

# Impacto de la crisis de Ucrania en el sector del transporte marítimo

Según la Agencia Internacional de la energía, Rusia es el segundo país exportador de crudo y productos del petróleo del mundo. Aproximadamente el 65% del crudo que exporta lo hace por vía marítima y supone el 13% del comercio marítimo mundial de esta mercancía. También es el origen del 11% de las exportaciones marítimas de productos del petróleo y uno de los tres grandes suministradores de gas natural licuado (GNL) a Europa (aunque responsable de menos del 3% de las exportaciones mundiales por vía marítima de GNL). Además de productos energéticos, la zona del mar Negro es la segunda más importante del mundo en exportaciones de grano. El 30% de las exportaciones globales de trigo proceden de Rusia y Ucrania y ésta segunda es el origen del 16% del maíz.

En el ámbito nacional, según Puertos del Estado, en 2020 España importó 16,8 millones de toneladas de mercancías procedentes de Rusia y otros 6,1 millones adicionales de Ucrania, lo que sitúa a estos dos países en la 3ª y 12ª posición en el abastecimiento nacional por vía marítima, respectivamente.

El previsible cambio en las matrices de orígenes y destino de todas estas mercancías podría dar lugar a un aumento de la distancia media de los viajes y como consecuencia a una disminución de la oferta de buques disponible.

Las sanciones a Rusia aprobadas por la UE con motivo de la invasión de Ucrania no incluyen por el momento una prohibición general a las importaciones/exportaciones rusas por vía marítima. Ello no es óbice para que la crisis generada suponga una nueva amenaza al comercio marítimo internacional.

Sin embargo, la principal preocupación del sector marítimo son sus tripulaciones de nacionalidad rusa y ucraniana. Según el último informe sobre

oferta y demanda de marinos, publicado en 2021 por BIMCO e ICS, 1,89 millones de marinos operan actualmente los más de 74.000 buques de la flota mercante mundial. De esta mano de obra total, 198.123 (el 10,5%) son rusos y otros 76.442 (el 4,0%) de nacionalidad ucraniana. Aproximadamente el 60% son oficiales y el resto subalternos.

Será necesario facilitar la obtención de visados y alojamiento para los marinos que no puedan retornar a sus países al término de sus contratos. Resulta fundamental evitar una nueva 'crisis de tripulaciones' como la que sucedió durante la pandemia del COVID. Los Estados deberán reaccionar pronto y tomar medidas urgentes que permitan hacer frente a estas situaciones.

Como consecuencia de las sanciones impuestas por la UE a los bancos rusos, es probable que muchas transacciones financieras no puedan llevarse a cabo, impidiendo en particular el cobro de salarios de los marinos de esta nacionalidad. Este problema podría extenderse a los marinos ucranianos dada la situación de guerra.

Muchos de estos marinos que tendrían que enrolarse en buques de empresas europeas, ya no pueden salir del país, por lo que es probable que se produzca un aumento del déficit actual de tripulantes para la flota mercante mundial, que podría finalmente afectar muy negativamente a la cadena de suministro. En el mencionado informe, BIMCO e ICS ya alertaban de un déficit de 26.240 oficiales el pasado año que esta nueva situación podría hacer insostenible.

Todos estos asuntos serán objeto de discusión en los próximos días en una reunión prevista de la Asociación de Navieros Europea (ECSA) con la Comisión. El transporte marítimo resulta fundamental para la recuperación de la economía mundial y europea, y es necesario tomar las medidas adecuadas para minimizar el impacto de esta nueva crisis mundial.