

El informe de Clarkson de otoño revisa a la baja sus previsiones

La caída de las importaciones chinas de materias primas frenan el crecimiento del comercio marítimo mundial

Hace pocas semanas, el broker Clarkson publicó su informe semestral de otoño, en el que analiza la situación del sector marítimo. La principal novedad de este informe es que ha revisado a la baja sus previsiones de primavera. La causa principal es, sin duda, la desaceleración de la economía china, que el Fondo Monetario Internacional califica como *"un cambio estructural hacia una economía más diversificada y madura"*.

La tasa de crecimiento de las importaciones chinas se ha frenado, en especial las de graneles sólidos. Mientras que las previsiones de primavera de Clarkson apuntaban a un crecimiento del comercio marítimo mundial de graneles sólidos del 3,3%, ahora se han corregido a tan sólo un 0,6%, la tasa de crecimiento más baja desde el año 1998, con la sola excepción de 2009.

En contraste, tras 2 años de descensos, el comercio marítimo mundial de crudo y productos del petróleo va a aumentar un 3,9% frente al 2,1% que se estimaba en primavera gracias a que la demanda ha respondido muy positivamente a los bajos precios del crudo, aumentando en 2015 un 3,9%.

Resumen

El Fondo Monetario Internacional ha revisado a la baja sus previsiones de crecimiento económico mundial, que ahora estima en el 3,1% para 2015. La economía china ha centrado el foco de atención durante los últimos 6 meses, observándose un cambio estructural hacia una economía más diversificada y madura pero con un crecimiento económico más moderado. La economía de los EEUU continúa firme, mientras que en la Zona euro sigue débil. No obstante, los recientes acontecimientos económicos en China, los bajos precios de las materias primas y una mayor volatilidad de los mercados financieros en los últimos meses han llevado a un aumento de riesgos y una mayor incertidumbre sobre las perspectivas económicas mundiales, en particular, para los países en vías de desarrollo.

En el último semestre, el mercado marítimo mundial se ha comportado de forma desigual en los distintos segmentos. Mientras el mercado de fletes de los petroleros se ha afianzado a lo largo del año, gracias a los bajos precios del petróleo y los fletes de LPG se han mantenido fuertes, los fletes de graneleros siguen en niveles muy bajos y el mercado de portacontenedores ha vuelto a desplomarse, tras el repunte registrado en el primer semestre de 2015.

En los últimos años, China ha sido clave para impulsar el crecimiento del comercio marítimo mundial. Sin embargo, en el contexto de la transición del país hacia una economía más diversificada y madura, la tasa de crecimiento de las importaciones chinas se ha frenado, en especial las de graneles sólidos. Mientras que las previsiones de primavera de Clarkson apuntaban a un creci-

miento del comercio marítimo mundial de graneles sólidos del 3,3%, ahora se han corregido a tan sólo un 0,6%, la tasa de crecimiento más baja desde hace muchos años, con la sola excepción de 2009. En el comercio marítimo mundial de contenedores también se han revisado a la baja las previsiones de crecimiento, del 7,1% al 5,1%. En contraste, tras 2 años de descensos, el comercio marítimo mundial de crudo y productos del petróleo va a aumentar un 3,9% frente al 2,1% que se estimaba en primavera. El tráfico marítimo total mundial también se estima que este año crecerá solo un 2,6%, hasta 10.800 millones de toneladas (Mt), frente al robusto 4,1% que se estimaba en primavera. Medido en t-milla, el crecimiento será del 2,5% totalizando 53,7 billones.

A lo largo de este año, la contratación de buques nuevos ha sido relativamente limitada, fruto de las débiles condiciones del mercado de fletes y del sentimiento pesimista en algunos sectores. Los astilleros, por su parte, han continuado entregando buques nuevos a un ritmo constante, lo que ha conducido a un descenso de algo más del 10% en la cartera de pedidos mundial en los últimos 6 meses.

Los precios de las nuevas construcciones han descendido aún más durante estos meses ejerciendo una mayor presión sobre los astilleros.

