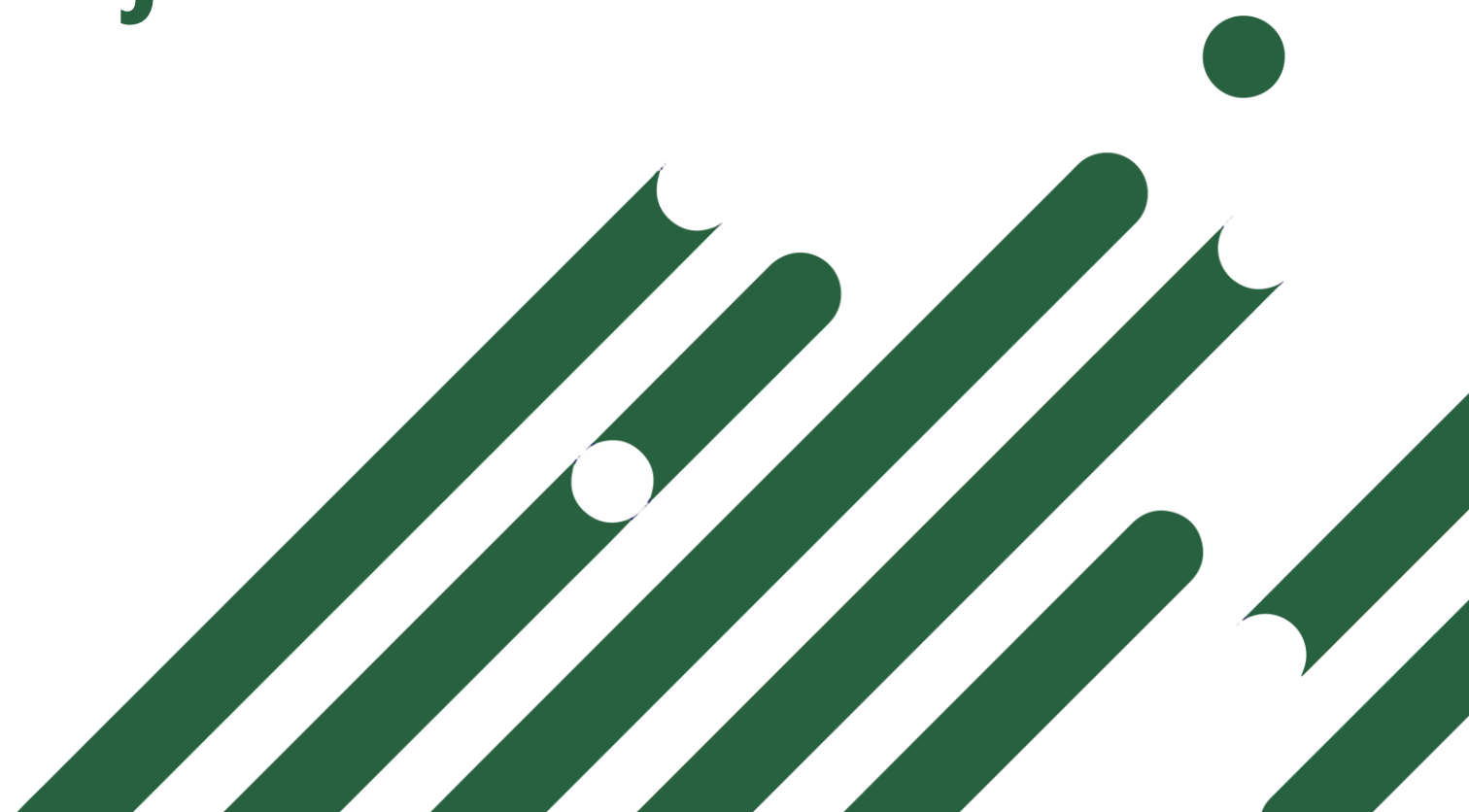


La crisis del Mar Rojo – Canal Panamá

**Ramón Aparicio
Marin**

15 de febrero de 2024



Impacto del Canal de Panamá en el comercio mundial.

