

Previsiones de bajo crecimiento económico y del comercio marítimo

Los datos sobre la actividad de los puertos españoles en 2019 nos han dejado unas cifras preocupantes sobre el comercio marítimo español. Si bien es cierto que se ha alcanzado un nuevo récord de movimiento portuario de mercancías, con un 0,31% más que en 2018, en buena parte fue por el aumento de los contenedores en tránsito. Dejando éstos aparte y calculando la suma de importaciones + exportaciones + cabotaje (y contando este último solo una vez) resulta que el comercio marítimo propiamente español en 2019 se redujo un 1,1%, hasta 398,0 millones de toneladas.

Estas cifras concuerdan bien con el menor crecimiento de la economía española y del comercio mundial. Los principales puertos europeos también han publicado tasas mínimas de aumento de sus tráficos: Rotterdam (0,0%), Hamburgo (+1,1%). Incluso el tráfico de contenedores, en los 15 primeros puertos europeos, creció solo un 2,8%, muy inferior al 4,65% de los dos años precedentes.

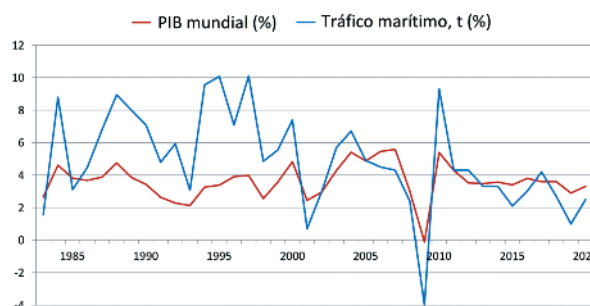
Según datos de Clarksons, el comercio marítimo mundial aumentó en 2019 solo un 1,0%. Ésta es una cifra muy baja, tanto que, en los últimos 35 años solo se registraron datos inferiores en 2001 (0,7%) y 2009 (-4,0%). Mientras, entre 1983 y 2000, el crecimiento medio del comercio marítimo fue de un 6,5%, casi el doble que el del PIB mundial (3,5%), en el periodo 2001-2020, la economía mundial creció un 3,7% anual y el comercio marítimo lo hizo solo un 3,4%. Entre otras causas, esto se ha debido a un cambio drástico en la industria y el comercio de China.

De hecho, Clarkson ha revisado nuevamente a la baja en febrero su previsión para el crecimiento del comercio marítimo en 2020 que hace un año cifraba en un 3,7% y ahora solo en un 2,5%. Esta cifra, en el contexto actual, parece incluso optimista, ya que, según la OCDE, en el cuarto trimestre de 2019, el crecimiento económico de sus Estados miembros fue de solo un 0,2%, con Japón en el -1,6%. A la ya señalada tendencia a largo plazo de menor crecimiento del tráfico se unen varios factores negativos, seguramente coyunturales, pero que probablemente van a tener sobre el tráfico marítimo más influencia este año que el pasado. Uno es la crisis del virus COVID 19, que casi ha colapsado la industria y el

comercio en varias zonas de China. Además, la guerra comercial y arancelaria, que ya se dejó sentir en 2019 y cuyos efectos serán sin duda también notables este año. Por no mencionar la grave escalada, en las últimas semanas, de ataques piratas en el golfo de Guinea.

Clarkson ha revisado nuevamente a la baja en febrero su previsión para el crecimiento del comercio marítimo en 2020 que hace un año cifraba en un 3,7% y ahora solo en un 2,5%

En este contexto de bajo tono de la demanda, las consecuencias para las empresas navieras son duras, pero no sorprendentes: los fletes de carga seca han caído casi hasta mínimos históricos, los grandes operadores de contenedores (como Maersk, y vendrán más) han anunciado malos resultados económicos negativos para 2019 y seguramente serán peores en 2020, aunque solo sea por el efecto de la enorme subida de los costes de combustible desde el pasado 1 de enero. Solo para los metaneros anuncia Clarkson un robusto crecimiento de la demanda este año, del 7%, pero están previstas para este año muchas entregas de este tipo de buques por lo que tampoco cabe esperar una evolución positiva de los fletes en este segmento.



ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

