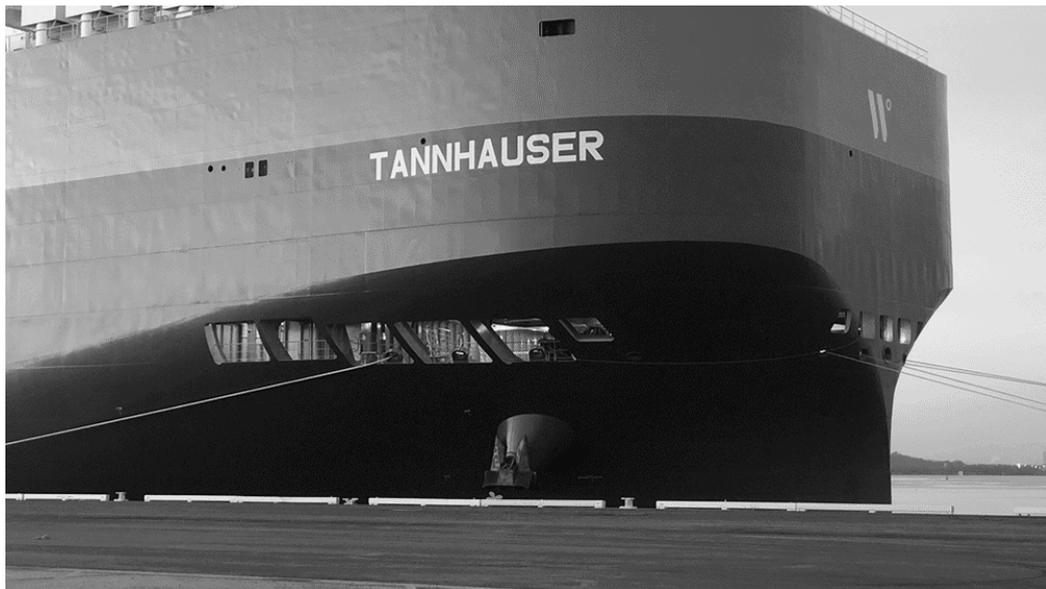


El desvío de buques por África agrava la falta de capacidad en el transporte marítimo de coches

La asociación de logística de vehículos europea ECG augura posibles afectaciones a las ventas de 2024 del sector automovilístico



Wallenius Wilhelmsen / Höegh Autoliners / UECC

ÒSCAR MATEU | Barcelona

12 de enero de 2024

Las principales navieras dedicadas al transporte de vehículos terminados prevén un empeoramiento de los problemas de capacidad que persiguen a su negocio en los últimos tiempos, ahora debido a la crisis del Mar Rojo. El desvío generalizado de los barcos por el Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica) para evitar los ataques de los militantes hutíes alarga entre 10 y 15

eI MERCANTIL

una flota mundial escasa y con una demanda elevada. La disrupción impacta de lleno en las rutas que conectan Asia con Europa, por las que circula un importante influjo de vehículos fabricados en China para el mercado europeo, y del que España es un receptor destacado en el Mediterráneo. “Si ya estábamos mal de espacio por falta de capacidad, esto nos va a afectar aún más”, ha ratificado el director del armador Höegh Autoliners en España, Iñaki Echeverría.



“Los carriers que van por Suez deben tener mucha presión de los fabricantes japoneses”

Iñaki Echeverría Director de Höegh Autoliners España

En las semanas que viene durando el conflicto –el último ataque a un buque se produjo este martes 9– no sólo las líneas de contenedor, sino también los operadores especializados como Wallenius Wilhelmsen, incluida su participada Eukor, o la propia Höegh Autoliners han anunciado su renuncia a circular por el Estrecho de Bab el-Mandeb. “Todos los Ro-Ro estamos yendo por Buena Esperanza, exceptuando a carriers japoneses como K Line o algún buque de NYK”, señala Iñaki Echeverría, que añade que estos casos “deben tener mucha presión por parte de fabricantes japoneses para tomar riesgos y mantener los tiempos de entrega”. En su caso, “lo primero es la tripulación y lo segundo también”, de modo que la naviera no prevé un retorno a la zona afectada hasta que se produzca una mejora palpable de la situación. “Queremos creer que esto no durará mucho, por el coste que ello supone a