- Canal navegación artificial (82 km.) creado en 1914 estratégico comunicación marítima (sistema esclusas).
- Arteria vital entre los Océanos Atlántico y Pacífico (tránsitos cortos, menores costes).
- Ampliación 2016 permite transitar buques de hasta 17.000 TEU.
- Alternativa a los pasos naturales del estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos.



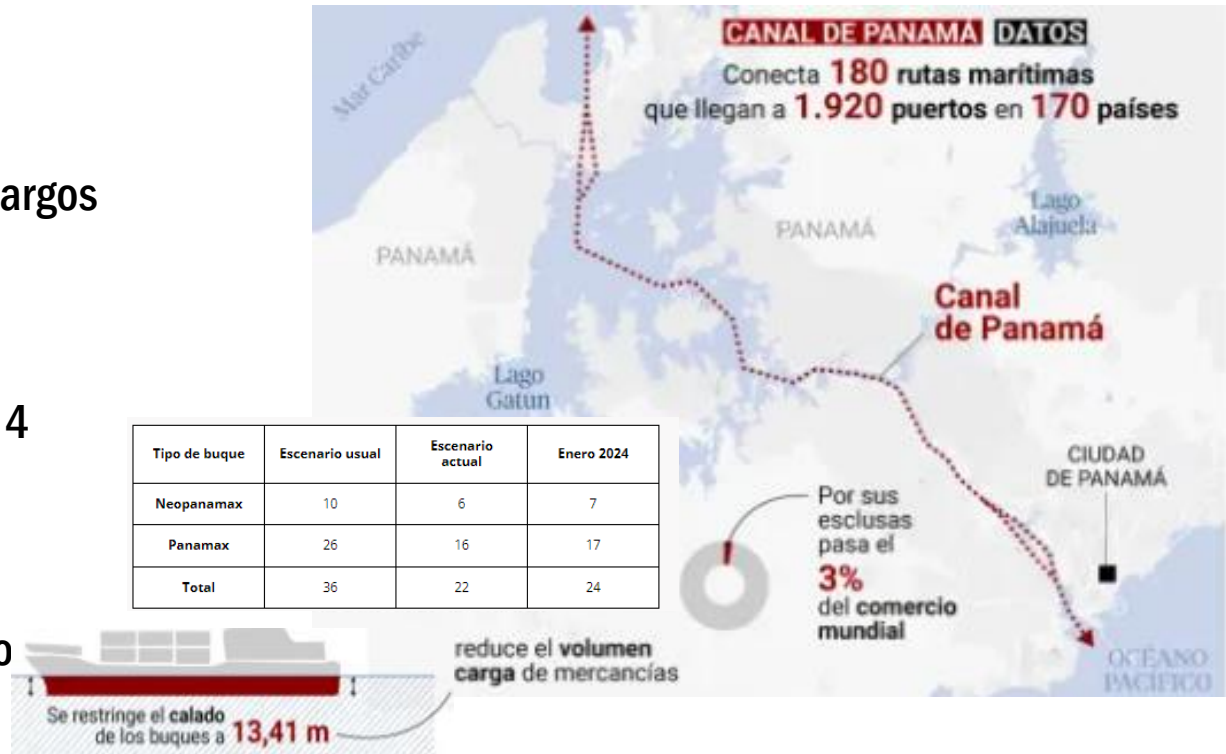
Situación actual Canal Panamá.

- Sequía, los embalses que alimentan con agua dulce al Canal de Panamá están secándose por la falta de lluvias.
- Ralentización transito internacional buques (congestión).
- Incidencias operativas calado buque, limitaciones de carga.



