

La guerra de Ucrania impulsa la demanda de transporte marítimo en toneladas·milla

En la sección Tribuna Profesional de este mes resumimos el informe de otoño del bróker marítimo Clarksons, que analiza la evolución durante el año 2023, situación actual y previsiones de los diferentes mercados marítimos.

Clarksons prevé que la demanda de transporte marítimo termine el año con un crecimiento por encima del 2% en toneladas, que casi se duplica en términos de toneladas por milla (t·milla), debido al fuerte impacto en las matrices de origen y destino de la guerra en Ucrania, especialmente en los tráficos de crudo, productos del petróleo y carbón. La guerra en la franja de Gaza y las tensiones geopolíticas en la zona, que se han acentuado en los últimos días con el despliegue de buques lanzamisiles en el mar Rojo, previsiblemente no harán más que acentuar esta tendencia.

Se prevé que la flota mercante de transporte mundial crezca este año por debajo de la demanda y de forma similar el próximo año 2024. Además, se ha acentuado la tendencia a la reducción de la velocidad para dar cumplimiento a las nuevas medidas de eficiencia energética de la OMI. Clarksons prevé que en 2023 un 30% del tonelaje de la flota mercante mundial obtenga un Indicador de Intensidad de Carbono (*Carbon Intensity Indicator, CII*), de 'D' o 'E' lo que previsiblemente conducirá a una importante renovación de la flota en los próximos años y varadas de mayor duración. Todo ello hace prever limitaciones en la oferta se prolongarán a lo largo de 2024.

El impulso de la demanda en t·milla que, por los factores ya indicados, no se vería acompañado por un aumento de la oferta de buques disponibles, dibujan un panorama optimista para los niveles de fletes en los próximos meses. Todo ello sin perjuicio de la incertidumbre que genera la transición energética y los factores geopolíticos.

Los buques preparados para utilizar combustibles alternativos han representado el 45% de los nuevos contratos firmados hasta septiembre de este año, una cuota importante, aunque inferior a la de 2022. El GNL sigue siendo la opción de combustible alternativo más popular (25% del total de toneladas encargadas entre

enero y agosto), aunque en 2023 se ha observado un aumento de la aceptación del metanol (que suman el 16%, frente al 6% en 2022).

Aún con todo, la incertidumbre tecnológica está retrasando la toma de decisiones por parte de los armadores. El nuevo objetivo de la OMI de alcanzar las cero emisiones netas en 2050 no ha hecho más que ralentizar esta tendencia, dada la falta de opciones tecnológica y comercialmente viables para cumplir los objetivos.

Por si fuera poco, el próximo 1 de enero las empresas navieras comenzarán a tener que pagar por sus emisiones, en virtud de la Directiva que incluye el transporte marítimo en el sistema europeo de comercio de derechos de emisión (ETS). En este número nos hacemos también eco de los recargos que los principales operadores de buques portacontenedores han anunciado como consecuencia de esta norma, que en algunos casos superan los 200 € por contenedor refrigerado de 40 pies. Teniendo en cuenta que el próximo año las empresas 'solo' deberán entregar derechos por el 40% de sus emisiones, estos 200 € se convertirán en 500 ya en 2026, y eso si el precio de los derechos se mantiene estable.

A tan solo dos meses hasta el 1 de enero, la Comisión no ha terminado de publicar los reglamentos delegados que aclararán algunas cuestiones de esta norma; la mayoría de los Estados de la UE, incluido España, no cuentan todavía con un texto de transposición; y son muchas las dudas prácticas que el ETS está planteando a los diferentes agentes de la cadena logística.

Esperamos que todas estas cuestiones puedan resolverse cuanto antes y den paso a una etapa de tranquilidad normativa para el sector que doten de seguridad jurídica a las inversiones.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

