

Evolución de la flota mercante mundial en 2017

INFORME ELABORADO POR ANAVE A PARTIR DE VARIAS FUENTES

El 1 de enero de 2018, la flota mundial de buques mercantes estaba compuesta por 58.329 unidades que sumaban 1.221.304.891 GT (+3,3%) y 1.828.210.804 tpm (+3,2%). Las entregas se mantuvieron en un nivel similar al de 2016, las cancelaciones alcanzaron el menor valor de la última década y el desguace se redujo en un 21% debido a la mejora del mercado de fletes de carga seca.

A 1 de enero de 2018, la edad media de la flota mercante mundial era de 17,9 años, ligeramente superior a la de un año antes (17,7 años).

Panamá, con 210,9 millones de GT (MGT), siguió siendo el registro de buques más utilizado por los armadores, seguido de Liberia con 140,2 MGT e Islas

Marshall con 139,6 MGT. La flota abanderada en la Unión Europea (28) creció un 4,8% hasta 249,9 MGT, que equivalen al 20,4% de las GT mundiales.

Los armadores griegos controlaban, un año más, la mayor flota del mundo, con 365,4 Mtpm, operando el 81,2% de su flota bajo pabellones extranjeros. En segunda posición se situaba Japón, con 241,5 Mtpm y el 85,7% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros.

En tercer lugar, China controlaba una flota de 236,8 Mtpm y el 66,3% abanderada en registros extranjeros.

Los países miembros de UE(28) + Noruega controlaban, en conjunto, 667,7 Mtpm, el 36,7% del tonelaje mundial. La flota controlada por armadores españoles se mantenía en el puesto 37º con 3,8 Mtpm.

Según los datos publicados por Lloyd's Register Fairplay (LRF), a 1 de enero de 2018, la flota mundial de buques mercantes estaba compuesta por 58.329 unidades que sumaban 1.221.304.891 GT y 1.828.210.804 tpm con un aumento de 529 buques (0,9%), un 3,3% en GT y un 3,2% en tpm. Lejos quedan las exageradas tasas de crecimiento interanual del periodo 2007-2012, de entre el 6-9%. No obstante, a comienzos de 2017, la flota mundial seguía sufriendo de notable sobrecapacidad, especialmente en los segmentos de graneleros y portacontenedores.

Las entregas se mantuvieron en un nivel similar al de 2016, las cancelaciones alcanzaron su menor valor en la última década, con tan sólo 4,2 millones de tpm (Mtpm) frente a 12,9 Mtpm en 2016 y el desguace se redujo en un 21%

debido a la mejora del mercado de fletes de carga seca.

En 2017, todos los segmentos de flota registraron crecimientos de su tonelaje, a excepción de los buques combinados, que perdieron 6 unidades y redujeron sus GT un 3,4% y los buques de carga general, que disminuyeron ligeramente sus GT (0,6%) totalizando 147 unidades menos.

Los gaseros fueron el segmento que más aumentó su tonelaje (6,2%), seguido de petroleros (4,1%), portacontenedores (3,8%) y graneleros (3,0%). Los segmentos que registraron menores crecimientos fueron los buques de pasaje (0,5%), quimiqueros (1,1%) y ro-ro (2,5%). Los graneleros suponen el 35,9% de las GT de la flota mercante mundial, los petroleros el 21,8% y los portacontenedores el 18,4%, valores todos ellos muy similares a los de un año antes.

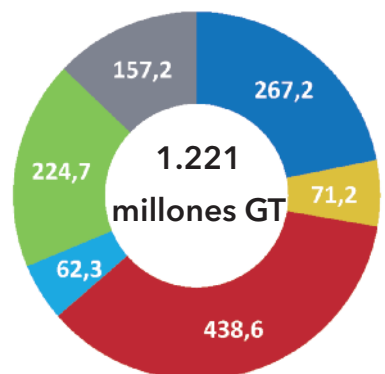
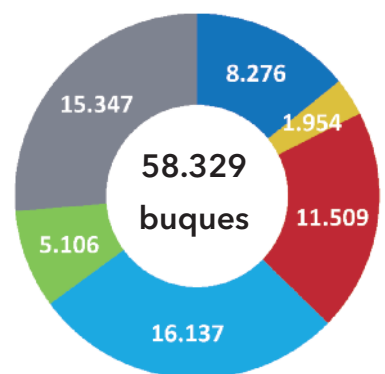


Figura 1: Flota mercante mundial por tipos de buques a 1 de enero de 2018.