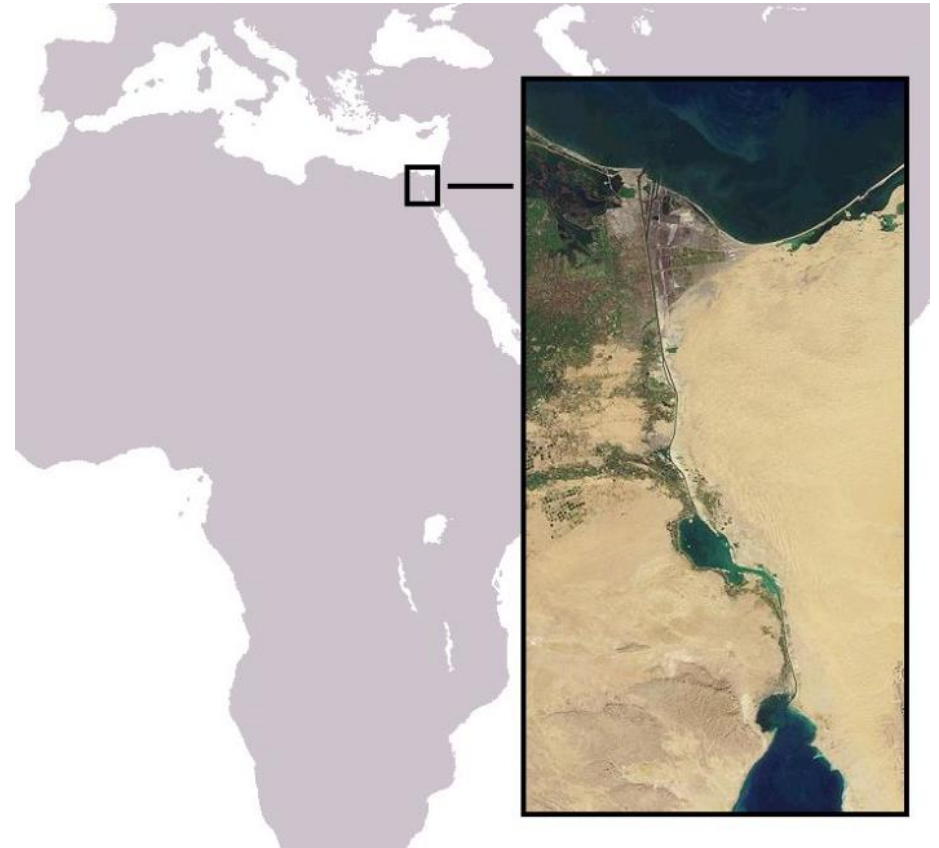
Consecuencias en el mercado de transporte marítimo.

- Aumento tiempos de espera para cruzar el canal (limite buques diarios).
- Incremento de los costes operativo, costes de transporte y recargos asociados (+ 5 % / congestión).
- Aumento tiempos de tránsito, necesidad rutas alternativas (+ 4 días).
- limitaciones operativas en función de los pesos y calados de lo buques (reducir la carga).



Importancia del Canal de Suez en el comercio mundial.

- El Mar Rojo es una ruta estratégica.
- 12 % del comercio mundial (gaseeros, petroleros y 14,1 % del tránsito contenedores llenos).
- Autopista entre Asia, Golfo Pérsico y Europa (2.600.000 barriles de crudo al día).



Situación actual del conflicto y previsión desde la perspectiva del tráfico marítimo.

- Inicio del conflicto el 20 Noviembre (Galaxy Leader), principales ataques buques contenedores.
- Buques gaseros y petroleros siguen transitando por Suez (primas aseguradoras).
- OPG (operación Guardian Prosperidad) coalición defensa libertad navegación.
- Escalada conflicto en Golfo Arabia (12 enero, ataque UK + EE. UU. atacan 60 objetivos en Yemen).
- Fragilidad grandes vías de comunicación.

Transit time adicional.

- Incremento de 2 a 3 semanas sobre los tránsitos estandarizados por Suez.
- Concentración de la oferta en origen “salidas en blanco”.
- Incremento de los costes operativos.
- Poca fiabilidad en los servicios (salidas y tránsitos).



Ruta alternativa Cabo de Buena Esperanza.

