

Evolución del comercio marítimo mundial en 2017

INFORME ELABORADO POR ANAVE A PARTIR DE VARIAS FUENTES

En 2017, el PIB mundial creció un 3,8%, impulsado por el crecimiento en China (6,9%) e India (6,7%). En la zona Euro la economía también creció (2,3%) mientras España registró una ligera contracción de 2 décimas, con un crecimiento del 3,1%.

La demanda de transporte marítimo aumentó un 3,9% hasta 11.587 millones de toneladas (Mt). Medida en toneladas-milla (t·m), el crecimiento fue del 5,0% totalizando 58,0 billones.

La demanda de transporte marítimo de crudo aumentó un 2,6% totalizando 1.999 Mt y la de pro-

ductos un 2,7% hasta 1.096 Mt. El transporte marítimo de los tres principales graneles sólidos (mineral de hierro, carbones y granos) creció notablemente (4,8%) hasta 3.188 Mt. Las mercancías en contenedores sumaron 1.829 Mt un 5,5% más que en 2016.

El mercado de fletes evolucionó de forma dispar: tras haber alcanzado unos niveles históricamente bajos en 2016, los fletes de portacontenedores y graneleros mejoraron notablemente, mientras que el mercado de los petroleros se fue deteriorando a lo largo del año.

PANORAMA GENERAL

Según el informe 'Perspectivas de la economía mundial' publicado en abril por el FMI: «El crecimiento mundial se afianzó en 2017 hasta alcanzar el 3,8%, con un repunte notable del comercio internacional. El motor de este repunte fue la recuperación de la inversión en las economías avan-

zadas, el vigoroso crecimiento ininterrumpido en las economías emergentes de Asia, un repunte notable de las economías emergentes de Europa e indicios de recuperación en varios exportadores de materias primas». Esta tasa de crecimiento es la mayor desde 2011 y 6 décimas superior a la de 2016.

La economía china creció un 6,9%, 2 décimas más que en 2016. En la India el crecimiento fue del 6,7% frente al 7,1% del año anterior. En el conjunto de las economías avanzadas, el PIB aumentó un 2,3% frente al 1,7% del año anterior. Los EE.UU. aceleraron su crecimiento del 1,5% al 2,3% y Japón del 0,9% al 1,7%. En la zona Euro la economía también creció, del 1,8% en 2016 al 2,3% en 2017, mientras España registró una ligera contracción de 2 décimas, con un crecimiento del 3,1%.

El FMI prevé que la tasa de aumento del PIB mundial crezca ligeramente al 3,9% este año y el próximo, respaldado por el optimismo en los mercados, condiciones financieras acomodaticias y las repercusiones nacionales e internacionales de la política fiscal expansiva de los EE.UU. La recuperación parcial de los precios de las materias primas debería permitir que las condiciones mejoren paulatinamente en los países que las exportan. Para España, prevé un crecimiento del 2,8%, menor que en 2017, pero por encima del conjunto de la zona Euro, que se espera crezca un 2,4%. Las economías avanzadas crecerán un 2,5%. China moderará su crecimiento, con un 6,6%, e India crecerá un notable 7,4%. Estas tasas podrían evolucionar algo a la baja, a la vista de los precios al alza en los combustibles.

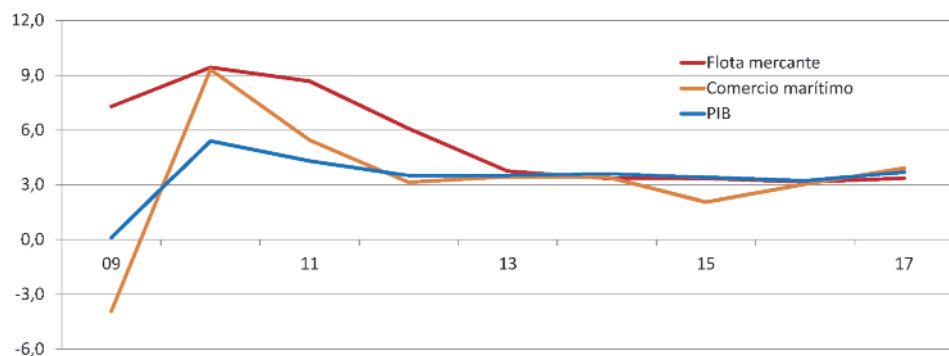


Gráfico 1: Evolución de la flota mercante, comercio mundial y PIB mundiales.

