

■ Situación en el Mar Rojo y Perspectivas

7 de febrero de 2024



Índice

■ Evolución de la situación y perspectivas	3
Desarrollo de la Situación	3
Perspectivas	5
■ Implicaciones.....	6
Impacto Logístico.....	6
Impacto en el Comercio Internacional.....	9
Impacto Económico	9
Impacto en los Precios de las Materias Primas.....	10
Impacto Sectorial	10
■ Impacto en Euskadi.....	12
Impacto en el Comercio Marítimo.....	12

Evolución de la situación y perspectivas

A más de 1.600 km de Gaza, se está desarrollando una crisis naval que podría convertir la guerra entre Israel y Hamas en un asunto global con implicaciones para la economía mundial. En un comunicado el 9 de diciembre, los hutíes de Yemen (un grupo armado chiíta zaidí que controla gran parte del norte de Yemen) anunciaron su intención de atacar a todas las embarcaciones con destino a Israel, a menos que Gaza "reciba toda la comida y medicinas que necesita". Tres días después, el grupo lanzó un ataque con misiles contra el MT Strinda, un buque de propiedad noruega que acusaron de suministrar petróleo crudo a Israel, cerca del estrecho de Bab al Mandab, un punto crítico en el extremo sur del Mar Rojo.



Fuente: EIU- Economist Intelligence Unit

La expansión de las amenazas hutíes a todas las embarcaciones con destino a Israel, independientemente de su nacionalidad, apunta a una escalada en la reciente campaña del grupo contra las embarcaciones comerciales vinculadas a Israel que atraviesan las vías navegables del Mar Rojo y el Mar Arábigo.