Los niveles de desguace se han mantenido en un nivel saludable en el sector de los graneleros, mientras que, lógicamente, con la mejora de los fletes, en el sector

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

	CRUDO Y PRODUCTOS DEL PETRÓLEO		PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS ⁽¹⁾		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CARGAS EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		GASES LICUADOS		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla
2001	2.218	9.352	1.262	6.806	975	5.575	628	3.271	922	4.800	149	591	6.312	30.944
2002	2.202	8.996	1.307	6.955	1.003	5.472	692	3.599	975	5.068	157	611	6.502	31.282
2003	2.360	9.735	1.388	7.466	1.064	5.847	802	4.215	915	4.813	173	662	6.871	33.332
2004	2.511	10.434	1.508	8.086	1.141	6.477	911	4.785	894	4.693	183	719	7.322	35.807
2005	2.605	10.775	1.610	8.647	1.185	6.632	1.002	5.272	876	4.612	194	736	7.654	37.316
2006	2.676	11.083	1.716	9.258	1.271	7.252	1.091	5.761	865	4.567	212	833	8.024	39.433
2007	2.728	11.063	1.851	9.991	1.367	7.531	1.215	6.425	789	4.171	227	913	8.382	40.810
2008	2.744	11.256	1.953	10.511	1.358	7.392	1.271	6.737	830	4.401	228	956	8.593	41.981
2009	2.664	10.669	2.026	11.027	1.191	6.385	1.133	6.032	811	4.315	236	958	8.277	40.147
2010	2.774	11.292	2.265	12.358	1.340	7.343	1.291	6.836	874	4.630	276	1.147	9.051	44.424
2011	2.785	11.481	2.398	13.059	1.443	7.841	1.412	7.472	874	4.627	306	1.344	9.460	46.689
2012	2.843	11.942	2.608	14.166	1.491	8.190	1.464	7.675	900	4.721	303	1.346	9.861	48.928
2013	2.810	11.797	2.758	14.702	1.575	8.670	1.544	8.083	940	4.919	307	1.347	10.196	50.431
2014 (e)	2.793	11.805	2.982	15.745	1.569	8.974	1.631	8.520	969	5.058	320	1.391	10.527	52.400
2015 (p)	2.903	12.274	2.984	15.856	1.595	9.110	1.715	8.897	1.002	5.197	329	1.440	10.801	53.698
15/14 (%)	3,9	4,0	0,1	2,2	1,7	0,7	5,1	4,4	3,4	2,7	3,0	4,5	2,6	2,5
2014 (e*)	2.785	11.925	2.952	15.624	1.564	8.951	1.629	8.480	1.013	5.271	317	1.414	10.529	52.605
2015 (p*)	2.843	12.280	3.058	16.211	1.609	9.176	1.744	9.063	1.085	5.640	334	1.504	10.959	54.857
15/14 (%)	2,1	3,0	3,6	3,8	2,9	2,5	7,1	6,9	7,1	7,0	5,4	6,4	4,1	4,3

(e) estimado en el informe de otoño 2015

(p) previsión para 2015 en el informe de otoño 2015

(e*) estimado en el informe de primavera 2015

(p*) previsión para 2015 en el informe de primavera 2015

⁽¹⁾ Carbón, mineral de hierro, grano

Fuente: Clarkson

t: Millones de t

t·milla: Miles de millones de t·milla

petrolero han sido muy limitados, y en el sector de los portacontenedores también se han moderado. En conjunto, la actividad de desguace se ha desacelerado en estos meses y los precios de la chatarra han caído a niveles históricamente bajos. A pesar de que en el primer semestre de 2015 se desguazaron numerosas unidades, se prevé que en el conjunto del año 2015, los desguaces totalicen 37 millones de tpm (Mtpm). Junto con las entregas previstas, esto hará que la flota mercante mundial aumente un 3,8%, superando por tanto las perspectivas de crecimiento del comercio marítimo mundial.

El precio del crudo ha seguido en niveles bajos, registrando un precio

medio entre enero y agosto de 57 \$/barril lo que, sin duda, ha aliviado el coste de los combustibles de los armadores y les ha permitido optar por consumir combustibles más limpios para cumplir los nuevos límites de contenido de azufre en los combustibles para navegar por las ECAs. No obstante, la introducción prevista de nuevas normas medioambientales en los próximos años acabará por exigirles una inversión tecnológica adicional.