Tipos de buques	1985		1990		1995		2000		2005		2010		2015		2017		2018	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	7,1	162,1	6,9	154,5	6,8	159,8	7,3	163,7	7,0	170,9	7,4	209,8	7,7	240,0	8,0	256,8	8,3	267,2
Gaseros	0,8	9,9	0,8	10,6	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	46,1	1,7	56,3	1,9	67,1	2,0	71,2
Graneleros	5,0	110,3	4,8	113,4	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	8,0	250,5	10,9	405,4	11,3	425,8	11,5	438,6
Carga General	21,7	80,1	19,7	72,7	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,6	65,5	16,7	62,7	16,3	62,7	16,1	62,3
Portacontenedores	1,0	18,4	1,2	23,9	1,6	35,1	2,5	55,3	3,2	85,8	4,7	145,5	5,1	200,3	5,1	216,4	5,1	224,7
Otros mercantes (1)	7,6	18,4	6,8	23,5	8,6	46,2	10,1	63,5	11,4	84,8	13,8	123,2	14,5	141,6	15,2	154,1	15,3	157,2
Total mercantes	43,2	399,2	40,2	398,6	42,7	451,1	46,0	515,4	47,1	601,7	53,9	840,6	56,6	1.107,8	57,8	1.182,8	58,3	1.221,3
Otros no mercantes	33,2	17,0	38,0	24,9	38,0	24,8	40,8	28,2	42,9	31,6	48,2	42,1	53,0	59,1	56,1	65,8	57,4	69,7
Total	76,4	416,2	78,2	423,5	80,7	475,9	86,8	543,6	90,0	633,3	102,2	882,6	109,6	1.166,9	113,9	1.248,6	115,8	1.291,0

Tabla 1: Flota mercante mundial por tipos de buques.

Datos a 1 de enero de cada año, salvo 1985 y 1990 (datos a 1 de julio).

(1): Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transportes de vehículos, etc.

Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics.

NB: Miles de buques.

TRB: Millones de TRB.

GT: Millones de GT.

Según el ISL Bremen, la mejora de las condiciones del mercado de fletes de varios segmentos de flota propició que en 2017 se desguazasen solo 789 buques, con 33,7 millones de tpm, un 20,9% menos que en 2016. A lo largo del año se desguazaron 214 graneleros, con 14,4 Mtpm, la mitad que en 2016 pero que suponen el 42,8% de las tpm desguazadas.

En el segmento de los portacontenedores la actividad de desguace se redujo un 38,5%, contabilizando 141 unidades y 5,3 Mtpm que, según Alphaliner, suponen 413.982 TEU desguazados, un 36,8% menos que en el año anterior. Los petroleros vivieron la situación contraria y se enviaron a desguace 153 buques con 11,6 Mtpm, 4 veces más que en 2016 con una cuota del 34,5% de las tpm desguazadas.

Tras 5 años de descensos consecutivos, la edad media de los buques desguazados aumentó de 24,7 años en 2016 a 27,7 años en 2017, una cifra que puede considerarse "normal". La edad media de los graneleros desguazados aumentó de 23,6 años en 2016 a 25,3 en 2017. En los portacontenedores la edad media de los buques desguazados en 2017 fue de 21,0 años frente a 18,6 un año antes. Sin embargo, en los petroleros la edad media de desguace descendió de 28,8 años en 2016 a 26,7 años. Según el bróker Barry Rogliano Salles, la edad de desguace de la flota de petroleros, y cada vez más la de los otros segmentos, se está reduciendo a demanda del mercado y no solo por el efecto de los ciclos económicos. Poco a poco se introducen restricciones en la edad de los buques en las cadenas de producción y suministro.

Como ejemplo, las grandes petroleras chinas ya no fletan buques de más de 15 años, tendencia que también se observa en Corea. Además, el gobierno

chino prohíbe navegar por el río Yangtze a petroleros, quimiqueros, buques LPG y asfalteros mayores de 16 años. Por ello, la edad de desguace de los VLCC se ha reducido en los últimos 5 años de 20 a 15 años.

A 1 de enero de 2018, la edad media de la flota mercante mundial era de 17,9 años, ligeramente superior a la de un año antes (17,7 años). Los graneleros eran el segmento más joven (9,9 años), seguidos de petroleros de crudo (10,3), metaneros (10,7), portacontenedores (11,2), quimiqueros (12,8), gaseros LPG (14,8) y buques ro-ro (16,2). Por encima de la edad media estaban petroleros de productos (22,0 años), buques de carga general (23,9), cruceros (24,4), buques de pasaje (26,8) y cargueros frigoríficos (29,1).