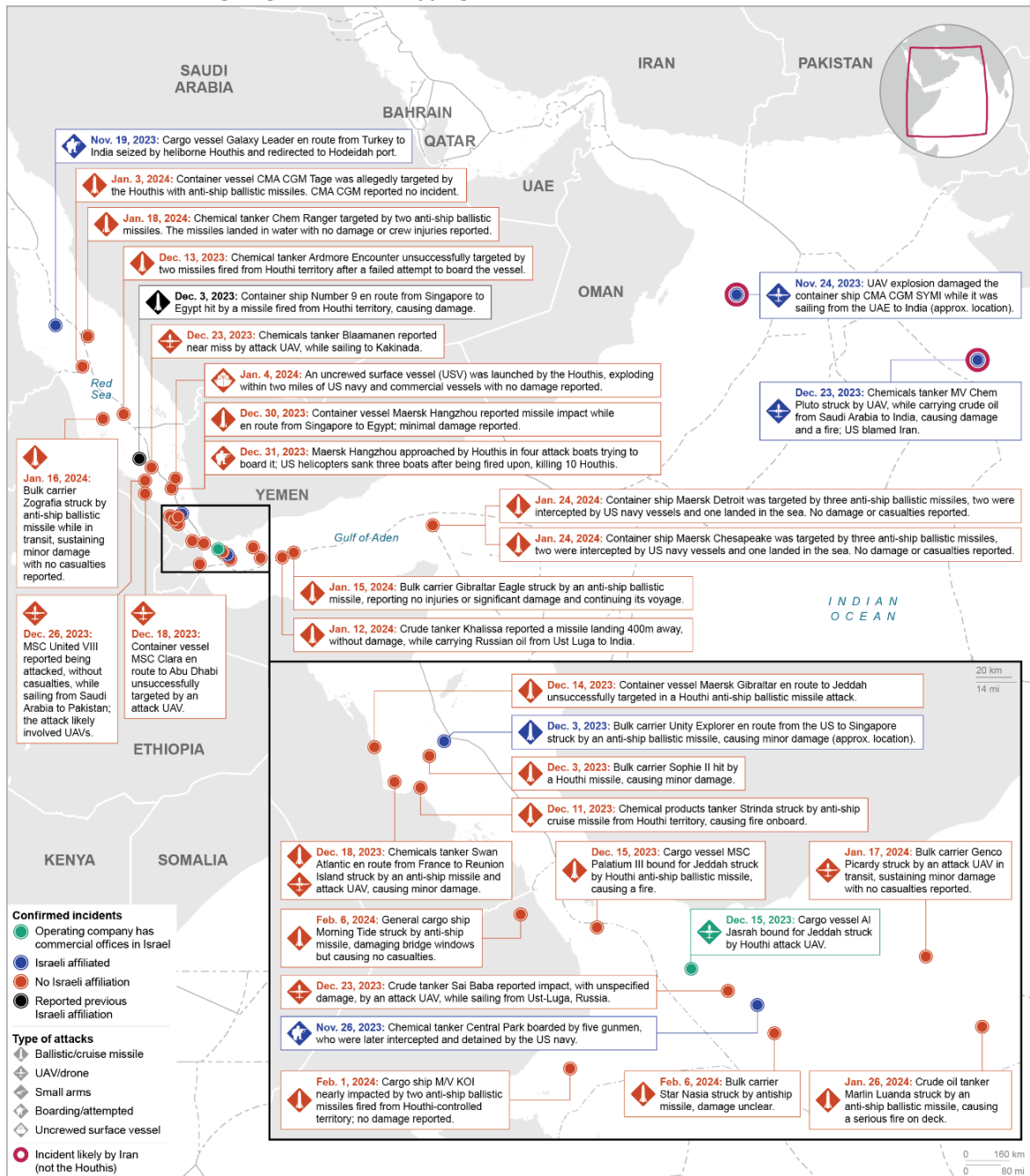
Desarrollo de la Situación

Bab al-Mandab es un estrecho angosto entre África y la península arábiga por el que normalmente fluye aproximadamente el 12% del comercio global en volumen y quizás el 30% del tráfico global de contenedores. Se ha convertido en una zona prohibida a medida que los hutíes, con base en Yemen, atacan buques, aparentemente en apoyo a los palestinos en Gaza. Los ataques han estado ocurriendo durante semanas. Los principales acontecimientos son los siguientes:

- 10 de octubre de 2023: los hutíes amenazan con misiles y ataques de drones si Estados Unidos interviene en la guerra de Israel en Gaza
- 19 de octubre de 2023: USS Carney derriba misiles disparados hacia Israel por los hutíes
- 31 de octubre de 2023: los hutíes anuncian su entrada oficial en la guerra para apoyar a Palestina
- 19 de noviembre de 2023: fuerzas hutíes capturan buque portacontenedores Galaxy Leader
- 9 de diciembre de 2023: los hutíes anuncian su intención de atacar a todas las embarcaciones con destino a Israel, a menos que Gaza "reciba toda la comida y medicinas que necesita"
- 12 de diciembre de 2023: misil alcanza al buque noruego MT Strinda frente a Yemen
- 15 de diciembre de 2023: A.P. Moller-Maersk, y Hapag-Lloyd se convierten en las primeras navieras en evitar el tránsito por el Mar Rojo
- 31 de diciembre: Estados Unidos hunde tres buques hutíes frente a Yemen tras intento de ataque a Maersk Hangzhou
- 11 de enero de 2024: fuerzas lideradas por Estados Unidos (y en coordinación con el Reino Unido, y con el apoyo de Australia, Canadá, Países Bajos y Bahrein) atacan 60 objetivos hutíes en los primeros "ataques de autodefensa" tras los ataques en curso

- 15 de enero de 2024: un misil hutí daña al carguero estadounidense Gibraltar Eagle en el Golfo de Adén
- 16 de enero de 2024: Un dron hutí daña el granelero estadounidense Genco Picard
- 23 de enero de 2024: Los hutíes anuncian que tomarán represalias por la última ola de ataques liderados por Estados Unidos en el Yemen controlado por los rebeldes
- 6 de febrero de 2024: los hutíes llevan a cabo nuevos ataques con misiles contra dos buques comerciales en el Mar Rojo y el Golfo de Adén

Confirmed incidents targeting commercial shipping in the context of the Israel-Hamas war



Fuente: S&P Global Market Intelligence, 6 de febrero de 2024

Si bien los ataques de Estados Unidos y el Reino Unido contra emplazamientos militares de los hutíes y otros objetivos en Yemen parecen haber conducido a una reducción de los ataques de los hutíes contra el transporte marítimo comercial en el Mar Rojo y el Golfo de Adén, los incidentes más recientes indican una escalada moderada por parte de los hutíes. Desde los ataques iniciales liderados por Estados Unidos contra los hutíes, S&P Global Market Intelligence ha recopilado datos que indican que el 72% de los incidentes contra el transporte marítimo comercial han sido contra embarcaciones de propiedad de Estados Unidos o el Reino Unido.

Ante esta situación, está previsto que el próximo día 17 de febrero la Unión Europea inicie una misión de protección a los buques comerciales en el mar Rojo. Francia, Grecia e Italia se han postulado para liderar la misión (bautizada como Aspides) y otros países como Alemania, Países Bajos, Bélgica y Dinamarca se han mostrado dispuestos a tomar parte. España, por el momento, ha descartado su participación.

