente Alternativo de España ante la OMI

Presidente del Consejo de la OMI



Contexto actual en el Mar Rojo, Canal de Suez, Canal de Panamá y Mar Negro

- Las perturbaciones en el Mar Rojo y el Canal de Suez continúan poniendo en peligro la libre circulación de mercancías y el engranaje de las cadenas mundiales de suministro.
- La situación en el Mar Rojo se suma a las perturbaciones que ya están limitando el tránsito de buques en el Canal de Panamá, y a la guerra en Ucrania, que afecta a la actividad en el Mar Negro.
- Las perturbaciones que afectan al transporte marítimo internacional tienen la suficiente capacidad como para remodelar las redes marítimas mundiales, reconfigurar el mapa del comercio mundial y provocar trastornos en las cadenas mundiales de suministro.

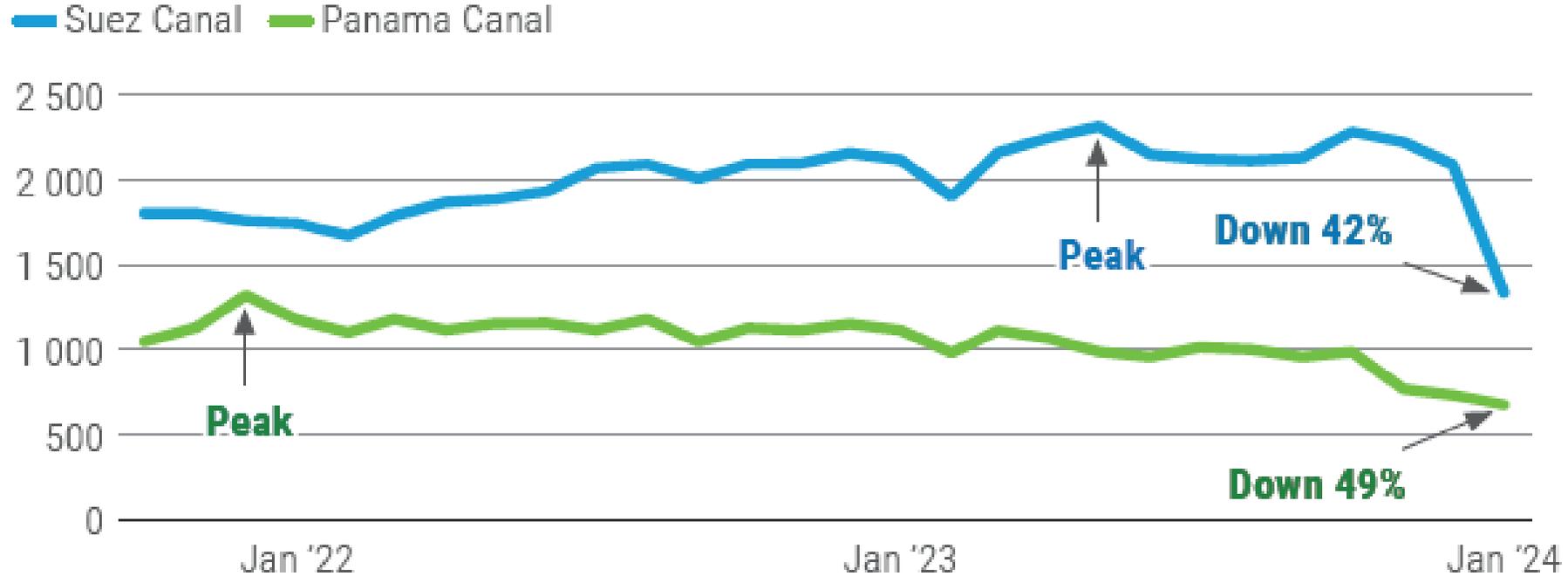


Impacto de las perturbaciones en rutas marítimas clave

- La caída de los tránsitos mensuales muestra la magnitud del efecto solapado de diferentes perturbaciones y su impacto en ambos canales, donde los tránsitos se han reducido más de un 40% - casi el 50% en el caso de Panamá - en comparación con sus máximos.
- En el Canal de Suez, la mayor parte de la disminución de los tránsitos se produjo entre finales de 2023 y principios de 2024, mientras que los tránsitos a través del Canal de Panamá han estado disminuyendo durante los últimos dos años.



Número de tránsitos mensuales en los canales de Suez y Panamá octubre 2021-enero 2024



Tránsitos casi reducidos a la mitad en los dos canales internacionales



Perturbaciones en el Canal de Suez

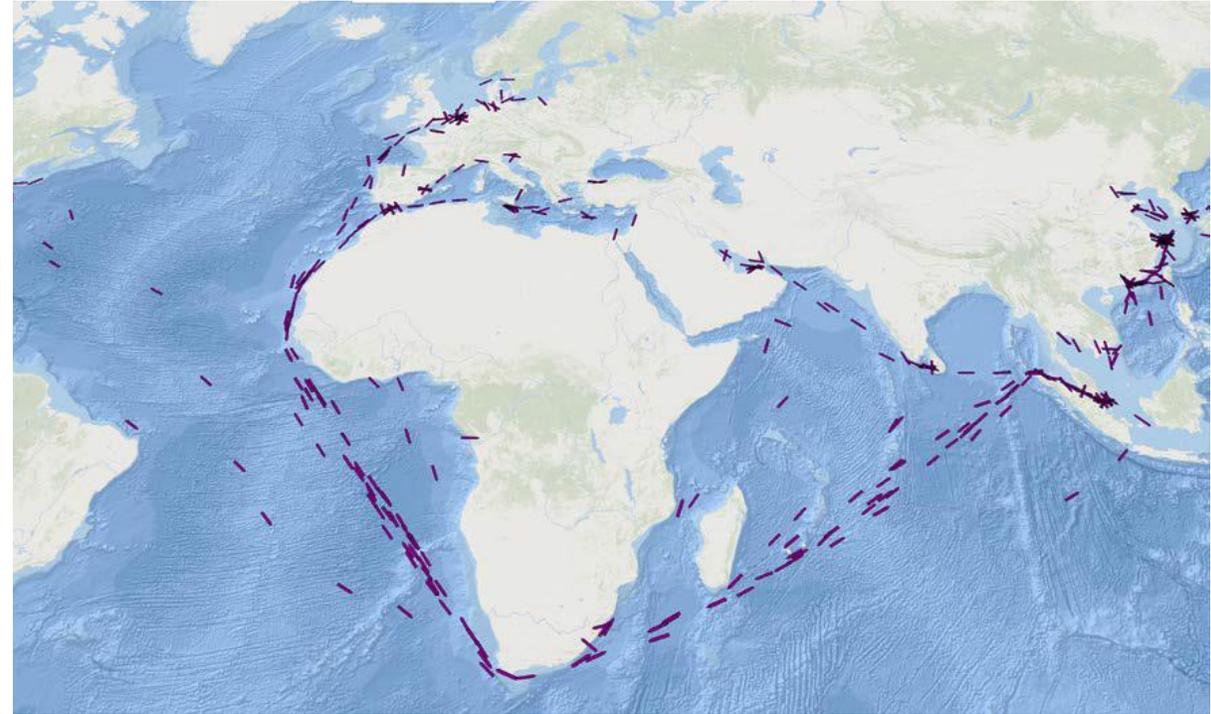
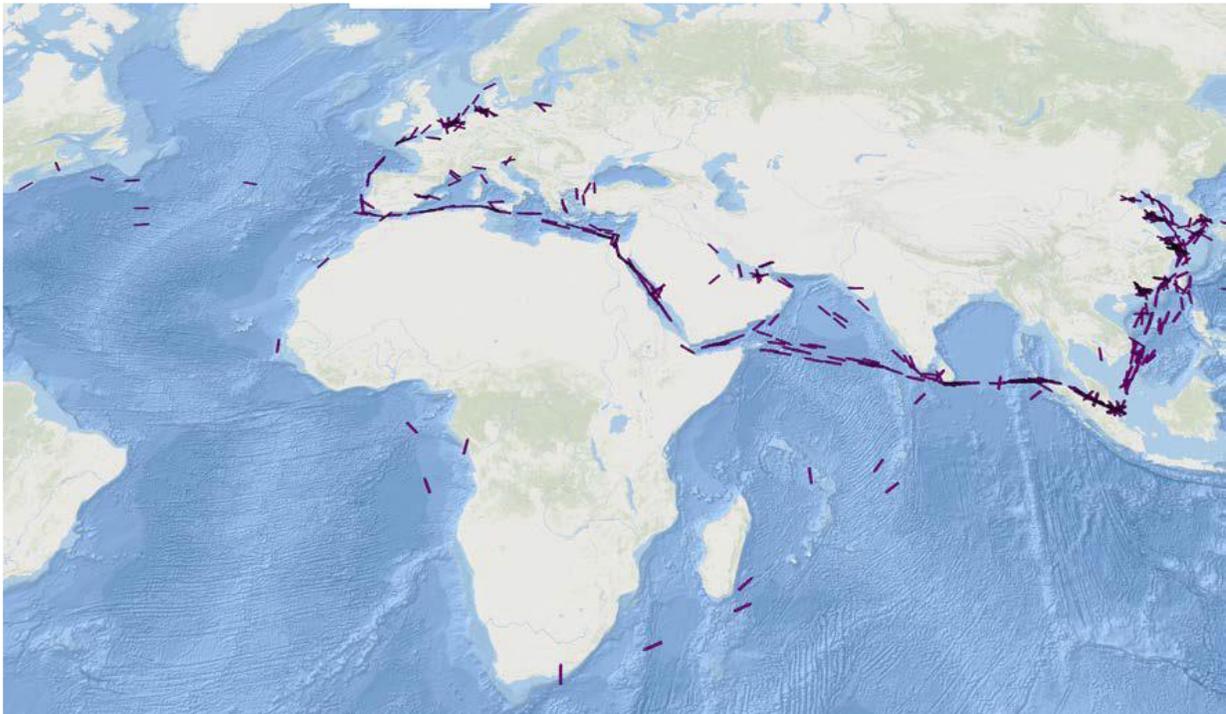
- El Canal de Suez es una de las vías navegables marítimas más importantes del mundo. Permite el paso de energía, materias primas, bienes de consumo y componentes entre el Océano Índico, el Mediterráneo y el Atlántico y viceversa.
- La exposición del comercio a las perturbaciones del Canal de Suez depende de su grado de dependencia de este paso marítimo estratégico.
- Dado que los flujos de comercio de contenedores dominan el tráfico del Canal, la respuesta ha sido inmediata, con los buques portacontenedores rehuyendo del Canal de Suez y desviándose alrededor del Cabo de Buena Esperanza.