Fuentes: Lloyds Register Fairplay - Statistical Tables, Clarksons, FMI.

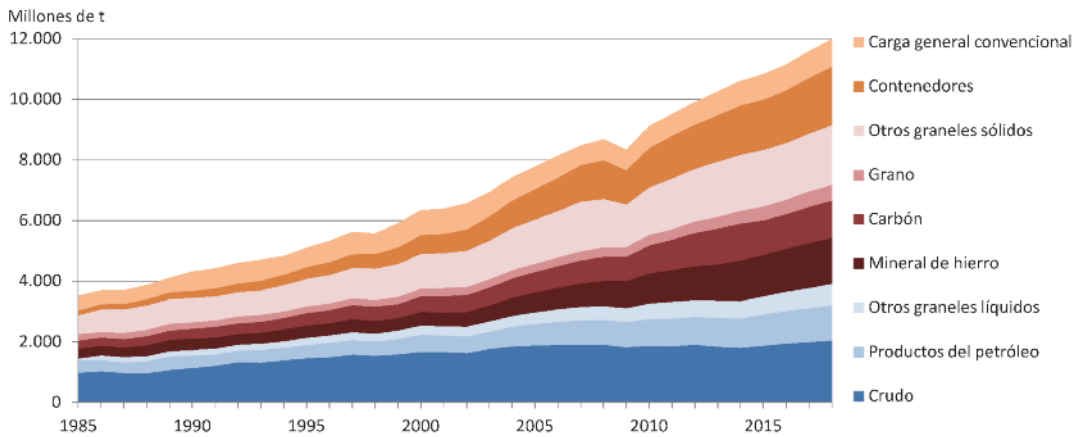
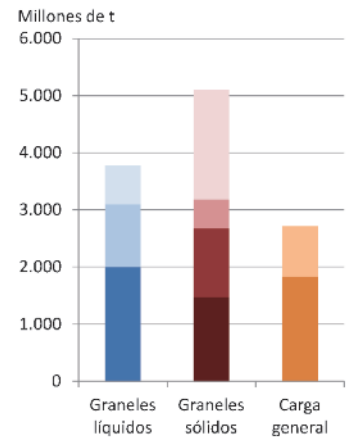


Gráfico 2: Comercio mundial por vía marítima.
Fuente: Clarksons.



Datos correspondientes a 2017.

Según Clarksons, en 2017 la demanda de transporte marítimo creció un 3,9% hasta 11.587 millones de toneladas (Mt), que equivalen a 1,5 t per cápita y el 85% del comercio mundial. Medida en toneladas-milla (t-m), el aumento fue del 5,0% totalizando 58,0 billones.

El comercio marítimo mundial se encuentra en una fase de expansión impulsada por el crecimiento de la economía mundial. China continúa siendo clave gracias a las inversiones en infraestructuras asociadas a su programa 'One Belt, One Road'. No obstante, existen algunos riesgos como las políticas proteccionistas estadounidenses, el *brexit* o los aranceles entre socios comerciales en algunos productos, que pueden frenar esta dinámica.

ANÁLISIS POR TIPOS DE MERCANCÍAS

Según la Agencia Internacional de la Energía (AIE), en 2017, la producción mundial de crudo totalizó 97,4 millones de barriles diarios (Mbd), un 0,4% más que en el año anterior, de los que los países de la OPEP produjeron 39,2 Mbd, un 0,9% menos que en 2016 y el 40,3% de la producción mundial.