Perspectivas

Es importante tener en cuenta que la situación en la región es altamente volátil y puede cambiar rápidamente. Las partes involucradas, los actores regionales y la comunidad internacional juegan un papel importante en la resolución o la escalada del conflicto.

Es probable que la respuesta militar de los hutíes continúe mientras dure el conflicto en Gaza, probablemente al menos hasta finales de 2024, manteniendo riesgos muy altos para el transporte marítimo internacional y los buques de guerra en el Mar Rojo y el Golfo de Adén, ya que no se espera que la respuesta militar, aparentemente en nombre de los participantes de la Operación Guardián de la Prosperidad, disuada a los hutíes o elimine su capacidad para organizar nuevos ataques contra las fuerzas navales y marítimas internacionales en el Mar Rojo. Además, los ataques de los hutíes probablemente continuarán dirigidos a embarcaciones internacionales, independientemente de su conexión pública con Israel.

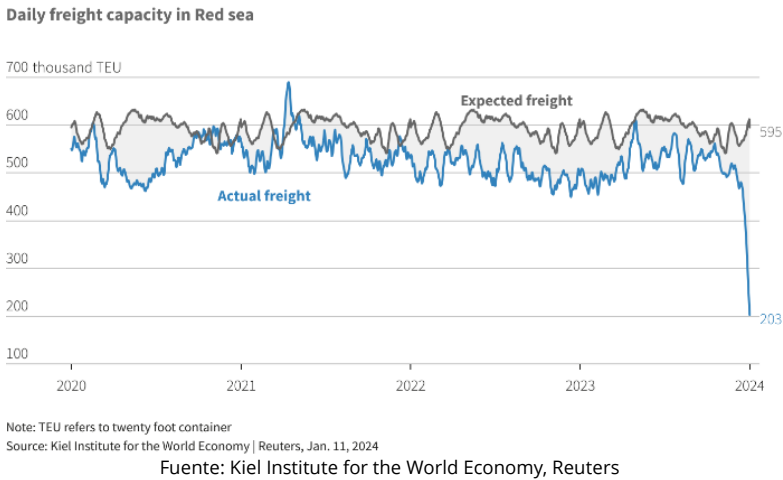
Por otro lado, es muy poco probable que cualquier otra intervención de las fuerzas estadounidenses o de la coalición se extienda al despliegue abierto de tropas terrestres. Es muy probable que los estados del Golfo, incluidos Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos, traten de evitar una mayor escalada que aumentaría la probabilidad de ataques hutíes en su territorio como un medio para aumentar la presión sobre Estados Unidos para que reduzca la escalada.

Implicaciones

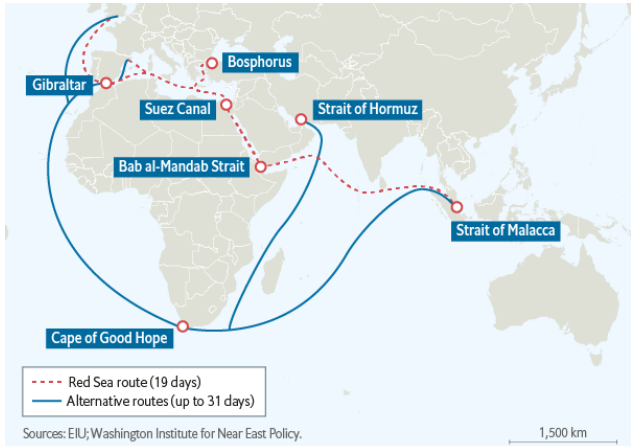
Respecto al incremento de los ataques de los hutíes en el Mar Rojo, la crisis, además de implicaciones relacionadas con los riesgos de la escalada militar en Oriente Medio, también tiene implicaciones para la economía y el comercio.

Impacto Logístico

Como consecuencia de los ataques que se están produciendo en el Mar Rojo, son numerosas las empresas del sector logístico que están suspendiendo su tránsito. Así, las principales compañías navieras de contenedores (CMA CGM, Hapag-Lloyd, Maersk COSCO y MSC), además de naviera japonesa Nippon Yusen y otras empresas de transporte marítimo como Mitsui O.S.K. Lines, Kawasaki Kisen Kaisha, C.H. Roninson, CMA MCG, Euronav, Evergreen, Frontline y Gram Car Carriers han suspendido o detenido sus servicios en el Mar Rojo, la ruta por la cual debe pasar el tráfico del Canal de Suez. Se calcula que el volumen de tráfico de contenedores en el Mar Rojo se ha reducido un 65%.



