Escenario actual del transporte internacional de crudo en plena guerra de precios del petróleo y de los efectos del COVID-19.

Autor: José Manuel Vilar¹ Caracas 04/05/20

Resumen

Durante el primer trimestre del año 2020 se han generado dos situaciones excepcionales que han marcado el rumbo del esquema social y económico de todo el planeta. Por un lado, la inusual guerra de precios del crudo en el mercado internacional que han desatado Arabia Saudita y Rusia; y por otro, la consolidación del COVID-19 como pandemia, que ha impactado a toda la humanidad, llevándose la vida de miles de personas y golpeando las economías de todos los países, sin excepción. En medio de este complejo escenario, un sector particular ha salido ampliamente beneficiado: los armadores de buques para el transporte de crudo.

En efecto, ambas situaciones han reducido en 1/3 la demanda internacional de crudo, mientras la producción sigue sumando volumen a inventarios ya colapsados por estar a tope de su capacidad, por lo tanto, productores y comerciantes (traders) han tomado la única solución efectiva a la vista, fletando buques tanqueros y llevando el crudo al mar para dejarlo almacenado hasta que la crisis pase, los mercados se estabilicen y poder venderlo a un mejor precio que el actual.

i. El mercado del petróleo durante el primer trimestre.

El precio del crudo aceleró su caída a inicios del año 2020 debido a la guerra de precios que han desatado Arabia Saudita y Rusia a raíz del desconocimiento por parte de algunos países, de los recortes de producción anunciados por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) Ampliada u OPEE+2, que reúne a 24 países entre ellos todos los que

¹ Abogado por la Universidad Católica Andrés Bello, Caracas 2.004; Especialista en Comercio Marítimo Internacional por la Universidad Marítima del Caribe, Caracas 2.007, Master en Negocio y Derecho Marítimo por la Universidad Pontificia Comillas/Instituto Marítimo Español, Madrid 2.011 y certificado en *Lloyd's Maritime Academy: Maritime Disputes and Arbitration.*

² La Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) fue creada el 14 de septiembre de 1960 en Bagdad, Irak, por los miembros fundadores Irak, Kuwait, Irán, Arabia Saudita y Venezuela. A sus fundadores se han sumado Argelia, Angola, Congo, Guinea Ecuatorial, Gabón, Libia, Nigeria y Emiratos Árabes Unidos para un total de 13 países miembros. www.opec.org

confoman la OPEP y varios aliados, siendo Rusia, México y Kazajistán, algunos de los aliados con cuotas de producción importantes.

La referida guerra de precios iniciada durante el primer trimestre del año, y la compleja situación que vive el mercado, se ha agravado exponencialmente con los efectos del COVID-19 y su declaratoria de pandemia por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En efecto, luego de los recortes anunciados por la OPEP+ en un intento de disminuir la oferta y estabilizar los precios, Rusia decidió a principios del mes de marzo (3/3/20) del presente año no acatar tales recortes de producción, a lo que Arabia Saudita respondió por su parte aumentando producción y disminuyendo su precio de exportación por debajo del mercado, medida que inicialmente golpeó a Rusia pero también tuvo efectos colaterales sobre otros países aliados como Venezuela, Irán e incluso sobre algunas compañías americanas.

Arabia Saudita también se vio afectada en marzo, ya que la bolsa en Riad cayó más del 8% y las acciones de Saudi Aramco, la compañía petrolera nacional saudita, sufrieron una baja del 9% la primera semana de marzo.

El mes de marzo fue el más complejo en la cotización del crudo Brent, una de las referencias internacionales más potentes en el mercado, llegando a 16,04\$/b³ durante la tercera semana de marzo, y lo que supuso el precio más bajo alcanzado al menos desde 1991, incidiendo en el inventario (stock) del mercado de futuros disminuyendo su valor.

Luego, el pasado 12 de abril finalente Arabia Saudita y Rusia (Segundo y tercer productor más grande del mundo detrás de los EEUU, respectivmente) terminaron la guerra de precios

.