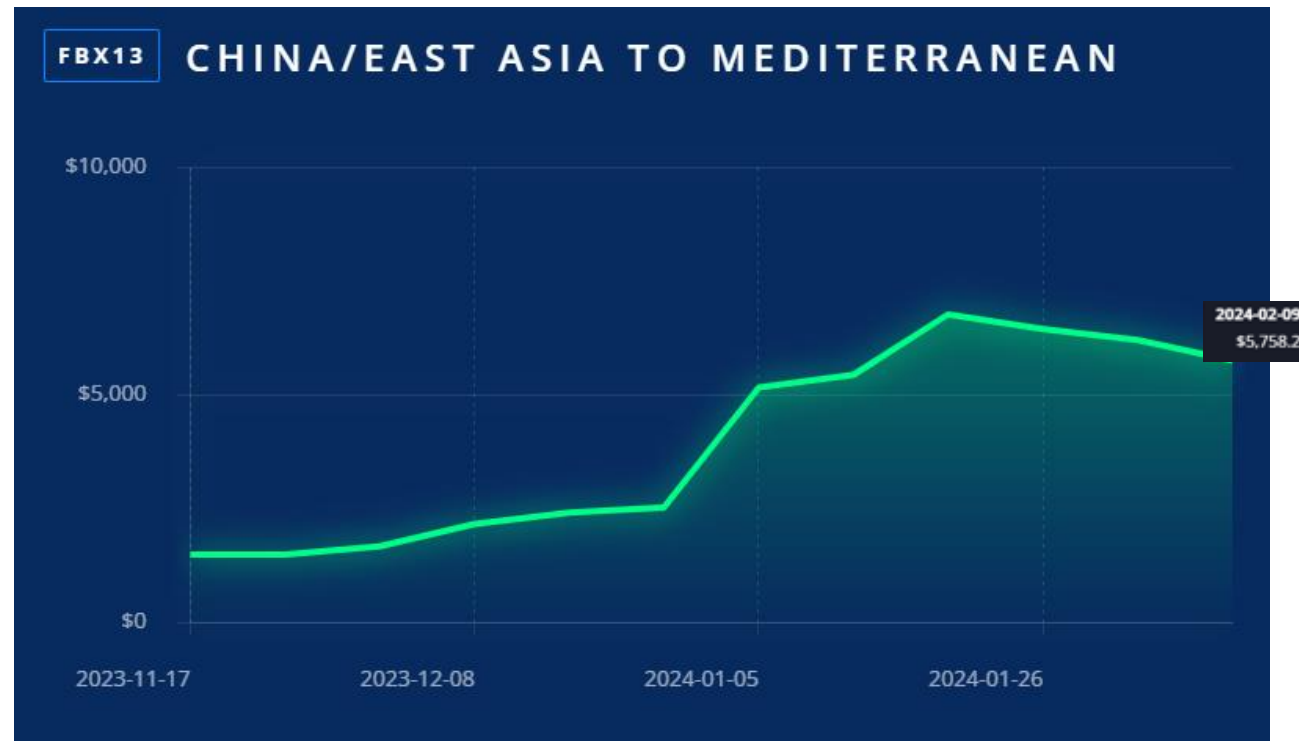
- Mediterráneo Oriental y Occidental, los más perjudicados.
- El coste del bloqueo del Mar Rojo, 38M diarios (ruta Asia Europa).
- Incremento de los fletes no responde al incremento de costes derivados del bloqueo.
- Coste combustible por la ruta de Cabo de Buena Esperanza representa + 46 \$, habría que añadir otros costes operativos.
- Ahorro tasas paso por Suez - 50 \$. Desvío no llega a 200\$/TEU.



Gastos y recargos adicionales de las Navieras. Previsión incrementos fletes.

Cargos por contenedor:

- \$ 1.575 por contenedor de 20' DRY.
- \$ 2.700 por contenedor de 40' DRY.
- \$ 3.000 por contenedor REEFER y equipo especial.



Gastos y recargos adicionales de las Navieras. Previsión incrementos fletes.