El registro de buques más utilizado por los armadores siguió siendo Panamá, con 210,9 millones de GT (MGT) a finales de 2017, un 2,3% menos que en 2016, que suponen el 17,8% de las GT mundiales. Liberia, que aumentó un 3,4%, se mantiene en la segunda posición con 140,2 MGT y el 11,9% de las GT mundiales, seguida de Islas Marshall con 139,6 MGT, un crecimiento muy notable, del 9,4%, y el 11,8% del GT mundial. Hong Kong, en el 4º puesto, aumentó un 5,9% hasta 113,1 MGT y Singapur, en el 5º lugar, un 2,4%, hasta 82,0 MGT.

Dentro del registro de Panamá, los graneleros suponen el 49,5% de las GT (el

22,9% de la flota mundial de este tipo de buques), los petroleros el 15,4% y los portacontenedores el 15,3%. En Liberia, el 35,2% de las GT corresponden a graneleros, el 28,1% a portacontenedores y el 25,6% a petroleros. En Islas Marshall, el 42,4% de las GT son de graneleros y el 27,0% a petroleros y, en Hong Kong, el 47,2% de las GT registradas son graneleros y el 25,9% portacontenedores. En Bahamas está registrado el 35,6% de las GT mundiales de buques de crucero.

En 2017, la flota abanderada en la Unión Europea (28) creció un 4,8% hasta 249,9 MGT, que equivalen al 20,4% de las GT mundiales. Malta se mantenía como el Estado miembro de la UE con mayor flota registrada, totalizando 71,8 MGT (+8,3%) y ocupando la 6ª posición del ranking mundial. Grecia ocupaba la 2ª posición en la UE y la 9ª en el mundo, con 40,9 MGT (+0,3%). La flota abanderada en Reino Unido aumentó un 5,6%, hasta 32,6 MGT y conserva la 10ª posición, seguida de Chipre con 21,7 MGT (+3,4%) en la 12ª posición. El registro portugués de Madeira (MAR) volvió a crecer notablemente (27,3%) alcanzando 15,3 MGT y subiendo de la 17ª posición a la 14ª en el ranking mundial.

También crecieron de forma sensible las flotas inscritas en Dinamarca (12,5%), Lituania (14,8%), Letonia (12,6%) e Irlanda (7,5%). Los aumentos fueron menos notables en Estonia (2,2%), España (2,0%), Bélgica (1,8%) y Croacia (0,6%) mientras que

PAÍS	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017	2018	Var. GT (%)	
											18/17	18/05
Panamá	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	215.822	210.916	-2,3	63,1
Liberia	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	135.652	140.213	3,4	166,9
Islas Marshall ⁽¹⁾	-	-	-	2.130	6.656	21.876	47.648	105.370	127.604	139.579	9,4	538,0
Hong Kong	1.709	6.842	6.533	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	106.790	113.142	5,9	334,7
Singapur	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	80.033	81.983	2,4	217,6
Malta	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	66.325	71.816	8,3	223,2
Bahamas	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	53.443	52.872	-1,1	56,9
R.P. China	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	42.285	44.915	6,2	131,7
Grecia	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	40.785	40.900	0,3	27,9
Reino Unido	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	30.046	30.880	32.613	5,6	78,8
Japón	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	23.677	25.634	8,3	111,8
Chipre	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	20.990	21.709	3,4	2,7
Dinamarca	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	15.134	17.032	12,5	133,0
Portugal	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	1.172	4.465	12.045	15.328	27,3	1.159,5
Italia	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	15.453	15.139	-2,0	42,1
Noruega	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	14.634	15.016	2,6	-14,6
Indonesia	1.276	1.715	1.879	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	12.943	14.062	8,6	276,8
Bermuda	1.723	981	4.258	2.861	6.187	6.166	9.372	10.496	10.420	10.191	-2,2	65,3
Otros UE												
Alemania	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	14.931	10.839	9.341	9.034	-3,3	12,3
Holanda	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	7.153	6.760	-5,5	5,9
Francia	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	5.255	5.738	5.533	-3,6	19,9
Bélgica	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	5.062	4.759	4.845	1,8	26,5
ESPAÑA	7.178	5.214	3.143	933	1.547	2.386	2.319	2.094	2.256	2.302	2,0	-3,5
Suecia	4.186	3.006	2.667	2.692	1.846	3.561	3.928	2.603	2.165	2.061	-4,8	-42,1
Finlandia	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.625	1.452	-10,6	8,9
Croacia	-	-	-	236	856	1.000	1.367	1.282	1.317	1.324	0,6	32,4
Luxemburgo	-	-	2	1.135	1.286	555	656	2.439	1.281	829	-35,3	49,4
Estonia	-	-	-	488	391	304	344	325	353	361	2,2	18,7
Lituania	-	-	-	385	335	352	371	349	282	323	14,8	-8,2
Irlanda	188	167	141	146	172	411	119	198	182	196	7,5	-52,4
Letonia	-	-	-	838	44	247	207	173	115	130	12,6	-47,5
Bulgaria	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	135	121	99	-17,9	-88,7
Rumanía	1.627	2.757	3.798	2.502	1.074	304	139	153	45	45	0,0	-85,1
Total UE (15)	123.780	90.880	62.039	68.412	68.496	100.545	134.741	144.379	148.797	154.025	3,5	53,2
Total UE (28)	132.328	108.214	93.479	115.245	124.771	147.174	192.499	222.937	238.380	249.866	4,8	59,8
Total Mundial	399.918	399.241	398.642	451.057	515.394	601.701	840.566	1.107.776	1.182.782	1.221.305	3,3	103,0
UE15/ Mundo (%)	31,0%	22,8%	15,6%	15,2%	13,3%	16,7%	16,0%	13,0%	12,6%	12,6%		