La principal conclusión es que el comportamiento de los mercados ha sido diferente en cada sector. Mientras los petroleros viven una etapa de bonanza, el exceso de capacidad sigue siendo un problema en otros sectores. El desguace de

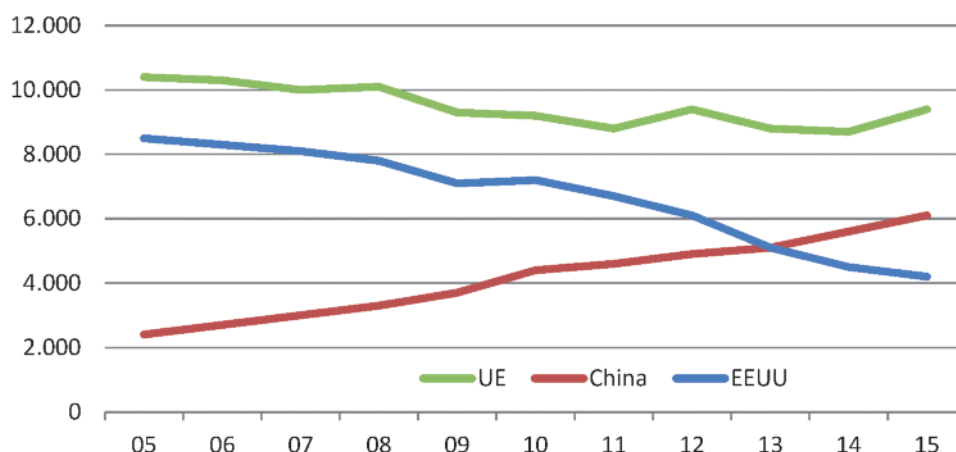
graneleros ha ayudado a aliviar el crecimiento de la oferta, pero las previsiones sobre la demanda de transporte de carga seca a granel se han deteriorado. En otros segmentos, las perspectivas a largo plazo para el crecimiento del comercio marítimo también parecen menos positivas que antes, debido a las tendencias estructurales de la economía china y a los mayores riesgos económicos a nivel mundial. En general, el panorama parece cada vez más incierto y, con un crecimiento más lento de la demanda, puede resultar más difícil lograr el equilibrio entre la oferta y la demanda de transporte marítimo que propicie una recuperación generalizada y sostenida del mercado.

Entorno económico mundial

El Fondo Monetario Internacional publicó en septiembre su informe "Perspectivas de la economía mundial" en el que ha vuelto a revisar a la baja las previsiones de crecimiento de casi todos los países. El crecimiento del PIB mundial, que en abril se estimaba en el 3,5%, ya se revisó al 3,3% en julio y ahora se



Miles de barriles diarios



Importaciones de crudo por vía marítima.

estima en el 3,1%. Según este informe: "Las perspectivas de los principales países y regiones siguen siendo desiguales. En comparación con el año pasado, la recuperación de las economías avanzadas repuntaría ligeramente, en tanto que la actividad en las economías de mercados emergentes y en desarrollo se desacelerará, según las proyecciones, por quinto año consecutivo, principalmente como consecuencia del deterioro de las perspectivas de algunas economías de mercados emergentes grandes y de los países exportadores de petróleo. En un entorno marcado por el retroceso de los precios de las materias primas, la menor afluencia de capitales a los mercados emergentes, las presiones que soportan sus monedas y la creciente volatilidad de los mercados financieros han agudizado los riesgos a la baja, especialmente en los mercados emergentes y las economías en desarrollo".

Se espera que los países de la OCDE crezcan este año un 2,0% (0,4 puntos porcentuales menos que lo estimado en abril). EEUU crecerá un 2,6% (-0,5% con respecto a la previsión de abril) mientras que se mantienen las previsiones de crecimiento para la zona Euro (1,5%) y China (6,8%, inferior al 7,3% registrado en 2014). India pierde 0,2 puntos respecto a la previsión de abril, situando su crecimiento en el 7,3% (igual al de 2014). Japón, que en 2014 descendió un 0,1% rebaja su previsión de crecimiento del 1% en abril al 0,6% en septiembre. Finalmente, mejora en 0,6% la previsión para España respecto a abril y su PIB se estima

ahora que crecerá este año un 3,1%. Para 2016, el FMI estima que el PIB mundial crecerá en torno al 3,6% con mejoras respecto a 2015 en los países de la OCDE (2,2%), EEUU (2,8%), zona Euro (1,6%) y Japón (1,0%). China por su parte, crecerá menos que en 2015 (6,3%) al igual que España, que se estima crecerá un 2,5%.