³ Datos arrojados por Bloomberg.

acordando una reducción de hasta 10 Millones de barriles (10 MM/b) diarios. Así, el crudo Brent ha venido recuperando lentamente su precio y se cotiza durante la primera semana de mayo en 28,13\$/b, mientras que el barril WTI (West Texas Intermediate) como principal referencia de Estados Unidos, se cotiza en 22\$/b.

Los analistas esperan que el referido acuerdo ayude en la estabilización de los mercados, golpeados durante el primer trimestre en todas las regiones. Por ejemplo en la región Asia-Pacífico, Australia reportó caídas durante la segunda semana de marzo del 5.9%, Tokio del 4.7% y Hong Kong de 4.1%, mientras que Europa y Wall Street también reportaron sus mercados a la baja, de acuerdo con Lloyd List⁴.

Se espera que países en vías de desarrollo cuyas ecomomías dependen en gran medida de la exportación petrolera también se vean afectados, como Nigeria, Angola y Brasil, entre otros.

ii. El COVID-19 y su efecto en los mercados:

Al exceso de crudo y sus bajos precios en el mercado internacional, se han sumado las graves consecuencias del COVID-19 que además de ser infalible y acabar con la vida de miles de personas en todo el mundo, también ha golpeado drásticamente el sector energético, reduciendo considerablemente el consumo de crudo en 1/3 de la cantidad que habitualmente es demandada por la población mundial.

⁴ Lloyds List, el semanario de noticias e información sobre el comercio marítimo internacional, de mayor trayectoria y reconocimiento en el mundo, cuya primera publicación semanal fue en el año 1734. https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/

Así, con aviones estacionados en sus hangares, los vehículos en casa mientras la población cumple estrictatemente las medidas de prevención de contagio impuestas por casi todos los gobiernos del mundo, aunado a la reducción del consumo a nivel industrial; las refinerías y almacenadoras han visto desbordada su capacidad de almacenamiento de crudo y sus derivados, siendo la única solución inmediata al problema, fletar buques tanqueros para que sirvan como grandes depósitos de almacenaje mientras se regularice la referida situación.

iii. Situación actual y comportamiento de los armadores de tanqueros:

Así, cada vez son más los buques tanqueros que están siendo utilizados como grandes depósitos de almacenamiento, teniendo preferencia naturalmente, los buques de mayor capacidad de carga (*Very Large Crude Cargo – VLCC*) con capacidad de hasta 320.000 toneladas de peso muerto (DWT), y aptos para transportar hasta 2.5 MMb. Otros armadores de tanqueros por su parte destinan su flota a transportar al comprador más potente: China, quien a su vez se beneficia del bajo precio del barril (Brent) que se ubicaba como vimos, en 28,13\$/b la primera semana de mayo.

Es muy importante tener presente que para las compañías productoras de crudo es inviable detener la producción sin los daños o efectos colaterales que conlleva esa parada. Por ello y aunado a la imposibilidad del sector energético de aumentar de inmediato la capacidad de almacenamiento habiendo alcanzado sus niveles máximos de almacenaje en refinerías y demás instalaciones existentes, la única solución viable para el sector es fletar buques tanqueros.

Naturalmente la situación anterior se ha traducido en un incremento drástico en los fletes de los buques tanqueros, cuya cotización el mes de febrero era de 25.000\$ /día, y se ha

disparado a más de 200.000\$/día, de acuerdo a cifras publicadas por Lloyds List, y en su gran mayoría, tales buques son destinados al almacenamiento del crudo y no a su transporte.

Incluso algún caso ha estado por encima de estas cifras. Según la referida fuente la Corporación General de Petróleo de Egipto acordó provisionalmente un contrato para el flete del buque VLCC HUNTER LAGA, construido en 2019, para un viaje desde el Golfo Pérsico, en el Medio Oriente al Mar Rojo por un flete de 356.798 \$/día, cifra record en el mercado.

