

La paradoja de los aranceles de Trump sobre los barcos chinos: transportan más del 75% del gas licuado (GNL) estadounidense

La propuesta del **presidente de Estados Unidos (EEUU), Donald Trump**, de **imponer fuertes aranceles a los barcos contruidos en China** que atraquen en los puertos del país norteamericano será como tirar piedras sobre su propio tejado.

Porque EEUU, a pesar de ser el principal proveedor de **GNL (gas natural licuado)** a Europa, **no construye sus propios buques metaneros**, sino que la mayoría provienen de China (**más del 75%**, según **Drewry**, una consultora de Investigación marítima y finanzas), lo que hace que el cumplimiento de sus compromisos sea casi imposible si estas tarifas entran en vigor.

Además, estas futuras tasas portuarias también afectarán a **dos tercios** de la flota de **petroleros**, que tampoco se construyen en EEUU.



Invertia

De hecho, los astilleros estadounidenses no han fabricado **un nuevo buque desde 2017** y menos de un 1% de la flota de las petroleras estadounidenses son naves construidas en su país.

Tampoco construyen **un buque de gas natural licuado desde 1980**, pero desde 1977 hasta ese año construyeron sólo **16 buques metaneros**.

Según las estimaciones de Drewry, solo el 36% de los petroleros de crudo y el 35% de los de productos refinados quedarán fuera del alcance de la tarifa portuaria estadounidense.

Los buques restantes deberán pagar unos aranceles considerables, aunque sean gestionados por un operador no chino al visitar cualquier puerto estadounidense.

Incluso el petrolero más pequeño tendrá que pagar tarifas exorbitantes, cercanas a los **10 millones de dólares**, que pueden ascender a **105,3 millones de dólares por escala en un VLCC (*Very Large Crude Oil Carrier*)** por sus siglas en inglés o buques de más de 300.000 toneladas de peso muerto).

Ningún astillero en Estados Unidos puede construir buques capaces de transportar gas natural licuado (GNL), reconoció el secretario de la Marina estadounidense, Carlos Del Toro, en una comparecencia en el Congreso la pasada semana.

Y si se activa esta industria en el país norteamericano, los petroleros construidos allí serían **varias veces más caros que los fabricados en Asia**, y aún más por el requisito legal de utilizar tonelaje estadounidense, según publica *Lloyd's List*, la revista más antigua sobre transporte marítimo.

Coste de los aranceles

El Representante Comercial de Estados Unidos (USTR por sus siglas en inglés) está evaluando el impacto de un nuevo arancel de hasta **1,5 millones de dólares** por escala en un puerto de Estados Unidos para buques construidos en China y de hasta **1 millón de dólares** por escala para **cualquier operador con dichos buques en su flota o cartera de pedidos**.

"El 98% de los buques que hacen escala en puertos estadounidenses podrían verse afectados", advirtió Joe Kramek, presidente del Consejo Mundial de Transporte Marítimo (WNC), que representa a los buques portacontenedores y transportistas de vehículos.



Invertia

Si bien Estados Unidos se ha convertido en el mayor exportador de GNL del mundo en medio de la guerra en Ucrania y las sanciones occidentales impuestas a los envíos de gas ruso, las empresas estadounidenses siguen dependiendo de **buques con bandera extranjera para entregar su gas a Europa**, el principal destino de los barcos que transportan su GNL.

El pésimo estado de la construcción naval estadounidense fue puesto en evidencia por el secretario de la Marina estadounidense durante una reunión del Congreso en mayo de 2024.

"Básicamente, hemos renunciado a la construcción naval comercial. China, y gracias a Dios, nuestros aliados Japón y Corea del Sur, han invertido mucho en la construcción naval. Pero hemos perdido ese arte aquí en Estados Unidos. Ni siquiera podemos construir nuestros propios buques de GNL, cuando deberíamos estar construyéndolos", explicó.

La decisión final acerca de las tarifas debería adoptarse el 17 de abril.

China, sin gas de EEUU

Por su parte, China ha suspendido las importaciones de gas natural licuado de Estados Unidos **durante los últimos 40 días** en medio de esta creciente guerra comercial mundial, según *Bloomberg*.

La congelación de las compras es la consecuencia de la imposición por parte de Trump de un arancel adicional del 10% a todas las importaciones chinas el 2 de febrero. En respuesta, China impuso aranceles del 15% a las importaciones de GNL de EEUU y un arancel más bajo a las importaciones de petróleo crudo.

China es el **mayor comprador mundial de GNL**. Estados Unidos es el principal exportador mundial de GNL, **pero fue el cuarto proveedor de China** en 2024. En 2024, los tres principales proveedores de GNL a China fueron **Australia, Qatar y Rusia**.

En las últimas semanas, los compradores chinos de GNL con contratos de suministro a largo plazo con productores estadounidenses han comenzado a revender el combustible a compradores europeos.