Las rutas directamente afectadas son aquellas entre el Asia y el subcontinente indio y Europa, así como las rutas entre Oriente Medio y Europa, que están siendo desviadas, especialmente **alrededor del Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica**. Esta ruta es casi un 40% más larga, por lo que **incrementa el tiempo de tránsito** entre Europa y Asia de aproximadamente 19 días a 31 días, y **añade también costes** debido a que, al pasar los barcos más tiempo navegando, se reduce la disponibilidad de contenedores vacíos. Esta situación afectará la oferta de espacio, ya que los tiempos de tránsito más largos absorberán aproximadamente el 20% de la capacidad global, y actualmente, no hay barcos para cubrir esta escasez.



Además, estas desviaciones pueden resultar también en congestión portuaria, ya que las instalaciones no habituadas a manejar un gran tráfico experimentarán un aumento de su actividad. Por último, todas estas complicaciones podrían potencialmente extender su impacto a otras rutas de envío. Mas concretamente, los impactos esperados son los siguientes:

Impactos estimados en tarifas y equipos:

- **Impacto estimado en tarifas:** Las compañías navieras han proporcionado notificaciones sobre tarifas más altas. Estos cambios se manifiestan de diversas formas, incluyendo Aumentos Generales de Tarifas (GRI) y recargos como Tarifas de Desvío. El conflicto ha provocado que las aseguradoras multipliquen las primas o incluso renuncien a asegurar la mercancía que transcurra por el Mar Rojo.
- **Impacto estimado en equipos:** Los tiempos de tránsito extendidos están preparados para afectar significativamente el retorno de suministro de equipos a Asia. Los retrasos anticipados en la llegada de equipos pueden llevar a problemas de suministro en las próximas semanas.
- **Impacto estimado en la tarifa de demora/detención:** Para asegurar que los equipos se muevan de vuelta lo más rápido posible a los países de exportación de origen, probablemente se implementarán tarifas más altas que excedan el tiempo libre.

Impacto esperado en suministro, salidas y equipos:

- **Escasez de salidas debido al tiempo de navegación extendido:** en un cierto circuito, todos los buques están ubicados ya sea en Europa o Asia – bien distribuidos a lo largo del circuito, estando aproximadamente a 7 días de distancia entre sí. Sin embargo, cuando los barcos que parten de Asia se retrasan durante su viaje hacia y/o desde Europa (debido a paradas de buques o desvío alrededor de África), terminan llegando más tarde de lo previsto a Asia. En consecuencia, estos retrasos en las llegadas alteran el horario de salida planeado desde Asia. En esta situación, las salidas no se cancelan, simplemente no pueden tener lugar.
- **Cancelaciones de salidas por desvíos en las rutas:** se esperan cancelaciones para restaurar un horario, rediseñar un circuito, etc.
- **Escasez de equipos debido al ciclo extendido**

Incremento de los tiempos de tránsito

A continuación, se muestra con mayor detalle cuál son los incrementos de los tiempos de tránsito esperados para envíos desde Shanghai, a una velocidad de 17 knots.

Tramo	Ruta	Distancia*	Tiempo Medio
Primer tramo: desde China al Golfo de Adén	Permanece inalterada	6.500 mn	16 días de navegación
Segundo tramo: desde el Golfo de Adén hasta la costa atlántica	Mar Rojo	6.000 mn	15 días de navegación
	Cape Town	12.000 mn	29 días de navegación
Segundo tramo: desde el Golfo de Adén hasta la costa mediterránea	Mar Rojo	3.000 mn	8 días de navegación
	Cape Town	12.000 mn	29 días de navegación