También la producción refleja esta desaceleración de la economía mundial. Según datos hasta agosto crecerá este año un 6%, mientras que en 2014 lo hizo un 8% y en 2011 un 14%. En los países asiáticos desarrollados, la producción industrial ha sido relativamente débil, mientras que los países asiáticos emergentes (excepto China) se han beneficiado de los bajos precios del combustible, aunque la desaceleración china ha traído cierta incertidumbre a sus economías.

Análisis por tipos de mercancías

Como ya se ha apuntado, en su informe de otoño, Clarkson ha revisado a la baja el crecimiento estimado para la demanda total de comercio marítimo mundial y para varios de sus segmentos. Así, mientras que en primavera se estimaba

un crecimiento del tráfico mundial por vía marítima del 4,1%, ahora se estima en el 2,6%, la más baja desde 2009. De esta manera, la demanda de comercio marítimo mundial por vía marítima alcanzará, en 2015, 10.801 Mt. Medida en t · milla será de 53,7 billones, un 2,5% más que en el año anterior.

El comercio marítimo mundial de carga seca se estima totalizará este año 4.580 Mt que suponen 25,0 billones de t-milla y un crecimiento de sólo un 0,6% en 2015, lo que no ayudará a este mercado a salir de sus dificultades. Dentro de esta partida, una de las principales preocupaciones ha sido la producción de acero en China que, según apuntan, ha alcanzado su máximo y se espera descienda en los próximos años. Así, para 2015 se espera que la producción se contraiga un 1% respecto a 2014, de 823 Mt a 813 Mt. Como resultado de este descenso, el comercio marítimo mundial de mineral de hierro, que aumentó un notable 12% en 2014, sólo lo hará un 2,5% en 2015. Este dato, que es casi 4 puntos porcentuales más bajo que el estimado en primavera, supone una muy mala noticia para el comercio marítimo de graneles sólidos, teniendo en cuenta que esta materia prima ha supuesto, en los últimos 12 años, el 40% de su crecimiento. El comercio marítimo de carbón caerá un 3,1% empujado por el descenso del 30% de las importaciones chinas, debida a las nuevas normas sobre su calidad y a la caída de la demanda.

Por todo ello, las previsiones para el mercado de carga seca a granel son pesimistas: la cartera de pedidos de graneleros totaliza 133 Mtpm y sería necesario mantener un elevado nivel de desguaces para absorber ese crecimiento potencial en la flota. Además, por el lado de demanda de la demanda, ni el mineral de hierro como el

DNV·GL

carbón, tienen perspectivas de mejora a corto plazo.

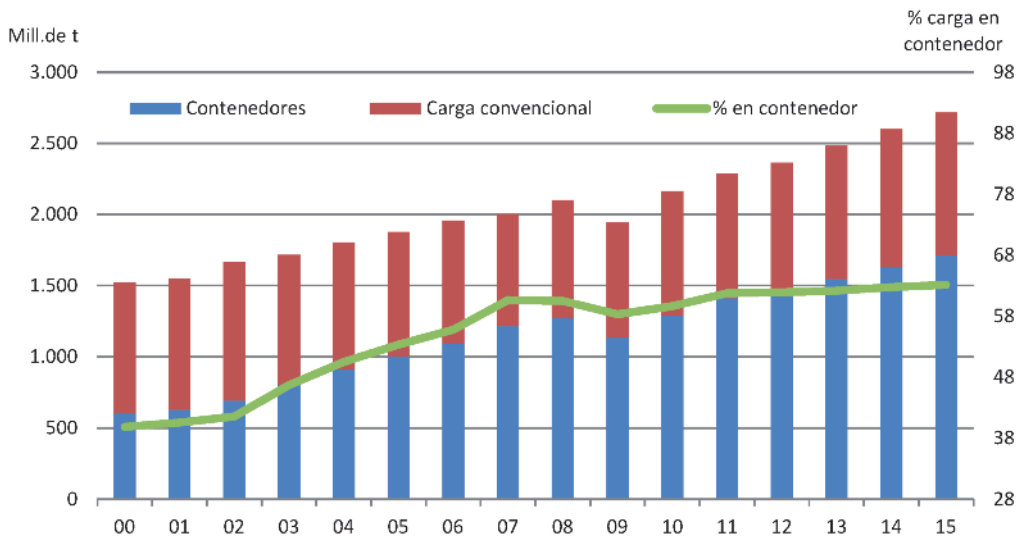
Por el contrario, las perspectivas sobre el comercio marítimo mundial de crudo y productos del petróleo han mejorado respecto a los últimos años, gracias a que la demanda ha respondido muy positivamente a los bajos precios del crudo, aumentando en 2015 un 3,9%, totalizando 2.903 Mt, tras 2 años de descensos. En t-milla, la demanda alcanzará 40,1 billones, un 2,0% más que en 2014. La demanda de transporte de crudo creció un 3,5% hasta 1.862 Mt y la de productos lo hizo en un 4,7%, totalizando 1.041 Mt.