Tabla 2: Flota mercante mundial por país de bandera.

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990, a 1 de enero desde 1995.

(1): Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics.

Datos en miles de TRB hasta 1990.

Miles de GT desde 1995.

registraron descensos Polonia (1,7%), Italia (2,0%), Alemania (3,3%) y Francia (3,5%), algo más significativos Suecia (4,8%), Países Bajos (5,5%), Finlandia (10,6%), Bulgaria (17,9%) y, muy notable, Luxemburgo (35,3%). A 1 de enero de 2018, el pabellón español subía una posición y ocupaba el puesto 40º del ranking mundial.

Según el ISL de Bremen, los armadores de Grecia controlaban, un año más, la mayor flota del mundo, con 365,4 Mtpm (el 20,0% de la capacidad de transporte marítimo mundial), con un notable aumento del 6,7% respecto al año anterior, operando el 81,2% de su flota bajo pabellones extranjeros. En segunda posición se situaba Japón, con 241,5 Mtpm (-0,2%) y el 85,7% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros. En tercer lugar, China controlaba una flota de 236,8 Mtpm (+10,1%) y el 66,3% abanderada en registros extranjeros. La flota controlada por armadores alemanes registró un descenso del 7,3% hasta 105,7 Mtpm, pero mantiene la 4ª posición con el 92,0% de su tonelaje bajo pabellones extranjeros. Según datos de LRF los países miembros de UE(28) + Noruega controlaban, en conjunto, 667,7 Mtpm, un 2,3% más que en 2016, que suponen el 36,7% del tonelaje mundial. La flota controlada por armadores españoles se mantenía en el puesto 37º con 3,8 Mtpm.

A comienzos de 2018, los armadores griegos controlaban el 25,6% de la flota mundial de buques tanque, seguidos muy de lejos por los chinos con el 8,7%. El segmento de los graneleros estaba dominado también por los armadores griegos (23,4%), junto a japoneses (20,3%) y chinos (18,7%), mientras que los armadores alemanes controlaban el 21,5% del tonelaje de los buques portacontenedores.

Para 2018, Barry Rogliano estima que los niveles de entregas se mantendrán similares a los de 2016 y 2017, por lo que se añadirán a la flota unos 95-105 Mtpm de buques de nueva construcción. La mejora en los mercados de graneleros y portacontenedores, en un escenario en el que los precios de las nuevas construcciones continúen bajos podría impulsar a los armadores a encargar nuevos buques para aprovechar este ciclo económico y los encargos podrían alcanzar los 90-100 Mtpm. Las cancelaciones estima que serán marginales mientras que se desguazarán entre 40 y 50 Mtpm, debido a la llegada de nuevas normas medioambientales: por un lado la reducción de emisiones de SOx y NOx a partir de 1 de enero de 2020 y más cerca aún, a partir del 8 de septiembre de 2019, la obligación de tener instalados a bordo los sistemas de gestión del agua de lastre según el calendario establecido por la OMI.