Perturbaciones en el Canal de Suez

- En 2023, unos 26.000 buques cruzaron el Canal de Suez. Los graneleros representaron el 28% del tráfico total, seguidos de los petroleros (24%) y los portacontenedores (23%). En términos de tonelaje bruto, los portacontenedores representaron la mayor parte, con un 43%, seguidos de los petroleros (23%) y los graneleros (19%).
- En 2023, se calcula que el 22% del comercio marítimo mundial de contenedores había transitado por el Canal.
- Hoy en día, no existe una alternativa ideal al Canal de Suez, especialmente para el comercio Asia-Europa y Asia-Norte de África, mientras que para las rutas Asia-Costa Este de Norteamérica, el Canal de Suez compite con el Canal de Panamá.

Cambio en las rutas de portacontenedores del Canal de Suez al Cabo de Buena Esperanza



Reducción del 82% en el tonelaje de contenedores que cruzaba el Canal



Los ataques al transporte marítimo en el Mar Rojo y respuesta del sector

- La disminución de los tránsitos refleja la respuesta de muchas compañías navieras a la nueva amenaza para la seguridad. Muchas han optado por desviar los buques hacia rutas alternativas, especialmente alrededor del Cabo de Buena Esperanza.
- El tonelaje de los buques que entran en el Golfo de Edén disminuyó más de un 70% entre la primera quincena de diciembre de 2023 y la primera quincena de febrero de 2024.
- El tonelaje de los buques que pasan por el Cabo de Buena Esperanza aumentó un 60%.
- Hasta el 18 de febrero de 2024, unos 621 portacontenedores habían desviado su ruta a través del Cabo de Buena Esperanza.



Tráfico marítimo en la zona del Mar Rojo

Gulf of Aden Arrivals	Total	m GT	551390	4.64	4.83	2.75	1.83	1.56	1.47	1.48	-43%	-62%	-68%	-69%	-69%	Fairly steady at low levels
	Containerships	m GT	551440	1.91	1.75	0.32	0.15	0.17	0.18	0.16	-82%	-91%	-90%	-90%	-91%	Continued very limited arrivals
	Crude	m GT	551400	0.71	0.73	0.61	0.52	0.53	0.51	0.57	-16%	-28%	-27%	-31%	-22%	Volatile but down overall
	Products	m GT	551405	0.41	0.44	0.34	0.23	0.19	0.20	0.11	-23%	-46%	-57%	-55%	-74%	More significant impact than crude, further drop in April
	Bulkcarriers	m GT	551420	0.86	1.04	0.90	0.71	0.56	0.47	0.51	-14%	-32%	-46%	-54%	-51%	Similar trends to March in April
	LNG	m GT	551435	0.27	0.36	0.22	0.07	0.00	0.00	0.00	-40%	-82%	-100%	-100%	-100%	No arrivals since 16 th Jan
	LPG	m GT	551430	0.08	0.15	0.09	0.02	0.01	0.02	0.02	-42%	-84%	-91%	-90%	-89%	Continued very limited arrivals
	Car Carriers	m GT	551460	0.21	0.18	0.13	0.05	0.02	0.01	0.02	-27%	-75%	-92%	-94%	-86%	Continued very limited arrivals
Suez Canal Transits	Total	m GT	11278831	4.44	4.40	3.32	2.03	1.62	1.43	1.53	-25%	-54%	-63%	-67%	-65%	Fairly steady at low levels
	Containerships	m GT	11278942	1.87	1.72	0.78	0.38	0.25	0.22	0.13	-55%	-78%	-86%	-87%	-93%	Ongoing significant diversions via Cape
	Crude	m GT	11278863	0.63	0.53	0.58	0.45	0.44	0.40	0.46	10%	-15%	-16%	-24%	-14%	Volatile in recent weeks but still down overall
	Products	m GT	11278951	0.41	0.40	0.33	0.26	0.23	0.20	0.24	-18%	-34%	-43%	-49%	-40%	More significant impact than crude
	Bulkcarriers	m GT	11278922	0.85	0.98	1.01	0.69	0.58	0.50	0.62	3%	-30%	-41%	-49%	-37%	Ticking up in late April, but still well down
	LNG	m GT	11278962	0.27	0.29	0.29	0.07	0.00	0.00	0.00	1%	-76%	-100%	-100%	-100%	Only one transit since mid-Jan
	LPG	m GT	11279070	0.08	0.17	0.09	0.03	0.02	0.02	0.01	-48%	-84%	-88%	-89%	-92%	Continued very limited transits
	Car Carriers	m GT	11279063	0.17	0.14	0.13	0.05	0.03	0.02	0.02	-5%	-64%	-75%	-86%	-86%	Continued very limited transits
Cape of Good Hope Arrivals	Total	m GT		4.05	4.15	5.27	6.74	7.33	7.40	7.46	27%	63%	77%	78%	80%	Clear impacts from increased re-routing

^ALatest = cumulative total for vessel attacks, average across most recent 7-day period for Gulf of Aden arrivals and Suez Canal transits. Source: Clarksons Research

