

Un año de la invasión de Ucrania: ¿cómo ha afectado al comercio marítimo?

Se cumple un año de la invasión de Ucrania y las consecuencias de la guerra se siguen notando en los distintos mercados del transporte marítimo.

Hace un año en estas líneas indicábamos que la principal preocupación de las empresas navieras, durante esos primeros meses, eran sus tripulaciones de nacionalidad rusa y ucraniana. ANAVE pidió a la administración, en las semanas que siguieron, un régimen flexible de visados para los marinos ucranianos; asimilarlos a europeos al efecto de cumplir las condiciones de tripulación aplicables a determinados tráficos de cabotaje en España; y facilitar la obtención de los permisos de trabajo y residencia. Todas estas propuestas fueron recibidas favorablemente y se introdujeron en el ordenamiento jurídico español en los siguientes meses.

Pero la guerra ha traído consigo otras muchas consecuencias para el sector, algunas de las cuales, muy probablemente, perdurarán en el tiempo, más allá de su ansiado fin que lamentablemente no se vislumbra todavía.

Por un lado se ha agravado considerablemente el problema de la falta de tripulaciones. Los marinos de nacionalidad ucraniana y rusa suponen, según BIMCO, el 15% del total mundial, y muchos de ellos no están disponibles, pese a que Ucrania autorizó a sus marinos a viajar fuera del país durante la ley marcial para trabajar en buques o para realizar prácticas en los mismos. Este déficit de oferta de marinos está afectando especialmente a los buques de pabellón español, por las condiciones de tripulación que deben cumplir los buques abanderados en el Registro Especial de Canarias.

El cierre de los puertos ucranianos; las sanciones a Rusia acordadas por el G7 y la UE, que recientemente se han extendido a las importaciones marítimas de crudo (en diciembre) y productos del petróleo (a comienzos de febrero); la creciente inflación, que está afectando ya al consumo, o el fuerte repunte del precio de la energía, son algunas de las consecuencias de la guerra que están alterando el comercio marítimo mundial de energía y otras materias primas.

En el segmento de los graneles sólidos, en julio de 2022, los gobiernos de Rusia, Turquía y Ucrania firmaron la 'Iniciativa

sobre el transporte seguro de cereales y otros productos alimenticios desde los puertos ucranianos', que ha permitido la exportación de cargas, fundamentalmente graneles sólidos, desde determinados puertos ucranianos del Mar Negro. A comienzos de febrero este acuerdo había permitido la exportación de 17,8 millones de toneladas de grano y otros productos alimenticios desde tres puertos ucranianos, en un total de 1.310 viajes (650 de entrada y 660 de salida). La reciente amenaza de Rusia de no renovar el acuerdo, que expira el próximo 18 de marzo, tendría consecuencias en la demanda de transporte marítimo de grano, el 10% de la cual tiene su origen en Ucrania.

La invasión rusa de Ucrania ha provocado cambios importantes en las matrices de origen y destino que en la mayoría de los casos han dado lugar a un aumento de la distancia media de los principales tráficos

Las sanciones han dado lugar también a un fuerte recorte de las exportaciones de crudo, productos del petróleo y carbón desde Rusia hacia Europa, cargas que han sido redirigidas a Asia (sobre todo India y China). Mientras que Europa, fundamentalmente Alemania, ha comenzado a abastecerse de crudo y GNL de EE.UU. y Oriente Medio, y de carbón de países mucho más lejanos como Sudáfrica, Australia e Indonesia.

Cambios importantes en las matrices de origen y destino que en la mayoría de los casos han dado lugar a un aumento de la distancia media de los principales tráficos y, como consecuencia, de la demanda medida en toneladas por milla. Así, para este año 2023, las últimas estimaciones de Clarksons apuntan a un ligero crecimiento de la demanda mundial de transporte marítimo del 1% medida en toneladas, mientras que en términos de toneladas x milla el repunte sería dos puntos porcentuales superior, del 3%.