

Se encarecerá el flete marítimo para los aceites

Tomado de El Litoral de Santa Fe – Octubre 30

Un informe de la Bolsa de Comercio de Rosario (Argentina) sobre una modificación en las exigencias de seguridad para los barcos de ultramar que transportan aceites obligaría a reducir la capacidad de bodega y, por consiguiente, se encarecería el flete internacional.

A partir del 1 de enero de 2007 los buques tanques que transportan aceites tendrán que cumplir con mayores exigencias de seguridad, en especial la exigencia del «doble casco». Estas exigencias existían ya para los buques que transportaban petróleo como también para los que transportaban determinados productos químicos y ahora se hicieron extensivas al transporte de aceite vegetal.

Las exportaciones mundiales de aceites durante el año pasado sumaron alrededor de 46 millones de toneladas, discriminadas de la siguiente manera: 9.792.000 toneladas de aceite de soya; 26.545.000 toneladas de aceite de palma; 3.085.000 toneladas de aceite de girasol; y 1.420.000 toneladas de aceite de colza.

Las mencionadas exportaciones se realizan, en su mayor parte (alrededor de 40 millones de toneladas) a través de la vía marítima en barcos Handy. La estimación a nivel mundial es que el transporte se realiza con una carga promedio de 20.000 toneladas, dado que los principales exportadores de aceites son países que tienen puertos muy similares a los de up river Paraná, como es el caso de Malasia e Indonesia.

En un informe de Simpson, Spence & Young (SSY) de septiembre último se

indica que dentro del volumen mundial de líquidos comercializado el año pasado las cargas de petróleo crudo, transportadas por buques, llegó a 73% del total, las de productos petroleros 21%; productos químicos, 4%; y aceites vegetales, 2%.

La flota de buques que transportan aceites vegetales (aunque también pueden transportar otros productos líquidos) existente a septiembre tiene una capacidad de 58 millones de toneladas. De este total, a buques menores de 9.999 toneladas por unidad le corresponden 7 millones de toneladas; entre 10.000 y 19.999 toneladas, 8 millones de toneladas; entre 20.000 y 29.999 toneladas, 5 millones de toneladas; y de 30.000 toneladas o más, alrededor de 38 millones de toneladas.

De este total, son de uso aceptable a partir del 1 de enero del próximo año un total de 39,5 millones de toneladas, es decir 18,5 millones de toneladas menos que hasta ahora.

El informe incluye el tonelaje aceptable según las nuevas normas a partir del año próximo incluyendo incorporaciones de bodega hasta el 1 de enero de 2007 que serían alrededor de 500.000 toneladas de buques hasta 9.999 toneladas; 1,5 millones de toneladas de buques entre 10.000 y 19.999 toneladas; casi nada de buques entre 20.000 y 29.999 toneladas y 2,5 millones de toneladas en buques de 30.000 toneladas o más. Es decir que en total se incorporarían alrededor de 4,5 millones de toneladas. Teniendo en cuenta que se desecharían del tonelaje existente actualmente



(septiembre de 2006) alrededor de 18,5 millones de toneladas, la mencionada incorporación de 4,5 millones, implicaría que al 1 de enero de 2007 habría una capacidad de 14 millones de toneladas menos aproximadamente.

Además se muestra cómo va a ser la incorporación en los próximos años del tonelaje ordenado en construcción. En el año 2007 se va a ir desechando un determinado tonelaje para las distintas clases de buque, que se estima en alrededor de 6 millones de toneladas. El que se va a incorporar será pequeño, alrededor de 800 mil toneladas. En el 2008 el tonelaje que se desecha va a estar en alrededor de 4 millones de toneladas y se incorporará un tonelaje similar. En el 2009 se desecha un tonelaje aproximado de 4 millones de toneladas y se incorporan alrededor de 6 millones de toneladas.

Los datos estadísticos muestran claramente que el cumplimiento de las medidas que comenzarán a aplicarse a partir del próximo año va a significar una disminución apreciable de capacidad de bodega en los años próximos, disminución que tendrá como consecuencia un aumento en los fletes marítimos para los buques que transportan aceites vegetales. ☒