EEUU Y REINO UNIDO BOMBARDEAN POSICIONES HUTÍES EN YEMEN

Las fuerzas armadas de Reino Unido y Estados Unidos han lanzado un ataque conjunto con “misiles de precisión” sobre “objetivos en las áreas de Yemen que controlan los hutíes”, según han informado en un comunicado conjunto los respectivos países y han divulgado la mayoría de medios internacionales. La intención de los ataques, llevados a cabo este jueves 11, era la de “impactar y degradar las capacidades que los hutíes utilizan para amenazar el comercio global y la vida de las tripulaciones”. La operación también ha contado con apoyo no directamente bélico por parte de Países Bajos, Bahrein, Canadá y Australia. Representantes de la milicia yemení han manifestado en la red social X que la respuesta a los ataques ya se habría producido en forma de lanzamientos de misiles sobre buques de los dos países anglosajones -todavía sin confirmar-, y han añadido nuevas amenazas a los barcos comerciales ligados a Israel que transiten por la zona de Bab El-Mandeb. Varios medios han reportado también este viernes que la Unión Europea estaría gestionando una misión armada propia en el Mar Rojo, compuesta por tres naves militares.

el MERCANTIL

**Geopolitics and Value
Chain Summit 2025**

Algeciras

eI MERCANTIL

European Vehicle Logistics (ECG) ha expresado los primeros signos de preocupación de cara a sus previsiones para 2024, cuyos “signos de recuperación” en la venta de coches ahora observa “con incertidumbre” por los retrasos y la falta de oferta. El último informe de la asociación europea, basado en datos de S&P Global, anticipaba crecimientos en torno al 6% en ventas para todo el ejercicio en Europa, pero esas cifras podrían “verse afectadas” por el conflicto si los compradores “cambian de opinión por las largas esperas”, sostienen expertos citados por ECG.

En las últimas horas, la afectación se ha notado en la cadena de producción de Tesla, uno de los principales fabricantes del mundo. Según ha informado la agencia Reuters, la empresa norteamericana habría paralizado la producción durante dos semanas en su fábrica de Grünheide, cerca de Berlín (Alemania), debido a los retrasos en el suministro de piezas necesarias para el montaje. En el capítulo de piezas, las fábricas españolas de neumáticos de Michelin también anunciaron a finales de año un movimiento similar ligado a la falta de caucho.

Las navieras de car carriers también plantean la aplicación de recargos a los clientes por el desvío de rutas

Para el transporte de los vehículos finalizados, desde Höegh se traslada que sus clientes han reaccionado “sin quejas” al cambio de ruta, pero ECG también apunta a una posible entrada en escena de recargos por parte de las navieras, de forma parecida a lo ocurrido en el sector del contenedor. Esta publicación se ha puesto en contacto con Wallenius Wilhelmsen para conocer su política de recargos ante el desvío, pero la compañía no ha realizado ningún comentario.

eI MERCANTIL

Echeverría. “En las rutas directamente afectadas, es posible que apliquemos algún tipo de recargo”, ha explicado, dado el incremento en el gasto de combustible que tomarán las rutas.

También la entrada en vigor del Sistema de Comercio de Emisiones europeo (ETS), el pasado 1 de enero, preocupa a la hora de calcular la rentabilidad en las nuevas circunstancias. “Se ha manifestado que el precio de las emisiones con el cambio de ruta puede ascender al millón de dólares. Eso habrá que recuperarlo de alguna forma”, apostilla el Höegh Autoliners en España. Asimismo, el flete del transporte Ro-Ro estaría aumentando, han coincidido Iñaki Echeverría y ECG, aunque el uso habitual de contratos de larga duración en el sector alejan ese incremento de las cifras vistas en el mercado spot del transporte marítimo de contenedores. Justamente la falta de disponibilidad de flota Ro-Ro impide un mercado spot que pueda quedar afectado por los mismos incrementos.