El acuerdo firmado por 24 países para limitar la producción en enero de 2017, entre los que están la OPEP y Rusia, y que se extenderá hasta finales de 2018, está dando sus frutos pues, a mediados de mayo de 2018, el precio era de casi 80,0 \$/barril para el Brent, frente al mínimo de 30,7 \$/barril de enero de 2016.

Cabe destacar, además, el papel de EE.UU., que en 2017 fue el mayor productor de crudo gracias al petróleo de esquisto y que no ha suscrito a este acuerdo. AIE considera que EE.UU. dominará los mercados del petróleo en los próximos años, satisfaciendo el 80% del crecimiento de la demanda mundial hasta el 2025, lo que restará influencia a los países de la OPEP. La AIE estima que,

en 2023, EE.UU. producirá 17 Mbd frente a los 13,2 Mbd de 2017.

La demanda de transporte marítimo de crudo aumentó en 2017 un 2,6%, tras los sensibles crecimientos de los dos años anteriores (4,2% en 2016 y 4,9% en 2015) totalizando 1.999 millones de toneladas (Mt).

El acuerdo de los países productores condujo a un descenso de las exportaciones de crudo de Oriente Medio. Sin embargo, el aumento de las exportaciones de crudo de EE.UU. y otros países del Atlántico hacia Asia, impulsaron el crecimiento de la demanda en t-m hasta 10,11 billones (+5,0%). En los productos, el crecimiento de las exportaciones de EE.UU., Asia y Oriente Medio, y el au-

mento de las importaciones de América Latina y Asia, generaron una demanda de transporte que Clarksons estima en 1.096 Mt (+2,7%) y 3,14 billones de t-m (+3,1%).

El transporte marítimo de los tres principales graneles sólidos (mineral de hierro, carbones y granos) aumentó notablemente (4,8%) hasta 3.188 Mt impulsado por el aumento de las importaciones chinas de mineral de hierro (5,0%) y la mejora de la demanda de carbón. En t-m el aumento fue del 5,3% hasta 17,18 billones. El mayor aumento lo registraron los granos (6,7%) con 513 Mt, seguidos del carbón (5,2%) que totalizó 1.201 Mt y el mineral de hierro, que aumentó un 3,9% hasta 1.474 Mt.

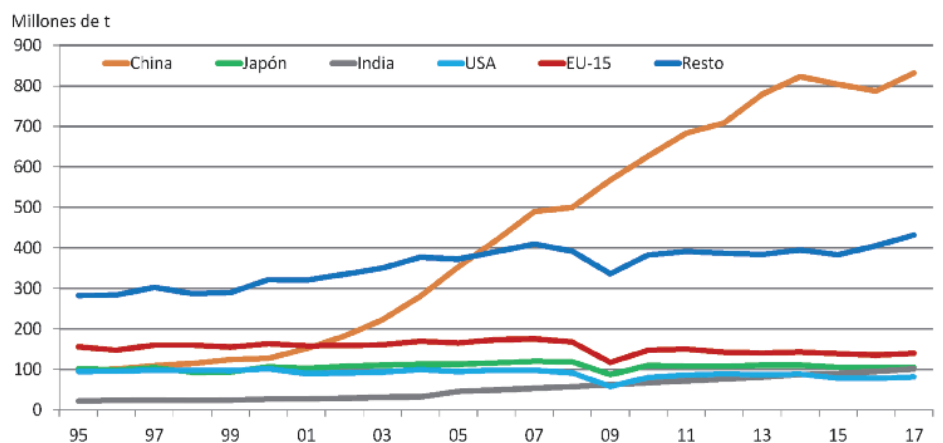


Gráfico 3: Producción mundial de acero.
Fuente: World Steel Association.