Fuente: Elaboración propia a partir de Kuehne + Nagel

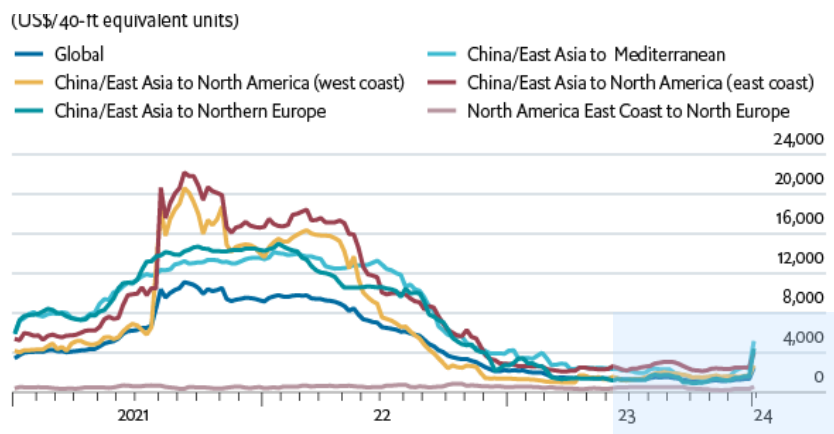
Costa Atlántica			Costa Mediterránea		
Destino	Vía	Días	Destino	Vía	Días
Bilbao	Mar Rojo	30	Malta	Mar Rojo	28
	Cape Town	42 (+12)		Cape Town	45 (+17)
Le Havre	Mar Rojo	32	Valencia	Mar Rojo	31
	Cape Town	44 (+12)		Cape Town	41 (+10)
Rotterdam	Mar Rojo	33	Genoa	Mar Rojo	30
	Cape Town	45 (+12)		Cape Town	43 (+13)
Antwerp	Mar Rojo	34	Trieste	Mar Rojo	29
	Cape Town	46 (+12)		Cape Town	49 (+20)
Hamburgo	Mar Rojo	35	Estambul	Mar Rojo	27
	Cape Town	57 (+12)		Cape Town	50 (+23)
Felixstowe	Mar Rojo	36	Haifa	Mar Rojo	24
	Cape Town	48 (+12)		Cape Town	51 (+27)

Fuente: Elaboración propia a partir de Kuehne + Nagel

Se observa que, en la costa atlántica, el cambio de ruta supone el mismo incremento en todos los puertos de destino (12 días). Sin embargo, en el caso del mar Mediterráneo, al ser la ruta en sentido opuesto, algunos puertos sufrirían menores retrasos que otros; por ejemplo, al puerto de Valencia se llegaría con un incremento de 10 días, mientras que a Haifa el incremento sería de 27.

Incremento de los costes

Se espera que los costos del transporte marítimo en general sigan siendo elevados, dado que las primas de riesgo se mantendrán altas, habiendo aumentado ya más del 40% entre octubre y diciembre. A principios de enero, las tarifas de envío globales alcanzaron su nivel más alto desde finales de 2022. No obstante, se espera que las tasas se estabilicen alrededor de mediados de febrero, ya que la demanda comercial registra una caída estacional debido a una débil actividad de las fábricas en Asia.



Fuente: Freightos Baltic Index (FBX), EIU- Economist Intelligence Unit

Según el Índice Báltico de Freightos, los precios globales de flete marítimo (en forma de precios al contado de contenedores de 40 pies) aumentaron un 87,8% semanal en la primera semana de enero, con las rutas que **conectan China/Este de Asia con el Mediterráneo (un aumento del 115,3%, a USD 5.169) y el Norte de Europa (un aumento del 176,2%, a USD 4.391)** registrando los mayores incrementos. En el caso del Norte de Europa, los incrementos son de casi el 200% si se comparan con las cifras de mediados de diciembre, justo antes de que comenzaran los desvíos. No obstante, los precios del flete siguen estando considerablemente por debajo de su nivel máximo de la interrupción de la cadena de suministro inducida por la pandemia en 2020-2021.

Como consecuencia, las rutas que no atraviesan Oriente Medio, como las que **conectan China/Este de Asia con la costa oeste de América del Norte (un aumento del 60,1%, a USD 2.713) y la costa este de América del Norte con el Norte de Europa (un aumento del 59,9%, a USD 564)**, también han experimentado un aumento en los precios durante el mismo período, probablemente debido a la demanda de rutas alternativas y los costos (incluyendo recargos) relacionados con desviaciones de envío.

Hay que tener en cuenta que estas disrupciones en el Mar Rojo se están produciendo en un momento en el que el otro mayor canal marítimo del mundo, el de Panamá, está experimentando grandes restricciones debido a la sequía.

Impacto en el Comercio Internacional

Según un análisis realizado por S&P Global Market Intelligence, de más de 300 categorías industriales y 6.000 productos, el 14,8% de todas las importaciones de Europa y MENA fueron enviadas desde Asia y el Golfo por mar, lo cual incluye el 21,5% de petróleo refinado y el 13,1% de petróleo crudo. Entre las importaciones de materiales industriales, el 24% de los químicos orgánicos y el 22,3% del acero laminado plano destinado a Europa y la región de MENA fueron enviados desde Asia y el Golfo. Solo el 8,6% del total de las importaciones de Asia y el Golfo provenían de Europa y MENA por mar, aunque la industria automotriz podría enfrentar un impacto desproporcionado con el 41,3% de los vehículos y el 20,8% de las partes enviadas por esa ruta.

