

# El transporte marítimo de vehículos entra en una espiral de congestión y desequilibrios



La demanda actual de servicios de transporte marítimo de vehículos por parte de la industria de la automoción está muy por encima de la oferta. Diferentes actores especializados en este negocio corroboran esta situación de mercado, que ha motivado un alza de los fletes en el segmento de los car carriers. También constatan la congestión de las terminales de vehículos en algunos de los principales hubs portuarios europeos e identifican una serie de causas que están creando una tormenta perfecta. Estamos «siendo testigos de una situación de congestión muy importante en la mayoría de los puertos europeos», ha manifestado el director comercial de la división Car Carrier de Bergé, Juan Carlos Marcos.

Entre las causas de este elevado grado de congestión, destaca «el cuello de botella generado por las marcas y la falta de capacidad de transporte, tanto terrestre como ferroviario». Además, el directivo de Bergé señala «las tensiones generadas por la falta de tonelaje en el sector del transporte marítimo intraeuropeo, con el traslado de flota hacia China para cubrir la demanda de transporte hacia Europa».

El head of Wallenius Wilhelmsen Iberia Ocean Branch, Raoul Vega, ha reconocido que el sector «está en una situación caótica», porque aún «estamos corriendo detrás del mercado». Vega ha subrayado que esta situación «es diferente a la del transporte marítimo de contenedores, ya que en el de automóviles la demanda sigue por encima de la oferta».

En cuanto a los factores que están provocando esta dinámica, el director de Höegh Autoliners en España, Iñaki Echeverría, apunta, por un lado, a «los incrementos de producción de la mayor parte de los fabricantes, tratando de recuperar los volúmenes perdidos por la pandemia y la crisis de componentes». Por otro lado, cita «el ajuste de la flota mundial, derivado del envío a desguace de los barcos más antiguos durante la pandemia y la crisis de los microchips, pero

también de la no renovación de flota o encargo de nuevos buques, que no podía ser soportada por los niveles de fletes existentes en dicho periodo».

Además, el director de Höegh Autoliners en España ha puesto el foco en que, especialmente «en los últimos tiempos y como consecuencia de los resultados positivos provocados por la demanda limitada, se han producido pedidos de nuevos buques para la renovación de la flota por parte de los operadores tradicionales, pero también de fabricantes de vehículos, especialmente chinos, y de otros operadores intentando aprovechar oportunísimamente el momento caliente del mercado». Para Raoul Vega (Wallenius Wilhelmsen), «el aumento de la flota mundial se cruzará con la demanda en 2024” y ha señalado que las navieras «están demandando nuevos buques que sustituirán a los de más edad en las flotas para cumplir los nuevos requisitos medioambientales que no llegarán hasta 2025 o 2026».

El director comercial de la división Car Carrier de Bergé, Juan Carlos Marcos, coincide con esta visión y ha afirmado que, «a corto y medio plazo, hay ciertas esperanzas de mejora, con 45 nuevas entregas de car carriers entre 2024 y 2025 que contribuirán a mitigar la falta de capacidad». El directivo de Bergé ha destacado las nuevas normas medioambientales, «que sacarán también del sector a flota sin capacidad de operar por estas cuestiones».

En este sentido, Juan Carlos Marcos ha manifestado que esta evolución, «unida al plan de desguaces previsto y a la irrupción de marcas chinas con planes de comercialización en Europa, contribuirá a que la oferta continúe escasa, los fletes se mantengan elevados y continuemos padeciendo fuertes tensiones en los puertos». Ahora bien, desde Höegh Autoliners, Iñaki Echeverría vaticina que, «sin duda, el mercado cambiará radicalmente a partir de finales de 2025 o 2026 y será interesante ver las sorpresas que nos depara 2027 con una flota bastante más amplia y la duda de si el crecimiento en las ventas de vehículos lo hará soportable».

Por lo que respecta a soluciones más próximas en el tiempo para lidiar con la falta de capacidad, se ha producido «el poco habitual embarque de vehículos, en volúmenes significativos, en contenedores, e incluso la introducción de plataformas específicas para su transporte en buques convencionales», ha señalado Iñaki Echeverría (Höegh Autoliners España). Por su parte, el responsable en Iberia de Wallenius Wilhelmsen, Raoul Vega, ha indicado respecto

a esta cuestión que el uso de contenedores «es una tendencia que se está dando por la falta de buques y continuará al menos hasta 2024». Según Raoul Vega, la dinámica se mantendrá «sobre todo por las necesidades de los fabricantes chinos, que están produciendo la mayoría de vehículos eléctricos y buscan alternativas».

## **EL IMPACTO DE LA FALTA DE CAPACIDAD EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA**

El director de Höegh Autoliners en España también se ha referido a los problemas «de congestión sufridos por las terminales europeas a los que han ayudado los problemas del transporte por carretera para evacuar los vehículos y, a renglón seguido, en otros lugares del mundo, especialmente en Australia, por cuestiones relacionadas con su política de bioseguridad». Acerca de los problemas del transporte por carretera, el Senior Advisor de UECC Ibérica, Agustín Fernández, ha indicado que en la reunión del grupo Maritime and Ports de la Asociación Europea de Logística de Vehículos (ECG) celebrada en Vigo el 14 y 15 de marzo «se ha identificado una falta de 90.000 chóferes de camiones portavehículos, por el abandono y retirada de los conductores durante la pandemia».

Asimismo, el Senior Advisor de UECC Ibérica ha destacado que, aunque «el número de conductores va lentamente recuperándose, faltan gran número de camiones portavehículos que fueron desguazados igualmente durante la pandemia». Se contempla «un mínimo de dos años hasta que la capacidad del transporte terrestre recupere las cifras previas a la pandemia».

Por ello, Agustín Fernández concluye que el «aumento de la producción, junto a la falta de capacidad de transporte terrestre que está retrasando las entregas a los concesionarios, genera congestiones en los principales puertos europeos y grandes retrasos en la carga y descarga de los car carriers, así como un incremento en la duración total de la navegación de los buques, lo que genera una importante falta de capacidad de transporte marítimo y retrasos en los buques».