AÑO	PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS ⁽¹⁾		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQ. ⁽²⁾		CARGA EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla
2002	1.302	6.937	1.199	6.538	2.181	8.947	325	1.231	693	3.512	871	4.414	6.672	31.579
2003	1.383	7.448	1.270	6.965	2.336	9.675	344	1.295	802	4.124	807	4.150	6.943	33.657
2004	1.503	8.061	1.389	7.876	2.498	10.359	361	1.367	911	4.687	762	3.920	7.424	36.270
2005	1.605	8.627	1.466	8.170	2.591	10.672	379	1.412	1.002	5.158	742	3.818	7.786	37.858
2006	1.713	9.244	1.536	8.852	2.664	10.996	408	1.546	1.092	5.601	724	3.712	8.136	39.951
2007	1.840	9.940	1.637	9.160	2.712	10.993	433	1.660	1.215	6.178	641	3.257	8.479	41.188
2008	1.946	10.476	1.602	8.817	2.728	11.223	440	1.715	1.272	6.431	695	3.517	8.684	42.178
2009	2.022	11.006	1.402	7.586	2.653	10.689	454	1.740	1.134	5.815	679	3.481	8.343	40.318
2010	2.259	12.336	1.578	8.705	2.754	11.266	510	1.996	1.291	6.588	730	3.723	9.120	44.615
2011	2.392	13.019	1.682	9.312	2.766	11.433	552	2.232	1.411	7.206	714	3.645	9.617	46.847
2012	2.594	14.099	1.736	9.624	2.822	11.844	555	2.237	1.458	7.352	752	3.795	9.917	48.951
2013	2.762	14.763	1.823	10.172	2.792	11.670	568	2.262	1.532	7.712	779	3.923	10.257	50.502
2014	2.988	15.827	1.844	10.618	2.760	11.673	584	2.303	1.622	8.157	808	4.065	10.607	52.643
2015	2.961	15.906	1.871	10.769	2.894	12.007	608	2.383	1.660	8.290	830	4.144	10.823	53.499
2016	3.041	16.316	1.868	10.980	3.016	12.678	639	2.454	1.734	8.634	852	4.243	11.150	55.305
2017	3.188	17.184	1.911	11.481	3.095	13.253	682	2.641	1.829	9.097	884	4.394	11.587	58.048
2018*	3.265	17.698	1.972	11.975	3.183	13.819	734	2.868	1.921	9.519	915	4.533	11.991	60.411
17/16 (%)	4,8	5,3	2,3	4,6	2,6	4,5	6,7	7,6	5,5	5,4	3,8	3,6	3,9	5,0
18/17(%)	2,4	3,0	3,2	4,3	2,8	4,3	7,6	8,6	5,0	4,6	3,5	3,2	3,5	4,1

(1) Carbón, mineral de hierro, grano.

(2) Gases licuados y productos químicos.

Desde el 1 de enero de 2016, Clarksons ha añadido datos de tráfico de productos químicos, que se suman al total mundial en toda la serie histórica.

t: Millones de toneladas.

t-milla: Miles de millones de toneladas milla.

(*) Datos 2018 estimados.

Fuente: Clarksons.

Las distancias medias de transporte de los principales graneles sólidos apenas registraron variación (+0,5%) totalizando 5.390 millas. Para el crudo y los productos del petróleo fueron de 4.282 millas (+1,9%) y de 6.008 millas para el resto de graneles sólidos (+2,2%).

La demanda de transporte marítimo de mercancías en contenedores sumó 1.829 Mt (192 millones de TEU), un 5,5% más que en 2016, gracias al aumento de la demanda en las rutas transpacífica, norte-sur e intra-asiática. La demanda de carga general convencional sumó 884 Mt, con un aumento del 3,8%.

Durante 2017, se transportaron por mar 294 Mt de GNL, con un notable crecimiento de 9,7%, impulsado por nuevos proyectos en EE.UU. y Australia junto con el fuerte crecimiento de las importaciones asiáticas. En t-m, el aumento fue aún mayor, del 11,6%.

El mercado de fletes evolucionó de forma dispar: tras haber alcanzado unos niveles históricamente bajos en 2016, los fletes de graneleros y portacontenedores mejoraron notablemente, mientras que

el mercado de los petroleros se fue deteriorando a lo largo del año.