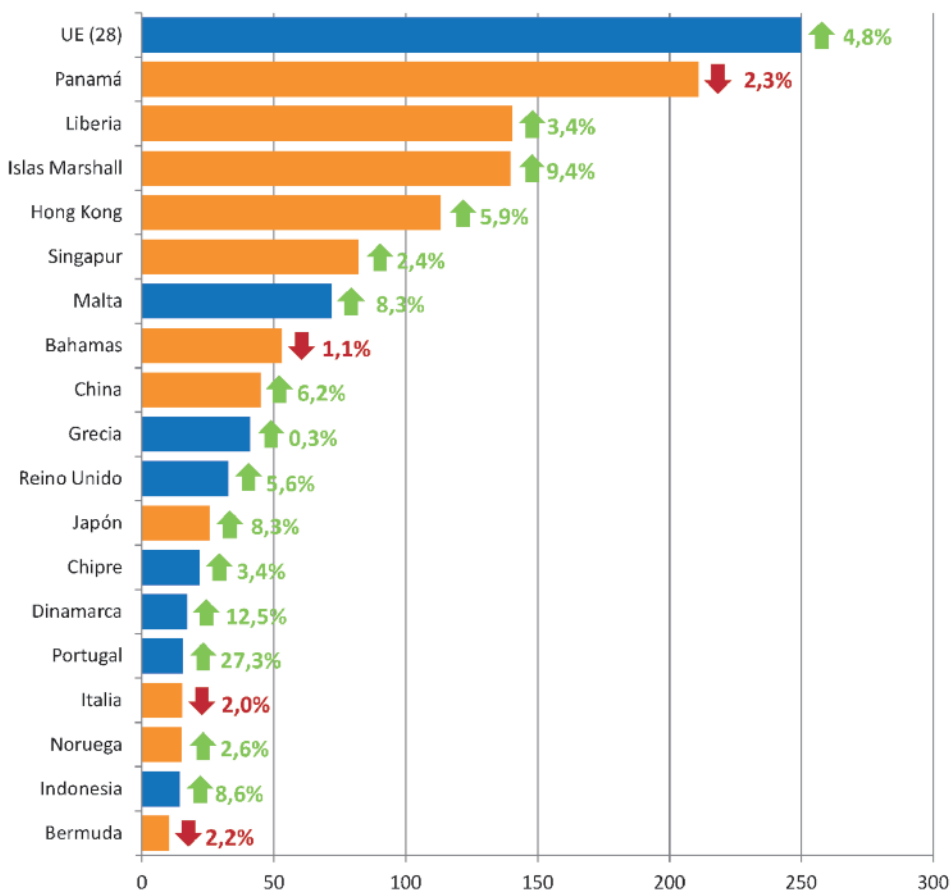


Figura 1: Flota mercante mundial por país de bandera. Datos en millones de GT, a 1 de enero de 2018. Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics.

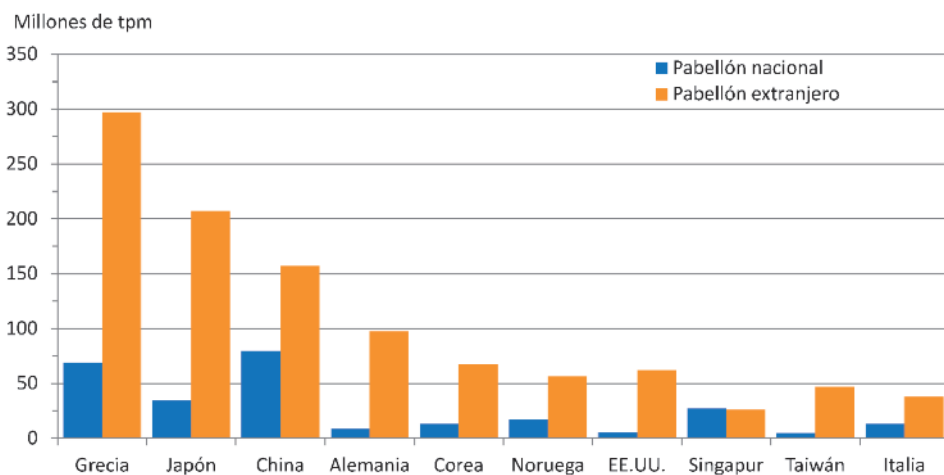


Figura 2: Principales flotas mundiales según la nacionalidad del armador. Datos en millones de tpm, a 1 de enero de 2018. Fuente: ISL Bremen.