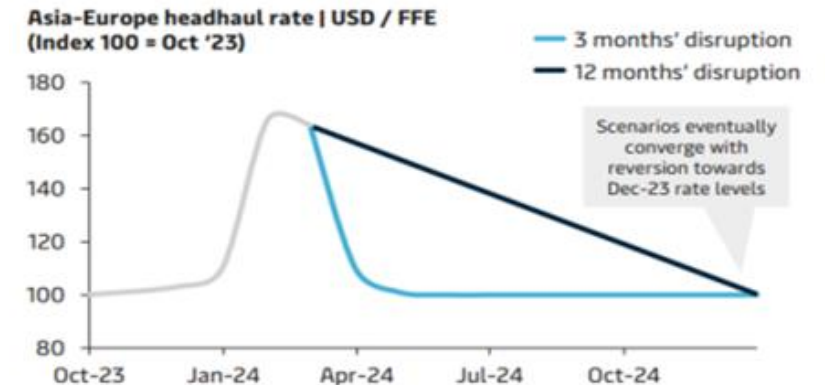
- Situación Mar Rojo ha generado cambio de tendencia en el mercado de fletes.
- No se trata de una crisis global como el COVID (afectación 14,1% tráfico mundial).
- Problema focalizado en Suez, intereses navieros volver a maximizar beneficios.
- OCR, Operational Cost Recovery, Contingency Adjustment Charge (CAC) US\$ 1500.
- La crisis tiene un “cierto beneficio” debido a los ingresos adicionales. En cuanto se reanude el tráfico por Suez se rescindirán los recargos.

Aplicación de la cláusula de “fuerza mayor” en los B/Ls, Responsabilidades.

- El cumplimiento de los contratos no se puede dejar al arbitrio de una de las partes.
- Finales diciembre industria naviera deja de transitar por Suez.
- Maersk activo el pasado 21 de diciembre el clausulado del BL que le protege, concretamente los art 20 (a) y 22 (a) exceso de tránsito notificando con carácter inmediato.
- Transit Disruption Surcharge (TDS) y Emergency Contingency Surcharge (ECS).

Consecuencias operativas derivadas de la crisis en el Mar Rojo.

- Escasez de contenedores (ineficiencias estructurales reposicionamientos, desajuste coyuntural).
- Año Nuevo Chino principios febrero, incremento de stocks, impacto demanda de contenedores y fletes.
- Fletes de ida vs fletes de retorno (mismos costes operativos).
- Pérdidas acumuladas 3T sector naviero (beneficios extra).
- Equilibrio de los fletes vs incremento de costes (personal, gestión, barcos, tasas etc....).



Recomendaciones Arola.

- **Supervise los envíos de cerca.**
- **Manténgase actualizado sobre el estado de sus envíos y horarios de salida/llegada.**
- **Preparase para posibles retrasos y ajustes en los plazos de entrega.**
- **Evaluar las implicaciones de costes sobre las tarifas de venta de mi mercancía.**
- **Revisar el impacto en las pólizas de transporte (cancelaciones y exclusiones).**
- **Considere rutas alternativas y sus gastos operativos asociados.**
- **Comunicación con proveedor habitual transporte.**
- **Diseñar planes de contingencia en función de nuestras necesidades (aéreo, ferrocarril, etc ...).**
- **Debido a la volatilidad de esta situación, activar planes de contingencia para evitar problemas más graves.**

DISCLAIMER

Este documento tiene únicamente finalidad informativa y no constituye una oferta de contratar ningún producto o servicio. Ni este documento, ni ninguna parte del mismo, deben erigirse en el fundamento en el que se base o del que dependa ningún acuerdo o compromiso.

La decisión sobre cualquier operación relacionada con la información contenida debe hacerse teniendo en cuenta las necesidades del cliente y su convivencia desde un punto de vista jurídico, fiscal o financiero y en todo caso de conformidad con la normativa vigente que sea de aplicación.

Las opiniones, proyecciones o estimaciones contenidas en este documento se basan en información pública disponible y constituyen una valoración de AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S.L. a la fecha de su realización, pero de ningún modo aseguran que los futuros resultados o acontecimientos serán conformes con dichas opiniones, proyecciones o estimaciones. La información está sujeta a cambios sin previo aviso, no se garantiza su exactitud y puede ser incompleta o resumida. AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S.L. no aceptará ninguna responsabilidad por cualquier pérdida que provenga de cualquier utilización de este documento o de sus contenidos o de cualquier otro modo en relación con los mismos.

Este documento ha sido presentado en el Webinar Mar Rojo y Brexit + Canal de Panamá de B. Sabadell. Queda autorizada la reproducción, copia, distribución o cualquier otro uso completo o parcial de este documento sin el consentimiento por escrito por parte de AROLA, ADUANAS Y CONSIGNACIONES SL.

Ramón Aparicio
logisticsandcustoms@arola.com



Arola
Logistics & Customs

**We are
always there**