Se espera que algunos exportadores asiáticos se vean desproporcionadamente afectados por una demanda externa más débil, así como primas de riesgo de seguros más altas. No obstante, en lo que se refiere a los pronósticos para el comercio global, parece que la demanda estadounidense será un factor de mayor peso en el crecimiento de las exportaciones asiáticas este año, independientemente de las perturbaciones del Mar Rojo.

En general, parece que esta crisis tiene un impacto alto en los costes de transporte marítimo, pero un impacto limitado, al menos por el momento, en las cadenas de suministro. Si bien estos se han incrementado, aún se mantienen muy por debajo de los máximos registrados durante la pandemia, debido a factores como una débil demanda global, la ausencia de congestión en la industria logística y en las cadenas de suministro. Además, el incremento de costes tiene un impacto desigual en las mercancías, ya que cuanto menor es el valor añadido de la mercancía que se transporta mayor es el impacto de ese sobrecoste en el precio final de los productos.

Impacto Económico

Aunque las economías occidentales y especialmente las europeas soportarán la mayor parte de la interrupción de suministros, se espera que, aunque las tarifas de envío globales seguirán elevadas en las próximas semanas, esto tenga un impacto limitado a largo plazo en el panorama comercial y de inflación global.

Algunos expertos consideran que, a pesar de que se ha producido un notable aumento de los precios de los fletes, esta subida se ha producido desde niveles bajos, y que la situación es distinta a lo experimentado en 2021 en términos de posibles impactos sobre la inflación, ya que, en esta ocasión, el problema está más localizado y es más específico para el transporte de contenedores. Además, los costes de transporte representan sólo un pequeño porcentaje de los costes de los insumos para los fabricantes europeos. La moderación de los precios de la energía debería compensar las presiones inflacionarias provenientes de mayores costes de transporte.

No obstante, los economistas advierten que la interrupción del transporte marítimo y los precios más altos del petróleo, si se sostienen, podrían socavar el progreso para seguir reduciendo la inflación. Según Allianz Trade, en caso de que estas disrupciones se mantengan en el largo plazo, podrían dar lugar a un aumento del 0,7% de la inflación en Europa.

Impacto en los Precios de las Materias Primas

Los riesgos de los ataques hutíes están afectando principalmente a los **precios del petróleo**, ya que la mayoría de los buques con destino a los mercados europeos y asiáticos a través del Canal de Suez en el norte de Egipto deben atravesar el estrecho de Bab al Mandab. A pesar de que aparentemente los ataques están interrumpiendo las líneas de transporte de contenedores más que los envíos de petróleo, los grandes petroleros de largo alcance que cruzan el estrecho han estado sujetos a una tarifa de seguridad adicional de unos 150.000 USD en promedio desde que comenzó la campaña de los hutíes, lo que aumenta considerablemente los costos operativos. Una campaña prolongada de los hutíes contra el transporte marítimo en el Mar Rojo pondría en grave riesgo la sostenibilidad de las exportaciones de petróleo y gas de importantes productores regionales, como Iraq, Libia y Argelia, que tienen recursos más limitados para aumentar las exportaciones a través de oleoductos en comparación con Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos.

En las últimas semanas, los precios del petróleo han experimentado fluctuaciones: los precios del crudo Brent se elevaron alrededor de un 4% a un máximo de **80,75 USD por barril el 12 de enero**, mientras que el crudo West Texas Intermediate de EE. UU. también aumentó después de los ataques aéreos de EE. UU. y Reino Unido contra sitios rebeldes hutíes. Tras una tendencia creciente, **a finales de enero llegaron a alcanzarse los 84 USD por barril**, aunque posteriormente los precios se han contenido por debajo de los 80 USD por barril desde principios de febrero. Aunque los precios del petróleo han experimentado subidas, el crudo está sólo ligeramente por encima de lo que estaba a principios de año y los precios siguen siendo significativamente más bajos que en el otoño de 2023, y casi 40 USD por debajo de los niveles cercanos al récord alcanzados en marzo de 2022 después de la invasión de Rusia a Ucrania.

