

# En la antesala de una crisis muy grave

**L**a empresa consultora y bróker Clarksons ha publicado su informe de otoño, que resumimos en la Tribuna Profesional de este número (página 22).

En el entorno económico mundial la tónica general del año ha sido revisar las previsiones a la baja. Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), el PIB mundial crecerá un 3,2% en 2022, tras el 6,0% registrado en 2021, con un 1,6% para EE.UU.; 3,1% para la zona euro y un 3,2% para China (el menor crecimiento en más de cuatro décadas, excluyendo el año 2020). Para España el FMI prevé un repunte del 4,3%, que aunque muy superior a la media de la zona euro, significa que seguirá siendo una de las pocas economías avanzadas del mundo que no ha recuperado todavía los niveles de PIB de 2019 y, según las previsiones del FMI, tampoco lo hará a lo largo del año que viene.

Clarkson estima que el comercio marítimo mundial crecerá en 2022 un exiguo 0,9% hasta 12.117 millones de toneladas (Mt), 2,2 puntos porcentuales menos de lo que preveía en su informe de primavera. Esta desaceleración, refleja la ralentización en el crecimiento de la economía mundial y el deterioro de la situación en el segundo y tercer trimestre de este año. Para 2023 prevé un incremento del 2,2%, significativamente menor que la media anual de los últimos 20 años (+3,0%), crisis financiera y pandemia de COVID incluidas.

En conjunto, la demanda de transporte de los principales graneles sólidos retrocederá un -1,1% en 2022 hasta 3.243 Mt, frente a un 4,8% de crecimiento medio en el periodo 2002-2022, reflejando la fuerte desaceleración de China. La demanda de transporte de crudo aumentará este año un 4,0% (frente a un 0,5% en el periodo 2002-2022), aunque continúa en niveles de 2015. Y la de productos crecerá un 2,5%. Por su parte, la demanda de transporte de contenedores alcanzará 207 millones de TEUs o 1.867 Mt, lo que supone un descenso del 0,1%. Solo 3 veces en más de 40 años la demanda de transporte marítimo de contenedores ha retrocedido (en 2009, con la crisis financiera, en 2020, por la pandemia y este 2022). El crecimiento medio de los últimos 20 años fue del 5,2%.

Clarksons estima que las entregas de buques nuevos en 2022 sumarán 80 Mtpm, es decir, un 22% menos que la media del periodo 2002-2022. Pese a los reducidos niveles de desguace, la proyección es que la flota mundial crezca un

moderado 2,9% (frente a una media anual del 5,0% en el periodo 2002-2022), lo que unido al mayor crecimiento de la demanda medida en t-milla, por las notables modificaciones en las matrices de orígenes y destino de diferentes tráficos como consecuencia de la invasión de Ucrania, ha contribuido a mantener los fletes en niveles saludables.

## La desaceleración del comercio marítimo mundial prevista para 2022 en el último informe de Clarksons refleja la ralentización en el crecimiento de la economía mundial y el deterioro de la situación en los últimos meses

Para 2023, el FMI estima que el PIB mundial subirá en torno al 2,7%. Crecerán menos que en 2021 todas las principales economías del mundo: EE.UU. lo hará un escaso 1,0%; la zona euro roza el estancamiento con un incremento previsto del 0,5% y China lo hará un 4,4%. En paralelo, Clarkson estima que la demanda de transporte marítimo aumentará un 2,2% en t y un 3,2% en t-milla, lo que unido al limitado crecimiento de la capacidad de transporte de la flota mundial, que crecerá en torno al 1,6% en 2023, podría dar soporte a los niveles de fletes en la mayoría de segmentos del mercado.