En 2015, la demanda mundial de crudo aumentará un 1,3% hasta 93,3 millones de barriles diarios (Mbd) mientras que la producción se situará en 94,8 Mbd (+1,8%). Para 2016, la demanda de transporte de crudo se espera que continúe estable, gracias a los bajos precios del crudo, mientras que los altos niveles de entregas de nuevas unidades conducirán a un sensible aumento de la flota, del 5,9%.

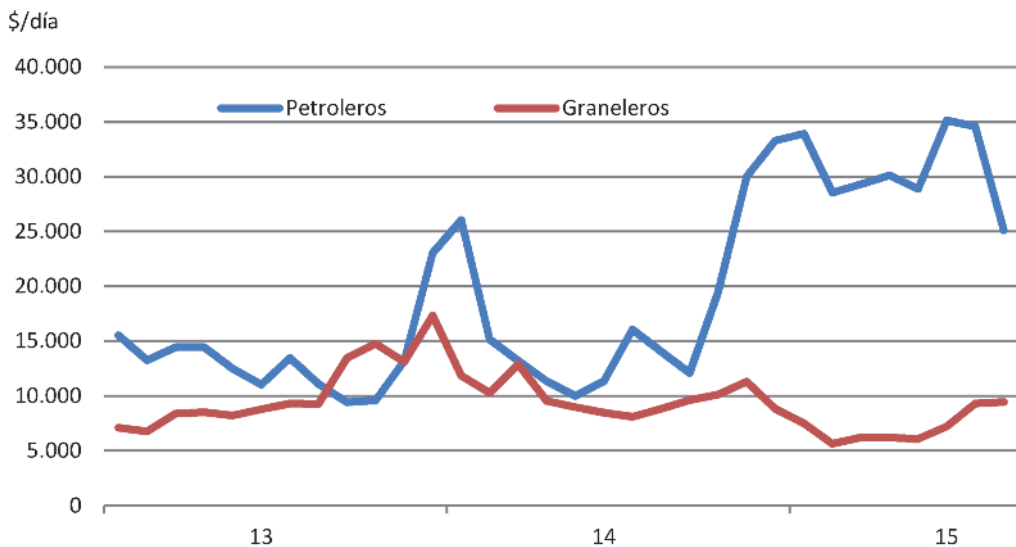
En el segmento de los portacontenedores se espera un menor crecimiento de la demanda, del 5,1%, frente al 7,1% estimado en primavera, alcanzando los 1.715 Mt. Esta previsión, además, tiene un alto grado de incertidumbre, visto el desarrollo de la economía china en los últimos meses y las dificultades en los mercados europeos.

Mercado de fletes

En los últimos 6 meses, el mercado de fletes se ha comportado de manera desigual entre los distintos tipos de buques. Los fletes de los petroleros se han situado en un nivel más que saludable mientras que los de los graneleros han vuelto a niveles miserables. Por su parte, los fletes de portacontene-



Distribución del comercio mundial de carga general.



Índices de fletes de Clarkson.

dores se han comportado de manera desigual en los distintos segmentos de flota. Aún así, la dinámica general se ha vuelto más incierta por la desaceleración de la economía china.