Claro impacto del desvío general de tráfico hacia el Cabo de Buena Esperanza

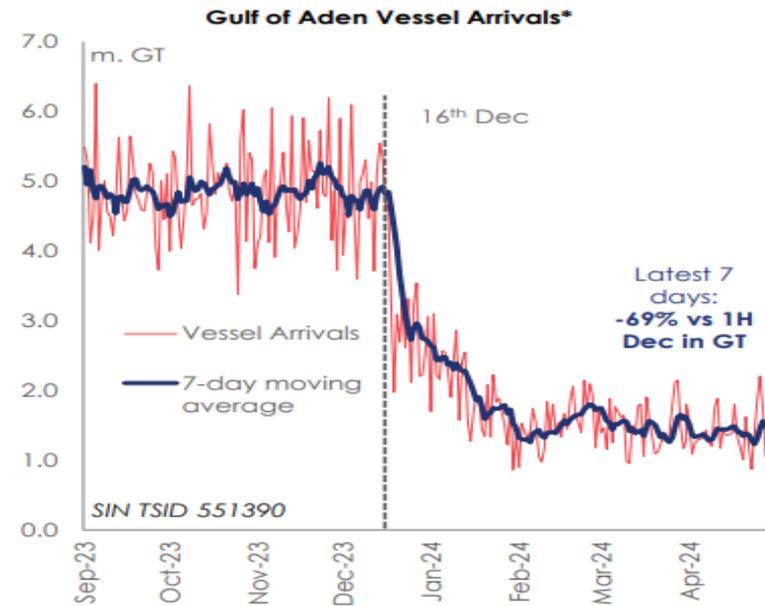


Actividad en el Golfo de Adén por tipo de buque

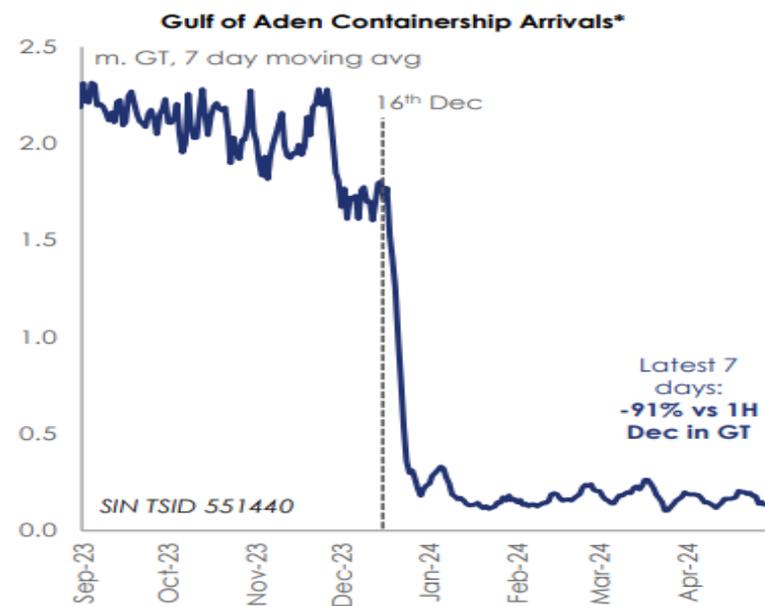
Gulf Of Aden Vessel Activity (1)

Continued limited vessel arrivals, remaining at low levels in April

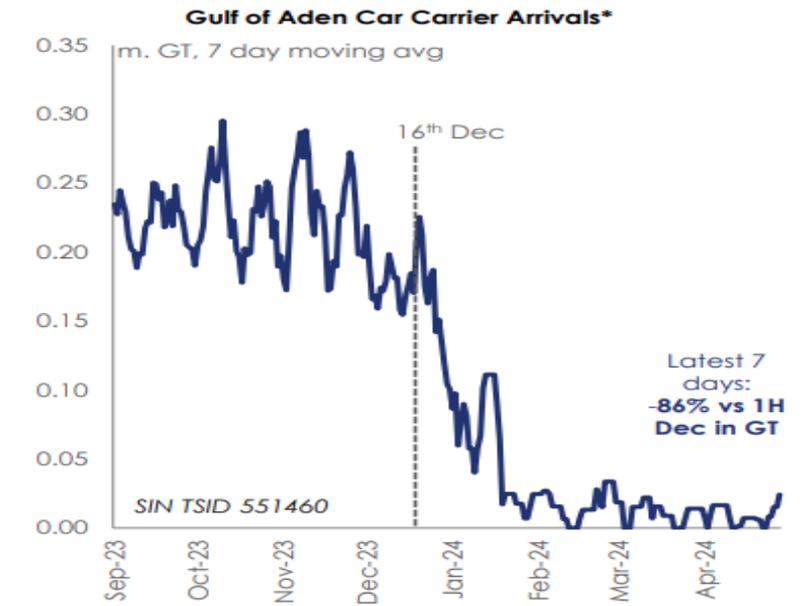
Vessel arrivals into the Gulf of Aden continuing at low levels in April



Containerships have seen the sharpest fall of the major volume sectors



Car Carrier arrivals have also dropped back heavily



Source: Clarkson Research. *Data basis vessels arriving in the region from either the Red Sea or Indian Ocean, whether or not undertaking a complete "transit"; basis date vessel first recorded in Gulf Of Aden. Basis data derived from AIS vessel movements data; timeseries subject to variations in movements data coverage over time.

Los portacontenedores registran la caída más pronunciada por segmento

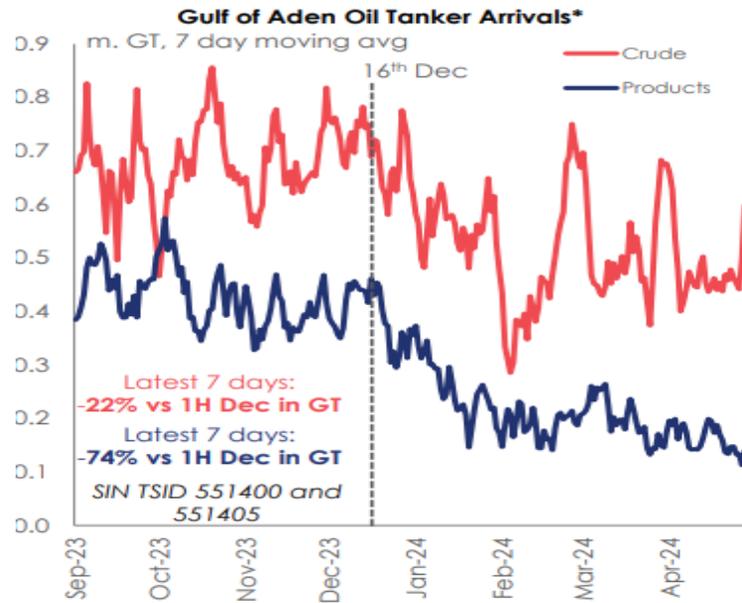


Actividad en el Golfo de Adén por tipo de buque

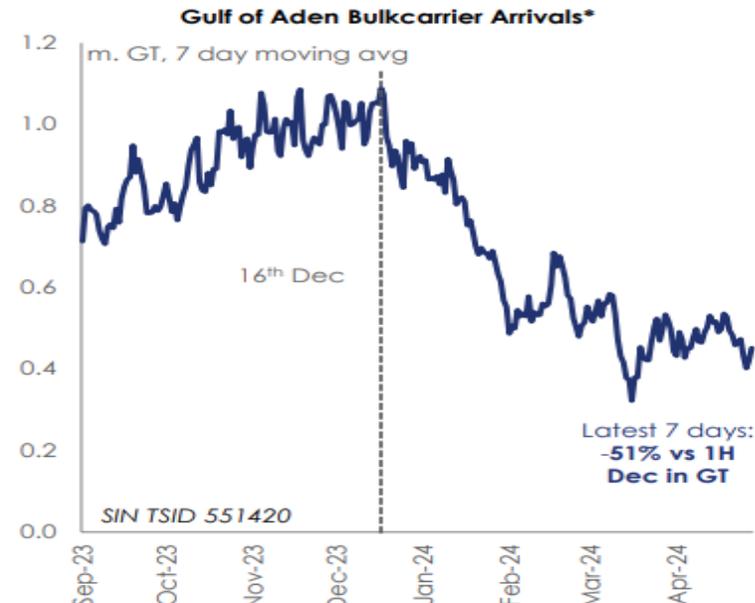
Gulf Of Aden Vessel Activity (2)

Product tanker arrivals down by more than crude, bulker arrivals steadier in recent weeks, gas arrivals very limited