Los fletes de carga seca a granel, empezaron el 2017 con fletes muy cercanos a los costes de operación y lo terminaron por encima del umbral de la rentabilidad, tendencia que continúa en los primeros meses de 2018, gracias a la recuperación de la demanda y el crecimiento sostenido de la flota. Para los graneleros de mayor porte (*capesizes*), los fletes medios anuales alcanzaron 24.800 \$/día un 76% superiores a los del año anterior. Los fletes medios de los *handysize* crecieron un 54% hasta 9.650 \$/día, los de los *supramax* mejoraron un 49% hasta 9.016 \$/día y, finalmente, los de *panamax* alcanzaron 11.100 \$/día, aumentando un 36%. El Baltic Dry Index (BDI), que en febrero de 2016 alcanzó su mínimo histórico absoluto, 290 puntos, siguió una senda de crecimiento que, con algunos altibajos, se ha prolongado durante todo el año 2017, con un valor medio, en el segundo semestre de 2017 de 1.412 puntos. A comienzos de 2018, el BDI descendió hasta 1.162 puntos de promedio en el primer cuatrimestre y,

a comienzos de mayo, comenzó de nuevo a mostrar cierta mejoría.

En 2018, la flota de graneleros crecerá en torno al 2% mientras que la demanda de transporte de graneles sólidos subirá en torno al 2,4%. La demanda de mineral de hierro de China seguirá siendo fuerte durante 2018 y Clarksons espera que la creciente demanda energética del sureste asiático mantenga la demanda de transporte marítimo de carbón, por lo que los fletes deberían seguir en niveles saludables.

Los fletes de los portacontenedores, que también habían establecido mínimos en 2016, mejoraron durante 2017 gracias al aumento de demanda de transporte en un 5,5%, si bien es cierto que el aumento de la flota (3,8%) combinado con la vuelta a la actividad de gran parte de la flota inactiva dejaron unos fletes en un nivel ligeramente superior a los costes medios de operación. Según Barry Rogliano, la flota inactiva se redujo de 1,4 MTEU, alrededor del 7% de la flota activa, a comienzos de 2017, a 0,4 MTEU (1,8%) a finales de año.

En 2018 la flota de portacontenedores crecerá un 2,5% (en TEU), mientras que Clarksons espera que la demanda lo haga un 5,0%, lo que ayudaría a reequilibrar oferta y demanda. No obstante, existen ciertos riesgos, como la continua entrega de grandes portacontenedores que hacen necesario gestionar la flota activa.

Según Fearnleys, los fletes medios en time charter de los petroleros cayeron notablemente en todos los segmentos. La flota aumentó un 4,1% mientras que la demanda de transporte crecía solo un 2,6%. El mayor descenso lo experimentaron los fletes de *suezmaxes* (-36%) hasta 17.085 \$/día, seguidos de los *afra*maxes (-28%) hasta una media anual de 15.750 \$/día y de los VLCC (-27%) con un flete medio de 27.417 \$/día. En los petroleros de productos, los fletes continuaron durante 2017 en niveles bajos pero estables, con un flete medio anual que oscilaba entre 12.500 y 14.500 \$/día.

Clarksons estima que, en 2018, la demanda de transporte de crudo crecerá algo más que en 2017 (2,8%) y la de productos en torno al 3,0%, mientras que la flota de petroleros de crudo crecerá en torno al 3% y la de petroleros de productos por debajo del 2%. Esto hace prever otro año de fletes de petroleros deprimidos aunque la tendencia creciente de la demanda y el aumento de las distancias podría aportar ciertas mejoras que ayuden a los fletes a iniciar una recuperación.

Para los *car-carriers*, 2017 volvió a ser un año complicado, con unos fletes medios anuales, para un buque de 6500 *car equivalent units* (CEU), de 14.541 \$/día, un 28% menos que el año anterior. No obstante, a finales de 2017 y comienzos de 2018 las condiciones del mercado mejoraron y a finales de marzo los fletes para buques de 5.000 CEU se elevaron un 46%, hasta 11.000 \$/día. En 2017, la demanda de transporte creció un 5% gracias al fuerte aumento de las importaciones europeas y en algunos países en desarrollo. A corto plazo, Clarksons prevé que la flota crecerá de forma contenida mientras que la demanda seguirá creciendo por lo que las condiciones del mercado mejorarán gradualmente.