En el sector de los petroleros, los fletes spot medios en el periodo marzo-agosto de 2015 fueron de unos 30.600 \$/día, un 17% supe-

riores a los del semestre precedente (septiembre 2014-marzo 2015) y 2,4 veces mayores que los registrados en el mismo periodo del año anterior, en el que la media rondaba los 13.000 \$/día. De esta manera, los petroleros encadenan ya 12 meses de bonanza que se han traducido en mejoras en los fletes de todos los segmentos. Los fletes de los VLCC aumentaron un 19% este semestre con respecto al anterior; un 12% en los suzmaxes, 17% en los aframax y 19% en los petroleros de productos.

Esta significativa mejora tiene su origen en el crecimiento de la demanda de transporte (que se estima en el 3,9% para 2015) gracias al descenso del precio del crudo, combinado con un mode-



Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
1985	234,6	192,1	N.D
1990	247,4	203,9	1.639,0
1995	260,2	228,2	2.493,9
2000	281,1	266,9	4.473,8
2005	309,7	322,1	7.270,3
2010	413,8	461,2	12.974,8
2011	429,4	540,0	14.216,8
2012	454,3	620,4	15.336,0
2013	472,7	686,1	16.247,0
2014	481,5	725,5	17.137,4
2015	488,6	757,2	18.241,5
sep 2015	498,9	768,9	19.290,5
sep 15/ene 15 (%)	+2,1	+1,6	+5,8

Flota mundial de petroleros, graneleros y portacontenedores. Datos a 1 de enero.

rado crecimiento de la oferta, puesto que la flota de petroleros creció un 2% durante este semestre y un 0,5% en el periodo septiembre 2014-marzo 2015.

Los fletes de los graneleros, sin embargo, presentan un escenario opuesto, con descensos del 16% respecto al semestre anterior hasta 7.414 \$/día, lo que sitúa a este segmento en niveles de los años 80, teniendo en cuenta la inflación. Los graneleros de mayor porte (capesizes) han sufrido los mayores descensos (33%) seguidos de los supramax (13%) y panamax (12%). De nuevo, el desequilibrio entre oferta y demanda ha arrastrado a este mercado a niveles mínimos.

En los últimos años, la demanda de transporte había aumentado un ritmo del 5-6% anual, pero en 2015 su crecimiento se ha ralentizado hasta menos del 1% interanual, mientras que la flota va a crecer un 2,8% en 2015.

El mercado de los portacontenedores ha mejorado ligeramente respecto al semestre precedente, con fletes un 37% superiores que alcanzan en promedio los 9.912 \$/día. Esta situación es, en apariencia, positiva pero si se analizan los diferentes tráficos por separado se aprecia que a mediados de año las cargas disminuyeron y los fletes de los portacontenedores comenzaron a debilitarse en determinadas rutas, en particular, entre el Lejano Oriente y Europa. Esto está íntimamente relacionado con la difícil situación de la economía china y, de hecho, en el mundo en general, que

genera una buena dosis de incertidumbre sobre lo que sucederá en el próximo semestre. En este mercado también aumenta el desequilibrio entre la oferta de transporte, que crecerá en torno al 7% este año, y la demanda de transporte, que lo hará en torno al 4%.

Evolución de la flota

La flota mercante mundial totalizaba, a comienzos de septiembre de 2015, 1.783 Mtpm y 90.201 buques. La flota mundial de petroleros contaba con 9.496 buques y 499 Mtpm, lo que supone un crecimiento del 2,1% de las tpm desde enero.

La flota de graneleros totalizaba, también a principios de septiembre, 10.398 buques con 769 Mtpm, lo que supone un crecimiento del 1,6% desde enero de 2015 y se estima que en 2015 aumentará un 2,8%, la menor tasa registrada desde 2003. No obstante, este crecimiento tan moderado superará con creces el de la demanda de transporte de graneles sólidos, dejando unas perspectivas complicadas para este mercado.

La flota de portacontenedores incluía, en esa misma fecha, 5.192

buques con 239 Mtpm con un crecimiento del 5,0% desde comienzos de año. Medido en TEU, la flota de portacontenedores totalizaba 19,3 millones de TEU (+5,8%). Durante 2015 se prevé que esta flota crezca, en TEU, un 7,9% hasta 19,7 millones de TEU. La flota amarrada ronda el 3% y es, junto con la navegación lenta, la mejor forma de absorber el exceso de capacidad.