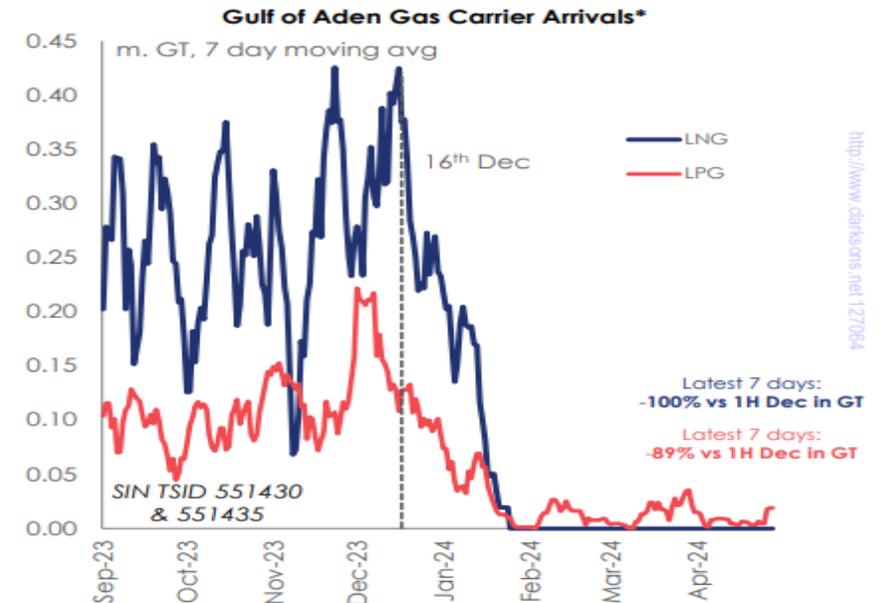
Crude arrivals remain down but volatile, products arrivals still low



Bulkcarrier arrivals steadier in recent weeks at low levels



Very pronounced drop in arrivals seen in the LNG and LPG sectors



Source: Clarksons Research. *Data basis vessels arriving in the region from either the Red Sea or Indian Ocean, whether or not undertaking a complete 'transit'; basis date vessel first recorded in Gulf Of Aden. Basis data derived from AIS vessel movements data; timeseries subject to variations in movements data coverage over time.

Llegadas de petroleros de productos bajan más que las de crudo, las de graneleros se estabilizan y muy limitadas las de gaseros

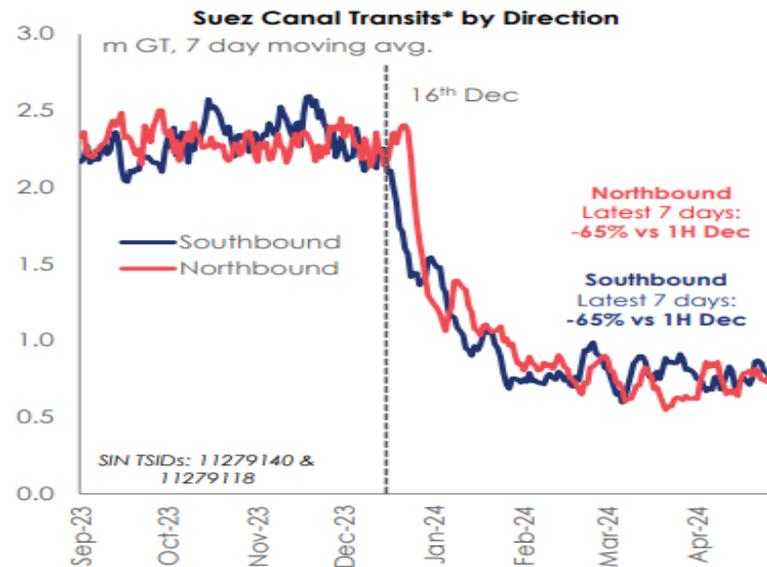


Tránsitos por el Canal de Suez

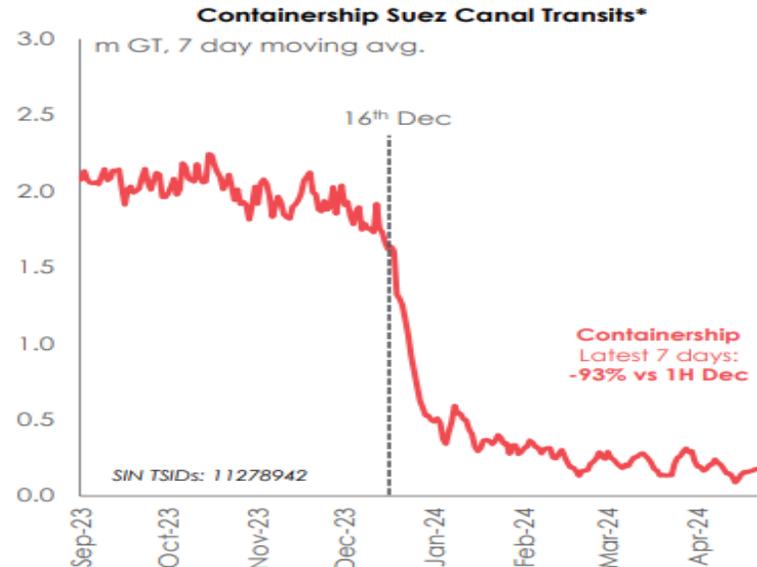
Suez Canal Vessel Transits (1)

Suez Canal transits continuing at around ~70% below mid-Dec levels

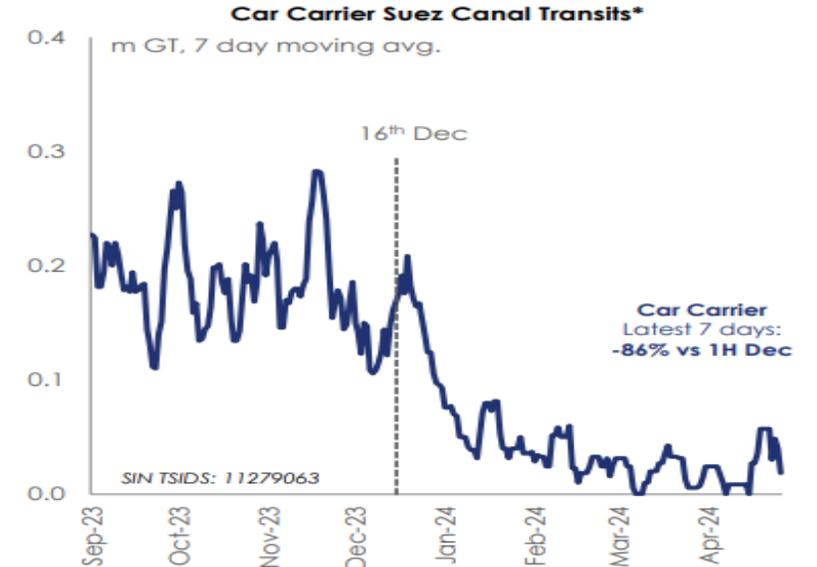
Northbound and Southbound transits at the Suez Canal have dropped sharply



Containership transits have dropped significantly and remain very limited



Car Carrier transits continue to run at extremely low levels



Source: Clarksons Research. *Basis data derived from AIS vessel movements data; timeseries subject to variations in movements data coverage over time. Data basis completed transits: date basis date vessel first recorded in Suez Canal location. Sectors basis Clarksons Research vessel type definitions; 'total' Suez Canal transits timeseries excludes tugs and dredgers. Note that timeseries may differ from statistics published by other sources.

Los tránsitos por Suez continúan sobre un 70% por debajo de los niveles de mediados de Diciembre