MÁS AFECTACIÓN EN EL MEDITERRÁNEO

Los previsibles damnificados por el desvío de buques se encuentran en las terminales del este del Mediterráneo, donde el alargamiento de tránsitos se hace más patente. También para los car carriers, aunque en casos como el de Höegh Autoliners “ya teníamos un tráfico bastante restringido por la falta de capacidad”, reconoce Iñaki Echeverría. En el puerto griego de El Pireo, situado en esa latitud, tiene la naviera china Cosco uno de sus principales hubs de descarga de automóviles producidos en fábricas chinas. El armador ha estado llevando a las radas mediterráneas sus ‘flat racks’ para trasladar vehículos como si fueran contenedores, una contrapartida a los problemas de capacidad, pero el desvío por Buena Esperanza podría suponer un cambio de escenario, sostienen fuentes consultadas por esta publicación.

eI MERCANTIL



“Es muy probable que el desvío de buques nos genere cargas adicionales”

Agustín Fernández Consejero Senior en UECC

Esta dinámica también puede generar beneficiarios en aquellas líneas que puedan aprovechar tráficos de transbordo de coches, especialmente si los buques que bordean el Cabo de Buena Esperanza optan por descargar en los puertos del oeste europeo y no penetran en el Mediterráneo para reducir sus tiempos. Es el caso de UECC, especializada en tráficos Ro-Ro intraeuropeos. “Eso es muy probable que nos genere cargas adicionales”, ha explicado el consejero senior de la compañía en España, Agustín Fernández. La naviera ya trabaja con flujos de vehículos fabricados en Sudáfrica y que se descargan “en el Atlántico y el Mediterráneo español”, que luego traslada a puertos más al este. Por otro lado, la misma compañía marítima prevé retrasos en la entrega a clientes en el norte europeo, fruto de “los retrasos que tendrán las navieras transoceánicas para llegar al hub de Brujas (Zeebrugge), desde donde nosotros hacemos la distribución al resto de destinos europeos”. Con todo, Agustín Fernández (UECC) duda que la afectación de la crisis acabe repercutiendo en paradas de producción en las fábricas de automóviles.

TRENES CON COCHES DESDE CHINA

Otra de las derivadas que ECG ha puesto sobre la mesa es la de los trenes eurasiáticos, especialmente las rutas ferroviarias que conectan Europa con China en el marco de la Ruta de la Seda. El informe de la asociación logística europea cita al director de gestión de producto del operador logístico Hellman,

eI MERCANTIL

Mar Rojo”. La compañía destaca que sus tiempos de tránsito rondan 20 días entre terminales, una cifra que ya está en competición con los tiempos que pueden prometer los car carriers que viran por el cabo sudafricano. “Sin duda los fabricantes tendrán que buscar alternativas” ante una nueva pérdida de capacidad y opciones, reconoce Iñaki Echeverría (Höegh Autoliners). Sin embargo, el directivo español señala que, justamente, estas ofertas “se van a hacer con un pedazo de mercado al que nosotros no podemos atender” por el mismo motivo. Con todo, el directivo de Höegh Autoliners afirma que “el transporte natural de los vehículos es el marítimo”, y la ampliación de la flota global en los años “2025 y 2026 debería acabar con la mayoría de alternativas, como también los ‘flat racks’, ya que son de más difícil manejo que un buque Ro-Ro”.

AGUSTÍN FERNÁNDEZ ASOCIACIÓN EUROPEA DE LOGÍSTICA DE VEHÍCULOS ECG
CABO DE BUENA ESPERANZA CANAL DE SUEZ CAPACIDAD DE TRANSPORTE
CAR CARRIERS CRISIS DEL MAR ROJO DESVÍO DE BUQUES ECG
ENERO 2024 FALTA DE CAMIONES FALTA DE CAPACIDAD HÖEGH AUTOLINERS
IÑAKI ECHEVERRÍA LOGÍSTICA DE VEHÍCULOS TERMINADOS MAR ROJO
RAOUL VEGA RETRASOS DE BARCOS SUDÁFRICA UECC
WALLENIUS WILHELMSSEN

+ MARÍTIMO