Construcción naval

Durante 2015 se espera que las entregas de nuevos buques mercantes totalicen 96 Mtpm, una cifra algo superior a las registradas en 2014 (91,6 Mtpm), que responden a la oleada de encargos que se produjo en 2013. En 2016 también está previsto que se sigan entregando numerosas unidades (110 Mtpm). En términos de CGT, en 2015 la producción será un 30% inferior a la de 2011. Esta reducción es muy significativa, aunque todavía supone unos altos niveles de sobrecapacidad, teniendo en cuenta, además, el crecimiento relativamente lento del comercio marítimo mundial y el excedente de flota que ya se acumula. Esta reducción de la producción se ha debido tanto a una reducción de capacidad como a un ritmo de producción más lento (en comparación con los años del boom de entregas) en los grandes astilleros.

Por segmentos, las entregas de petroleros totalizaban, hasta comienzos de septiembre, 11,9 Mtpm, las de portacontenedores 12,9 Mtpm y, finalmente, las de graneleros, 34,6 Mtpm.

Hasta agosto de 2015, se han encargado 52,5 Mtpm de nuevos buques, menos de la mitad que en 2014, año en que los encargos totalizaron 121,2 Mtpm.

Por segmentos, las tendencias de los nuevos encargos han cambiado,

centrándose fundamentalmente en petroleros en vez de graneleros, de modo que la contratación de petroleros ha aumentado un 40% interanual, totalizando 27,2 Mtpm hasta septiembre, algo más que en todo 2014 (25,2 Mtpm). Los encargos de VLCCs en estos 8 meses se elevaron un 68% interanual y los contratos de aframaxes se han multiplicado por 4. No se trata aún de unos encargos masivos, pero sí que las entregas correspondientes ejercerán cierta presión en el mercado dentro de un par de años.

Los encargos de graneleros se han reducido y totalizan, en septiembre, 4,7 Mtpm. El segmento en que más han disminuido los encargos es el de los graneleros capesize. Esto supone un alivio para los armadores de estos buques, que se enfrentan a un estancamiento de la demanda, pero es una mala noticia para muchos astilleros de China y Japón, que se han especializado en este sector en las dos últimas décadas.

Los encargos de portacontenedores se han recuperado de nuevo, con casi 16,0 Mtpm entre enero y agosto de 2015, una cifra muy alta en comparación con los 12,2 Mtpm encargados en todo 2014.

La cartera de pedidos mundial se ha reducido de 327,9 Mtpm en enero de 2015 a 294,8 Mtpm en septiembre (-10,1%) totalizando ahora 5.215 buques, con 16,5% del tonelaje de la flota existente. El 45,2% del tonelaje en cartera corresponde a graneleros, el 27,9% a petroleros y el 13,9% a portacontenedores.

La cartera de pedidos de los petroleros sumaba, en septiembre, 82,4 Mtpm el 16,5% de la flota existente de este tipo de buques. En el caso de los graneleros, la cartera alcanzaba 133,1 Mtpm, el 17,3 % de la flota existente y la de portaconte-