Sin embargo, los economistas advierten que una interrupción sostenida o una escalada adicional en el conflicto de Medio Oriente podría tener un impacto mayor, especialmente si el conflicto se extendiera al Golfo de Omán y el estrecho de Ormuz, dada su importancia para el petróleo y el gas.

En cuanto al **gas natural**, por el momento, las subidas de los precios del petróleo no se están trasladando a los mercados. En el **resto de las materias primas** no se han identificado grandes impactos, ya que hasta ahora los buques graneleros que transportan materias primas como cereales, carbón y metales han sufrido relativamente poco impacto.

Impacto Sectorial

Según S&P Global, el **sector químico** europeo, junto con el de los **automóviles** y el **comercio minorista**, es considerado el más vulnerable.

Automoción

Se espera que la industria automotriz europea, que importa algunos componentes clave necesarios para la producción de automóviles desde Asia, enfrente continuos desafíos, al menos en el corto plazo, ya que las disrupciones pueden persistir durante las próximas semanas.

Varias empresas de automoción, entre ellas **Tesla, Volvo y Suzuki**, han paralizado temporalmente la producción en algunas de sus plantas en Europa por falta de componentes. La crisis también ha aumentado los riesgos para las exportaciones chinas, incluidas las automotrices, ya que enfrentan mayores costes de transporte y retrasos en los envíos. A finales de diciembre de 2023, el fabricante de automóviles chino **Geely** advirtió sobre retrasos en los envíos debido a la crisis del transporte marítimo.

Por su parte, **Volkswagen** ha anunciado que su producción no se ha visto afectada ya que redirigió sus rutas de envío a principios de diciembre para evitar el Mar Rojo. Sin embargo, incluso los fabricantes de automóviles que no hayan detenido la producción se enfrentan a mayores costes de transporte e insumos en sus presupuestos operativos, además de explorar cadenas de suministro alternativas para obtener materias primas clave. Según varios informes, **Stellantis** depende del transporte aéreo para asegurar suministros clave para la producción.

La interrupción se sumará a las presiones existentes sobre los fabricantes de automóviles para que creen cadenas de suministro más locales o diversificadas para reducir su dependencia de China.

Industria Química

El sector químico también está empezando a notar el impacto de los retrasos en los envíos a través del Mar Rojo, advirtiendo interrupciones en el suministro que han obligado a algunas empresas a frenar la producción. Debido a los retrasos, **Gechem** ha reducido la producción de pastillas para lavavajillas porque no puede conseguir suficiente citrato trisódico, así como ácido sulfámico y cítrico. **Evonik** también ha indicado que se estaba viendo afectado por retrasos y que está tratando de mitigar el impacto haciendo pedidos con mayor antelación y mediante transporte aéreo, lo que se considera un recurso provisional dado que algunos productos químicos no pueden transportarse por avión.

No obstante, cabe señalar que son varias las empresas que han indicado que no se están viendo gravemente afectadas, como, por ejemplo, **Covestro** (fabricante de productos químicos para espuma utilizados en colchones, asientos de automóviles y aislamiento de edificios), que espera incurrir en costes de flete más altos, aunque insignificantes dentro de su gasto general. Igualmente, **Wacker Chemie**, que suministra polisilicio para aproximadamente la mitad de los chips del mundo, también ha señalado precios más altos, pero sin que su negocio se vea afectado significativamente hasta el momento. El fabricante de fragancias **Symrise** también ha indicado que no espera retrasos en sus entregas por contar con suficiente stock.

Energía

Otro de los sectores más expuestos es el energético, especialmente, el sector del Oil& Gas. Así, la compañía petrolera británica **BP** ha detenido todas sus operaciones a través del Mar Rojo, a la espera de la evolución de la situación. Igualmente, la británica **Shell** ha decidido suspender todos los envíos a través del Mar Rojo indefinidamente. Así mismo, **Qatar Energy**, el segundo mayor transportista de GNL del mundo, también anunció que dejaría de enviar tanqueros a través del Mar Rojo, aunque posteriormente ha reanudado los envíos. Por el momento no se han identificado impactos en otros sectores energéticos como el eólico y solar.

Otros sectores

Otras industrias como la de las exportaciones de papel reciclado están sufriendo impactos notables, especialmente debido al incremento de precio logístico. Por otro lado, diversas multinacionales de otros sectores también han anunciado que se están viendo afectadas por la situación actual. Así, **Ikea** se enfrenta una posible escasez de productos debido a los desvíos de las navieras de la ruta del Mar Rojo, mientras que la tienda de ropa **Abercrombie & Fitch Co.** analiza la posibilidad de recurrir al transporte aéreo para evitar problemas en la cadena de suministro.