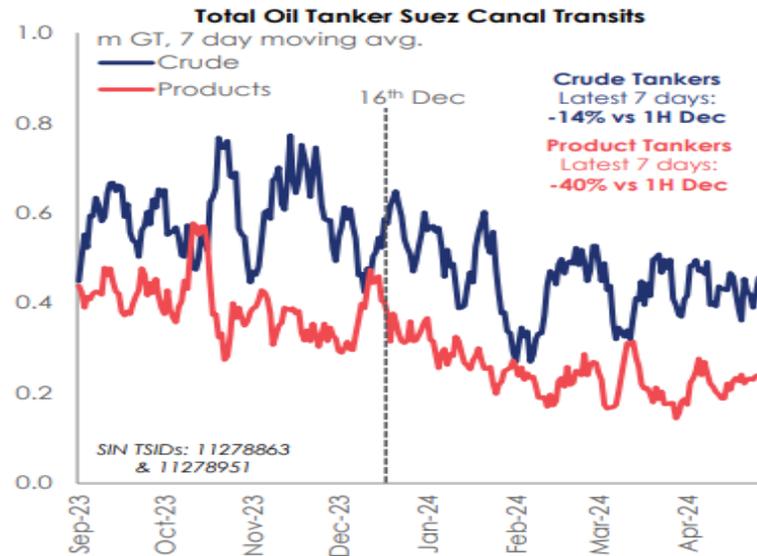


Tránsitos por el Canal de Suez

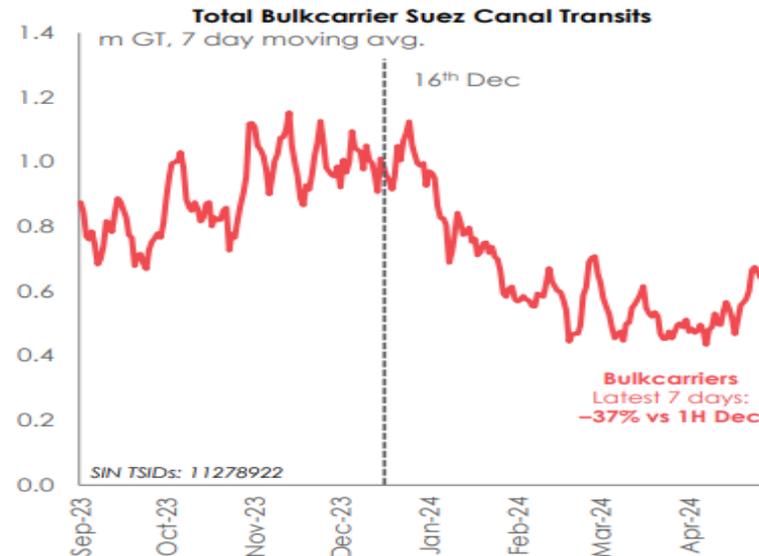
Suez Canal Vessel Transits (2)

Other sectors have fluctuated, with tankers and bulkers seeing more moderate impacts than others

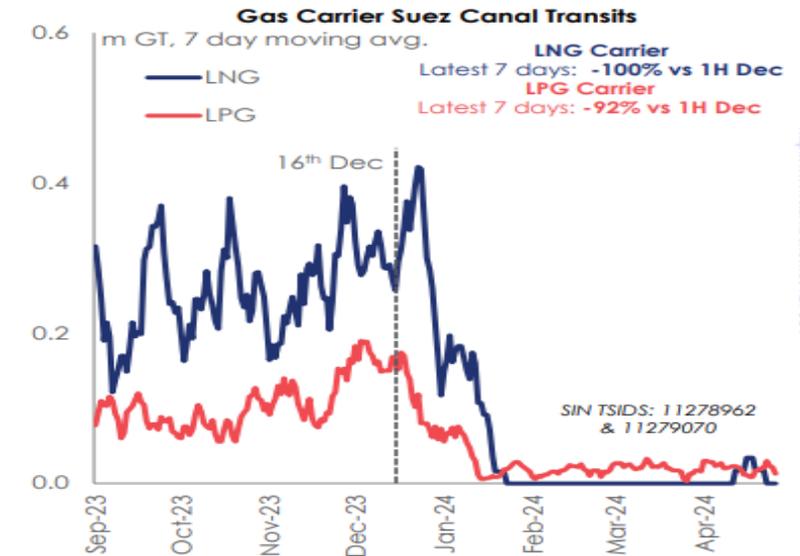
Tanker transits have trended lower, with products impact larger than crude



Bulkcarrier transits through the Suez Canal remain at low levels



Gas carriers have seen a very pronounced drop in transits



Source: Clarksons Research. *Basis data derived from AIS vessel movements data; timeseries subject to variations in movements data coverage over time. Data basis completed transits; date basis date vessel first recorded in Suez Canal location. Sectors basis Clarksons Research vessel type definitions; *total* Suez Canal transits timeseries excludes tugs and dredgers. Note that timeseries may differ from statistics published by other sources.

Fluctuación de otros sectores, con los petroleros y los graneleros experimentando impactos más moderados que otros



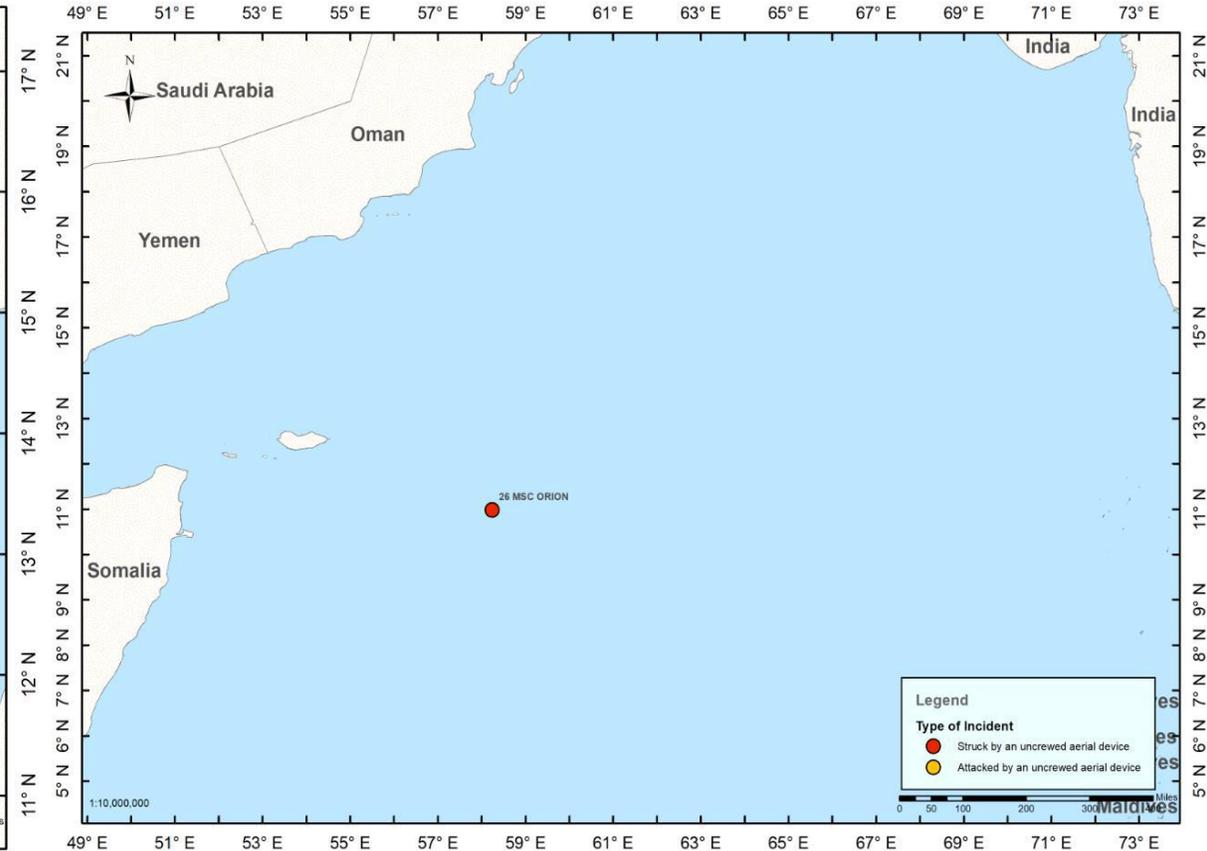
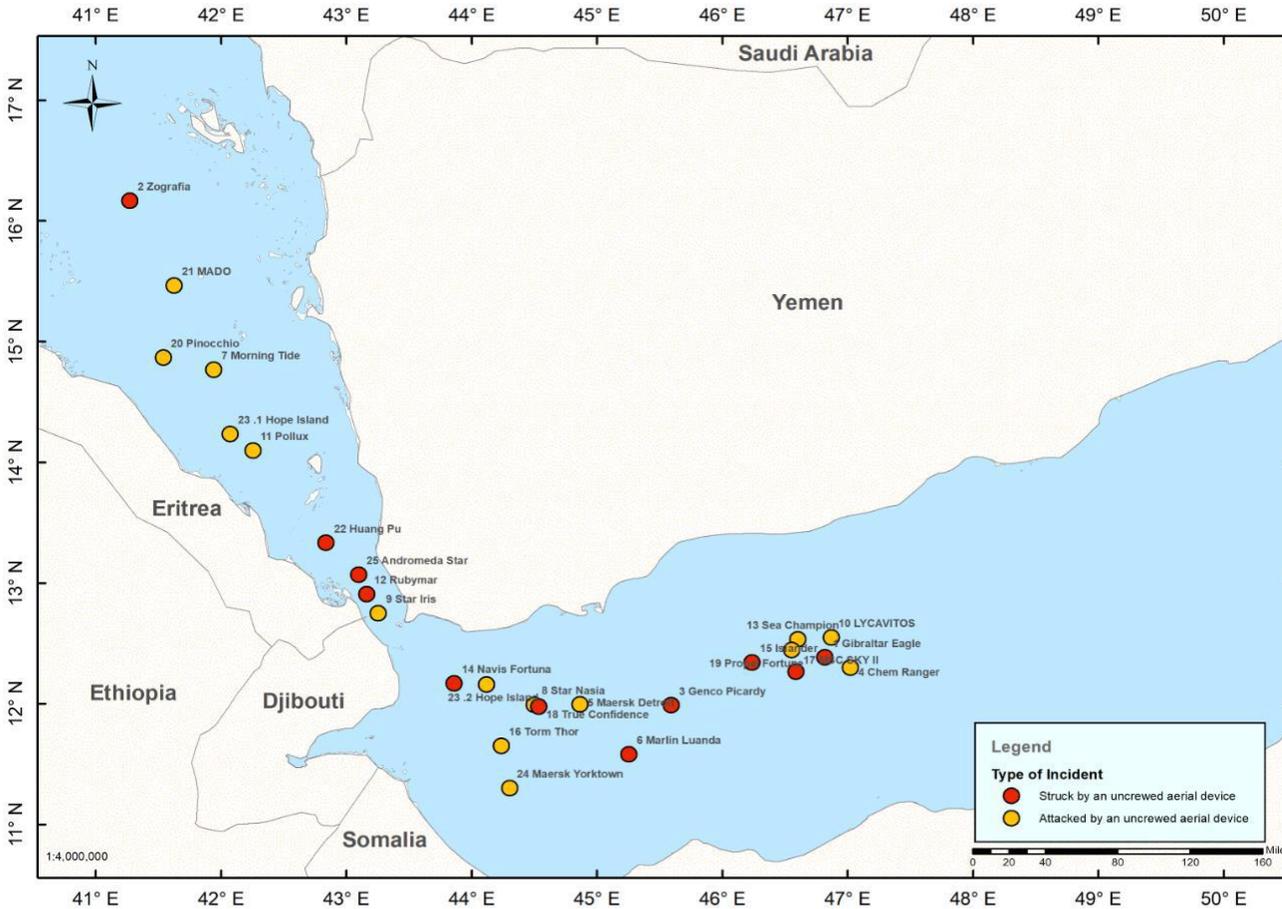
Ataques contra buques mercantes