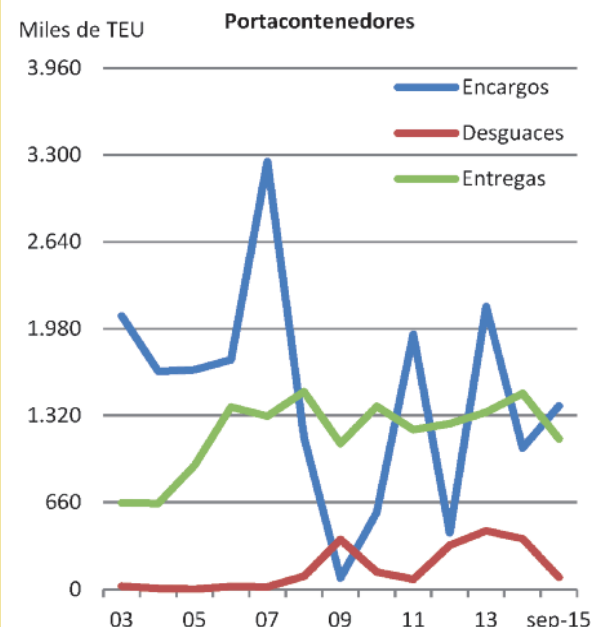
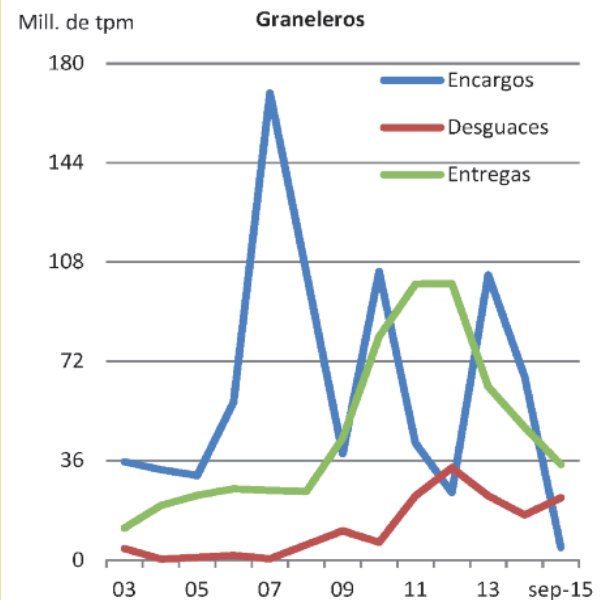
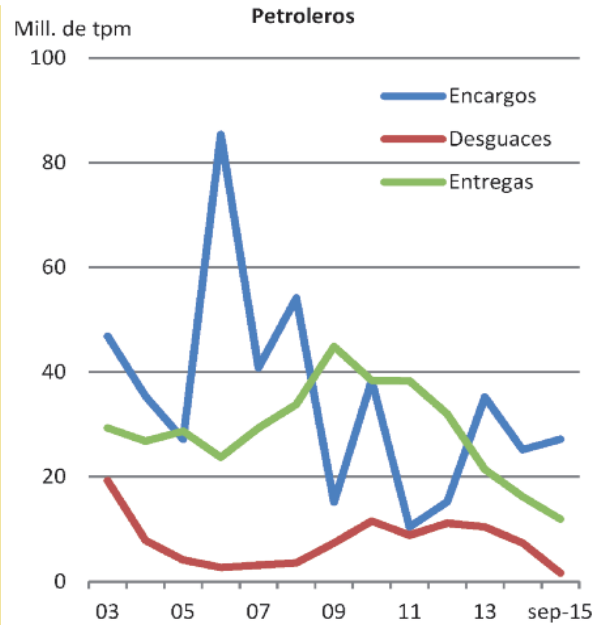
nedores totalizaba 41,0 Mtpm, que suponen el 17,1% de la flota de este tipo de buques.

Durante los 8 primeros meses del año se desguazaron en total 28,2 Mtpm y se estima que durante todo 2015 esta cifra se elevará a 37 Mtpm, un valor muy inferior al de 2013 en el que se desguazaron 46,8 Mtpm. Aún así, supera en casi 4 Mtpm los desguaces de 2014 y suponen un valor bastante aceptable, teniendo en cuenta los bajos precios de los desguaces este año.

Hasta agosto se han duplicado los desguaces de graneleros en comparación con el mismo periodo del año anterior. Los de petroleros descendieron un 68%, hasta 1,9 Mtpm y los de portacontenedores descendieron un nivel similar, hasta 1,4 Mtpm. La edad media de los 36 petroleros desguazados hasta agosto era de 25,8 años mientras que la de los 306 graneleros era de 25,2 años, si bien en los segmentos de capesizes y pamanaxes, esta media era de solo 20 años.

Para 2016, teniendo en cuenta el perfil de edad de la flota, Clarkson estima que se desguazarán 29 Mtpm. Actualmente 26 millones de tpm de petroleros y 40 millones de tpm de graneleros de gran porte superan los 20 años. Este nivel de desguace será crucial para equilibrar la oferta y la demanda y, aunque los precios de desguace no están altos, será la mejor opción para muchos armadores ante el endurecimiento de las exigencias medioambientales.

Nuevos contratos, desguaces y entregas de petroleros, graneleros y portacontenedores.



DNV·GL