Impacto en Euskadi

Impacto en el Comercio Marítimo

El comercio en Euskadi también se encuentra expuesto a la crisis en el Mar Rojo. Tomando como referencia los principales países por relaciones comerciales con Euskadi, cuya ruta habitual para transporte marítimo requiere cruzar el estrecho Bab al-Mandab, quedaría expuesto, aproximadamente, el 21% del comercio marítimo vasco, lo que, a su vez, supone el 9% del comercio de Euskadi.

Comercio Marítimo de Euskadi 2019-2023, Miles de €			
PAÍSES*	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	TOTAL
Arabia Saudí	554.602	519.790	1.074.392
China	2.338.778	6.680.498	9.019.277
Corea del Sur	292.198	850.544	1.142.742
Emiratos Árabes Unidos	701.065	302.850	1.003.915
Filipinas	108.355	10.171	118.527
Hong-Kong	235.205	44.300	279.505
India	710.673	1.093.112	1.803.785
Indonesia	281.283	567.992	849.275
Irán	139.378	7.856	147.234
Irak	33.826	1.186.560	1.220.387
Japón	576.426	561.275	1.137.701
Kuwait	61.359	149.280	210.638
Malasia	114.616	259.650	374.266
Omán	103.815	7.346	111.162
Qatar	106.406	83.104	189.509
Singapur	302.134	6.073	308.207
Tailandia	214.581	179.415	393.996
Taiwán	266.297	1.187.689	1.453.987
Vietnam	184.105	260.465	444.569
Bahréin	34.615	85.309	119.924
Pakistán	43.925	21.266	65.190
Bangladesh	31.527	10.433	41.960
Sri Lanka	26.135	6.217	32.353
Myanmar	11.181	6.121	17.301
Laos	5.428	360	5.787
Maldivas	3.126	0	3.126
Yemen	1.945	517	2.462
Subtotal	7.482.986	14.088.193	21.571.179
Total Comercio Marítimo Euskadi	45.682.035	55.758.333	101.440.368
Total Comercio Euskadi	132.280.395	109.568.383	241.848.778
% Subtotal sobre Comercio Marítimo Euskadi	16%	25%	21%
% Subtotal sobre Comercio Total Euskadi	6%	13%	9%

*Principales países por relaciones comerciales con Euskadi, cuya ruta habitual para transporte marítimo requiere cruzar el estrecho Bab al-Mandab

Nota: los datos de 2022 y 2023 son provisionales

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Datacomex

No obstante, hay que tener en cuenta que existen también riesgos secundarios. Así, entre los principales socios comerciales de Euskadi en lo referente a transporte marítimo también se encuentran países como Países Bajos, Reino Unido o Bélgica, cuyo transporte marítimo también está expuesto a la crisis en el Mar Rojo.

En cuanto al impacto en los puertos de Euskadi, **el puerto de Bilbao** ha acumulado alrededor de tres semanas de retraso en varias mercancías. La razón principal es que gran parte de los bienes y servicios importados desde Asia llegan a Euskadi desde Rotterdam, y también por otros puertos como el de Algeciras o Sines, puertos que ya están notando esos retrasos. No obstante, la afección es moderada e incluso se considera que el incremento de contenedores que puede producirse en grandes puertos que funcionen como centros de distribución de mercancías puede favorecer la actividad del puerto de Bilbao, dado que su especialidad es el de las líneas de recorrido corto y medio. En cuanto al **puerto de Pasaia**, no se esperan afecciones, dado que no cuenta con tráfico de contenedores y la mayor parte de sus operaciones están orientadas al norte de Europa.

Por otro lado, se espera que otros puertos del estado, como el de Valencia o Algeciras experimenten un incremento de tráfico de contenedores, ya que se espera que las navieras transoceánicas concentren allí algunas operaciones para distribuir desde allí al resto del Mediterráneo, con el objetivo de compensar los retrasos. Esto aumentaría los contenedores vacíos no operativos en Valencia, mientras que en Asia podrían escasear.

EUSKADI
BASQUE COUNTRY



**BasqueTrade
& Investment**

Agencia Vasca de Internacionalización
Nazioartekotzeko Euskal Agentzia



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
BASQUE GOVERNMENT

Alameda Urquijo, 36 5ª Planta Edificio Plaza Bizkaia
48011 Bilbao info@basquetrade.eus
(+34) 94 403 71 60