Un solo ataque al transporte marítimo tiene repercusiones mundiales



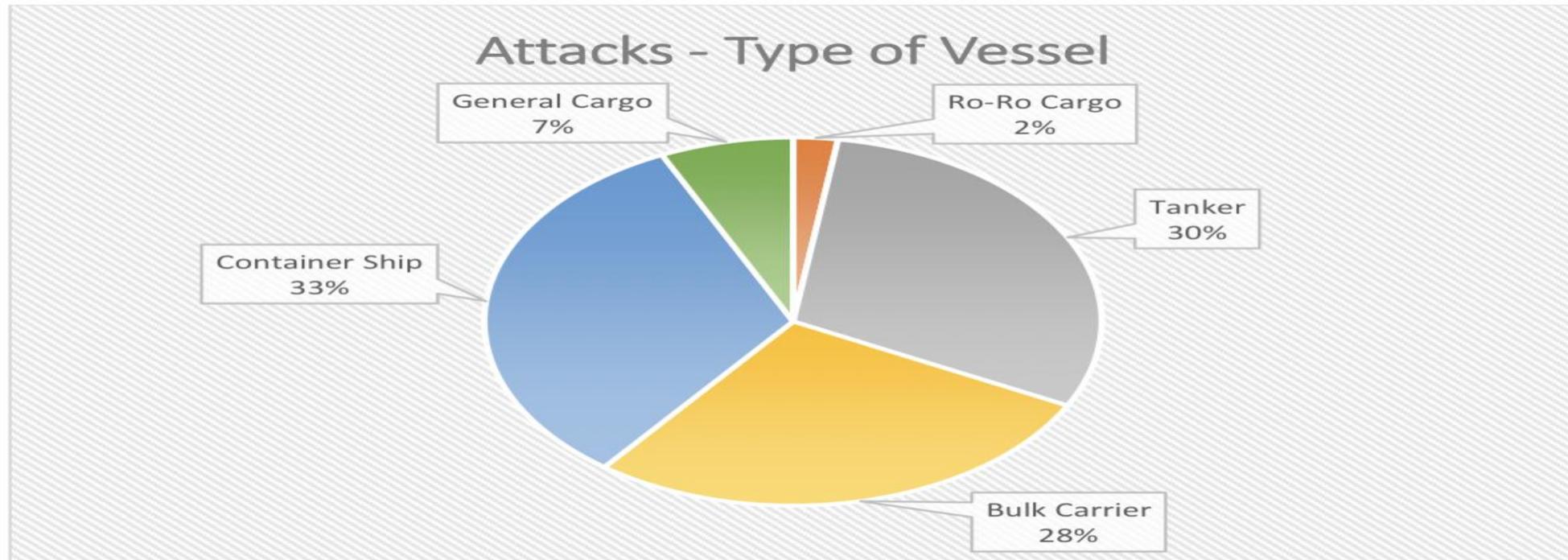
Ataques contra buques mercantes



43 incidentes desde noviembre de 2023



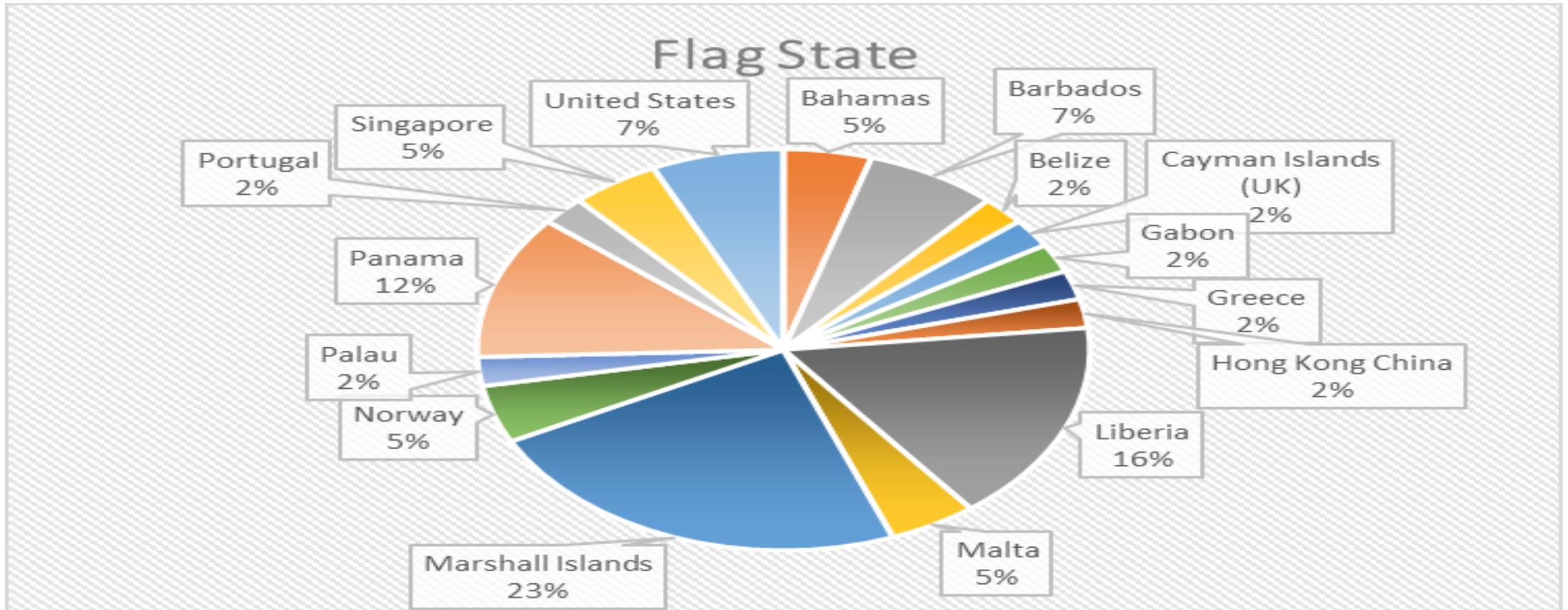
Ataques contra buques mercantes



Portacontenedores, buques tanques y graneleros los más afectados



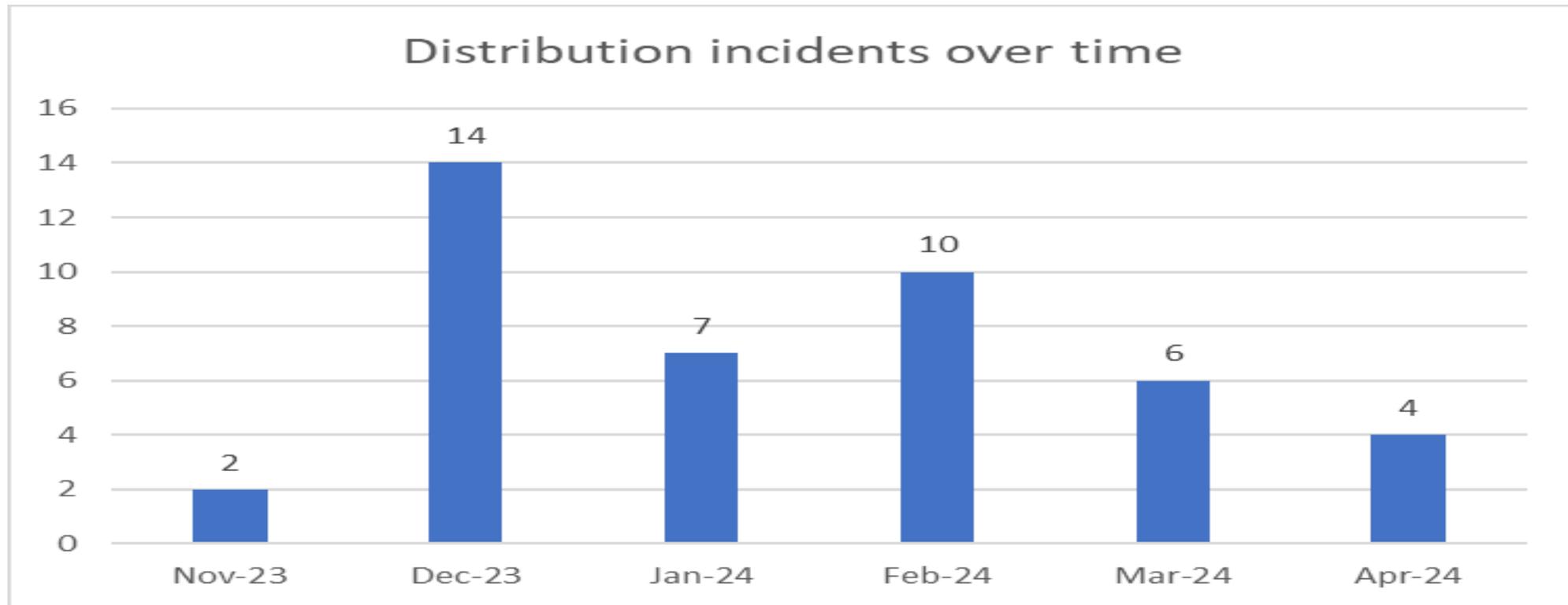
Ataques contra buques mercantes



Islas Marshall, Liberia y Panama las banderas más afectadas



Ataques contra buques mercantes



Diciembre de 2023 y Febrero de 2024 los meses con mayor número de incidentes

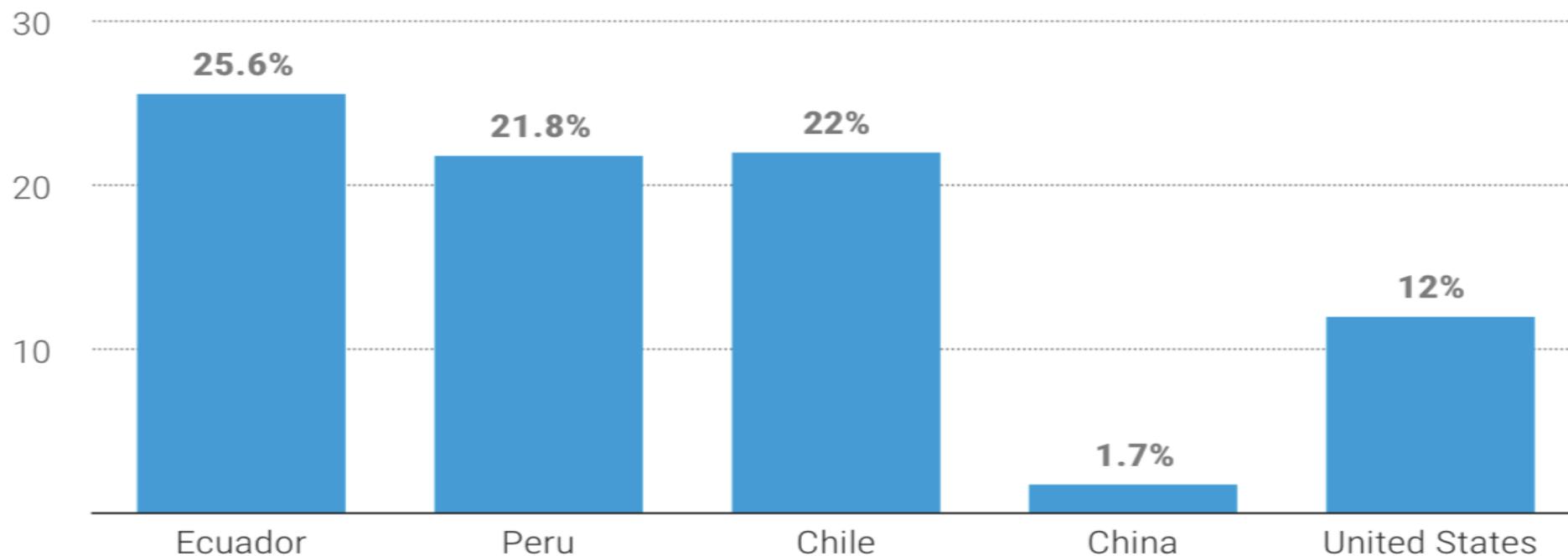


Perturbaciones en el Canal de Panama

- Los acontecimientos actuales en el Mar Rojo llegan en un momento en que los tránsitos por el Canal de Panamá también están bajo presión.
- El Canal registra normalmente más de 13.000 tránsitos al año, representando casi el 5% del comercio mundial, pero se enfrenta a bajos niveles de agua debido a la sequía.
- Para ahorrar agua, la Autoridad del Canal de Panamá ha reducido el número de buques que pueden transitar, pasando de una media de 36 a 18 tránsitos diarios en febrero de 2024.
- Para evitar largos tiempos de espera, los buques fueron desviados a través del Canal de Suez cuando la carga procedía de Asia, lo que provocó un aumento de los tránsitos por el Canal de Suez hasta que a finales de 2023 se estalla la crisis del Mar Rojo.



Porcentaje del volumen comercial, en toneladas, que pasa por el Canal de Panamá



El Canal de Panamá es especialmente importante para el comercio exterior de los países de la costa oeste de Sudamérica.