Muchos de los grandes armadores de buques tanqueros, como Teekay Corp, Frontline Ltd, Tsakos Energy Navigation, Nordic American Tanker, o Ship Finance International Limited, entre otras, han destinado parte de su flota al mercado *spot*, aprovechando el alza de los fletes y ajustando la tarifa al día en que se cierre el contrato.

Así, empresas como las antes referidas han fletado sus buques VLCCs por 200.000\$/día, o incluso más dependiendo naturalmente donde se encuentren en ese momento y donde deban ir a cargar. Por lo tanto, tomando en cuenta que los costos operativos de buques tanqueros de estas características son de 18.000 \$/día -incluido el salario de la tripulación estimada de 25 personas-, las ganancias que están obteniendo los armadores son exponenciales y excepcionales.

Otro ejemplo lo encontramos a principios de año con Bahri, la empresa nacional de Arabia Saudita, que batió record en el mercado al fletar spot al SEA SPLENDOR, un buque VLCC construido en el año 2012 por un flete de 352.000 \$/día.

Un dato que nos permite ver en contexto la excepcional situación que vive el mercado, lo aporta Clarksons⁵, la companía de brokeraje marítimo del Reino Unido al señalar que un buque tanquero de gran capacidad para transportar crudo del medio oriente a China a mediados del mes de abril de 2020 podía fletarse por 178.000 \$/día, mientras que hace sólo un año la misma ruta era cubierta por 15.000 \$/día.

Por su parte, el mercado de producteros (que se encargan de transportar productos refinados como la gasolina, diesel, etc, y cuyas capacidades de carga suelen ir desde 10.000 DTW como un buque *General Purpose*, hasta buques *Aframax* de 120.000 DTW) se han visto beneficiados por el coletazo del mercado, generando fletes diarios de 150.000 \$/día para buques Aframax el cuarto en el orden en términos de capacidad, luego de los UVLCC, VLCC y Suezmax.

Otro dato relevante que nos permite contextualizar el análisis planteado y ver el rol transcendental que están cumpliendo los tanqueros, se observa en que la cantidad total de crudo que estaba siendo transportada vía marítima o lo que la industria llama "oil in the water" en un período durante el año pasado, fue de 100 MMb, que contrastan con los 1.200 MMb que se encuentran en el agua en un período similar este 2020.

Según EVERCORE ISI⁶ (asesores bancarios y financieros), se estima que alrededor del 15% de la flota mundial de tanqueros está siendo utlizada actualmente como unidades de almacenaje, y el número incrementa semanalmente, habiendo aún 1.500 buques disponibles de menor calado esperando requerimiento en el mercado spot.

⁵ https://www.clarksons.com/

⁶ https://www.evercore.com

Afirman los referidos analistas que los armadores de tanqueros son conscientes que verán en los próximos seis meses las ganancias calculadas a dos años, sabiendo que este escenario es excepcional y de corta duración.

En efecto, otro de los grandes armadores de tanqueros EURONAV, creada en 2003 propietaria y operadora de 2 V+LCC, 42 VlCC's, 26 Suesmaxes, a través de uno de sus Directores señaló a la referida fuente ser "una de las pocas empresas que esta haciendo dinero en estos tiempos, siendo totalmente inusual lo que está ocurriendo actualmente en nuestro sector".

iv. Conclusión:

Así, en la medida en que seamos capaces de reducir el efecto de la pandemia hasta ganarle el pulso, y si los grandes países productores de crudo logran cumplir los acuerdos necesarios para disminuir la producción y recuperar su precio en el mercado, la demanda aumentará, se estabilizará el mercado y tanto las compañías productoras como los comerciantes (traders), liquidarán sus inventarios de crudo en tierra y en el mar, disminuyendo la demanda de los buques tanqueros.

Por lo pronto, el sector de armadores de tanqueros seguirá aprovechando el excepcional buen momento que vive el mercado, sirviendo como grandes unidades almacenadoras de crudo más que medios de transporte, hasta que la demanda aumente, los inventarios disminuyan y los precios se establilicen.

Caracas 04 de mayo de 2020