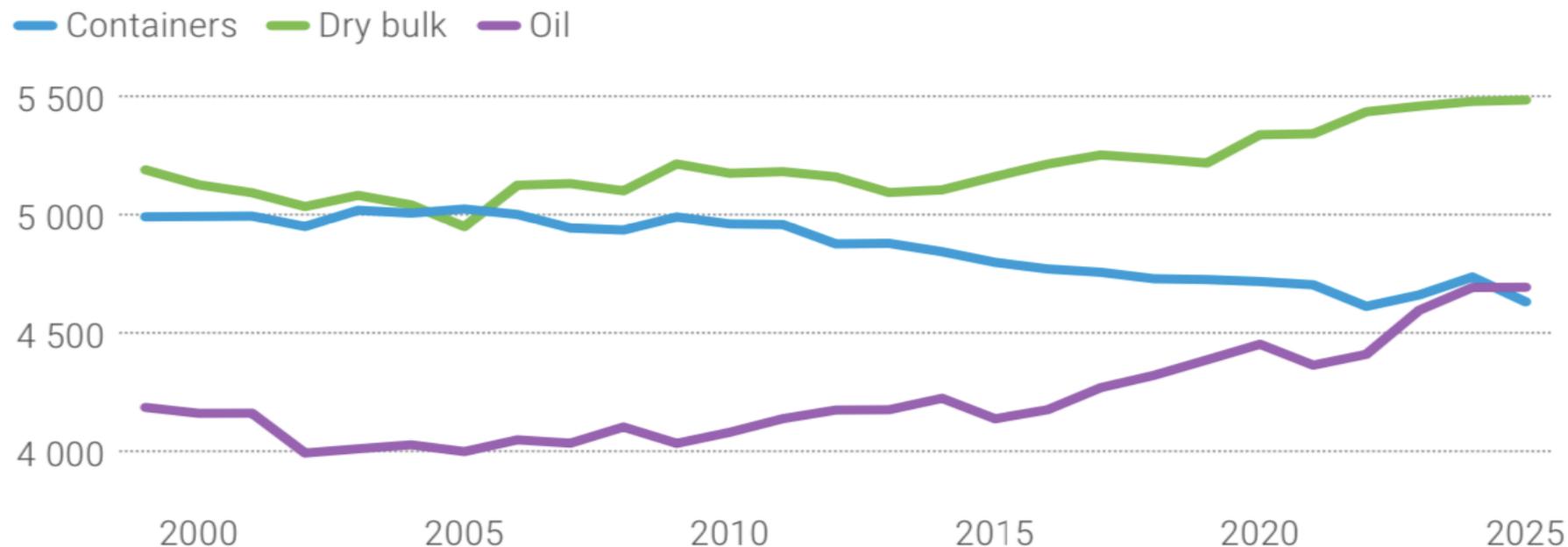


Interrupción del comercio en el Mar Rojo y el Canal de Suez Repercusiones e implicaciones

- **El desvío de rutas aumenta la distancia y provoca cambios operativos.**
- **Aumentan la velocidad y las emisiones de carbono del transporte marítimo.**
- **Impacto en los costes y tarifas de transporte.**
- **El coste de los seguros y la cobertura se ven afectados.**
- **Presión inflacionista debida al alza de los precios de los alimentos y la energía.**



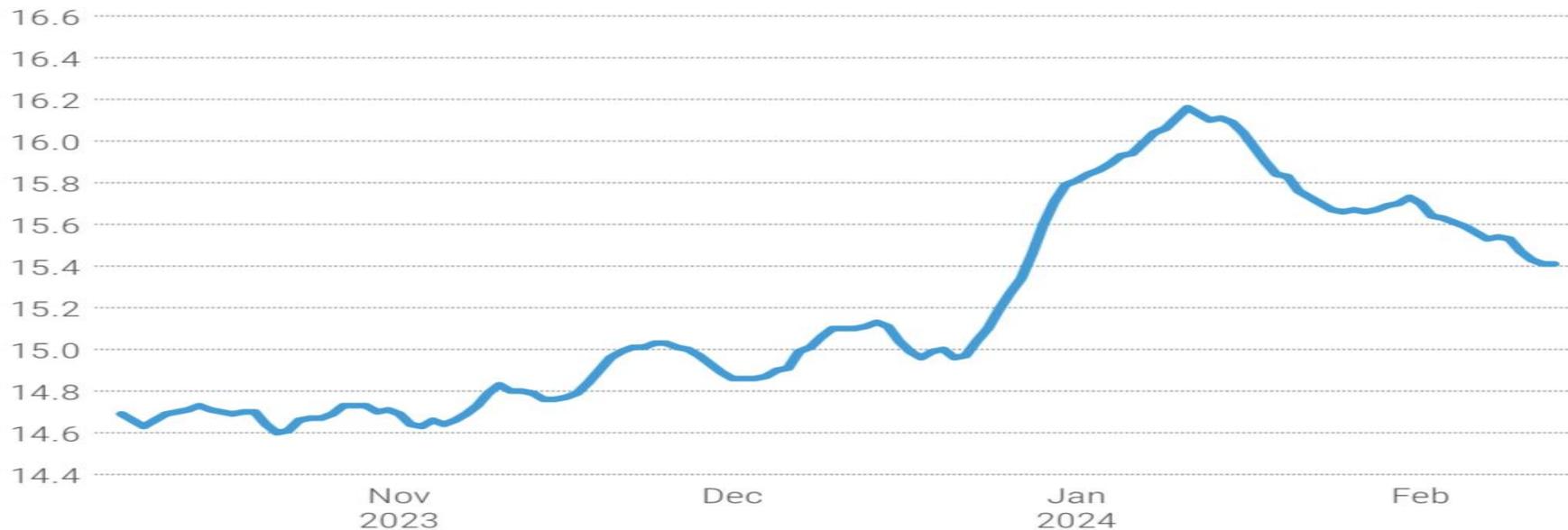
Aumentan las distancias debido a las interrupciones en el Mar Negro, el Mar Rojo y el Canal de Panamá



Un petrolero de Ras Tanura a Rotterdam via Suez reduce su viaje en un 42% respecto al trayecto alternativo por el Cabo de Buena Esperanza



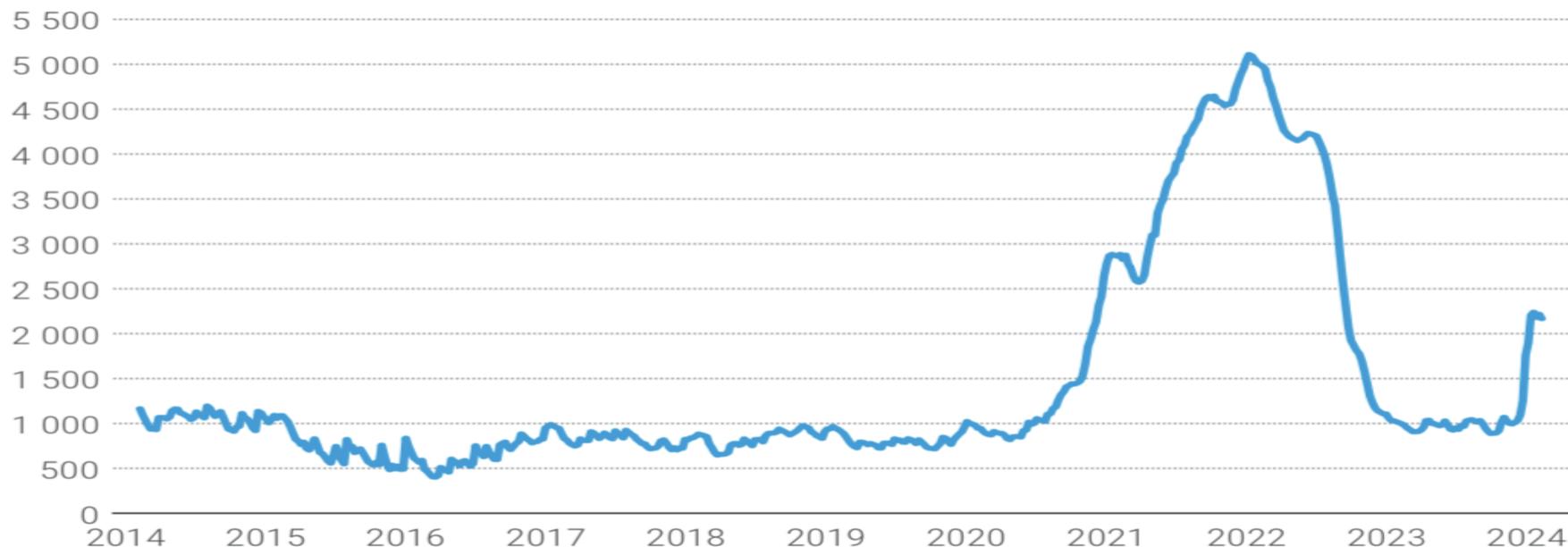
Aumento de la velocidad de navegación de los buques al inicio de la crisis del Mar Rojo y disminución a principios de 2024



Para un gran portacontenedores, un aumento de velocidad del 1% suele traducirse en un aumento del consumo de combustible del 2,2%. Un aumento de 14 a 16 nudos, por ejemplo, incrementaría el consumo del buque por milla en un 31%.



Los fletes de contenedores vuelven a subir



Los fletes medios de contenedores desde Shanghái aumentaron más del doble (+122%) entre principios de diciembre de 2023 y principios de febrero de 2024.