Los fletes *spot* de los metaneros de 160.000 m³ comenzaron el año 2017 con valores de 50.000 \$/día, pero posteriormente, el descenso de la demanda junto con los buques que terminaban sus contratos de invierno hundieron estos fletes hasta 30.000 \$/día en abril. Esta tendencia de sobrecapacidad, unida a una demanda débil, se prolongó hasta octubre. A partir de entonces, una notable recuperación de la demanda impulsó los fletes *spot*, que se situaron por encima de los 80.000 \$/día en diciembre y enero de 2018. En marzo, han vuelto a descender, hasta 50.800 \$/día. Para el conjunto del año, que se estima que será récord en entregas de metaneros, la flota crecerá alrededor del 10% y la demanda un 12,2%.

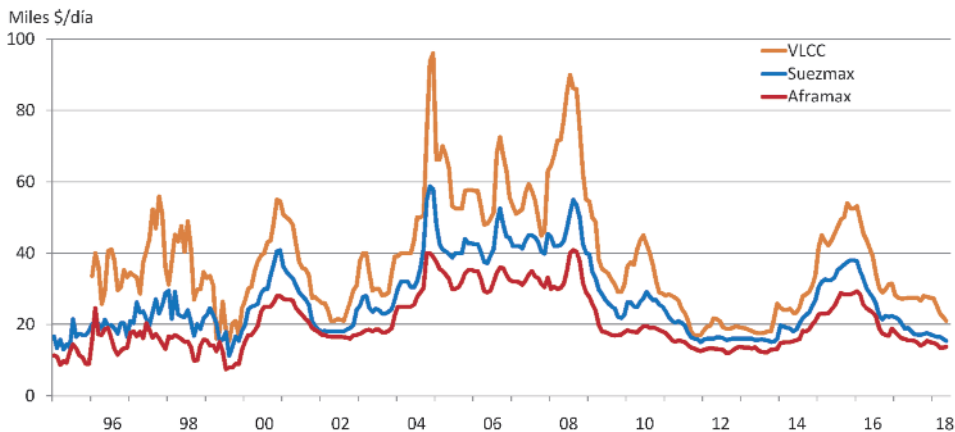


Gráfico 4: Fletes de petroleros. Últimos datos a 25 de mayo. Fuente: Fearnleys.

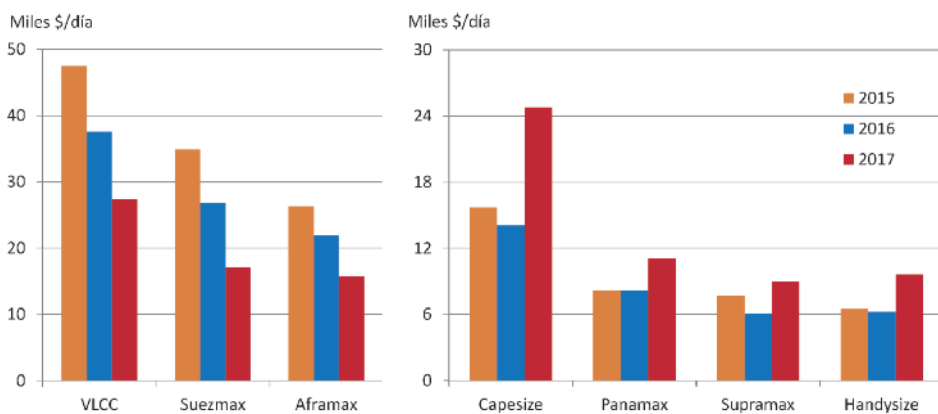


Gráfico 5: Fletes medios anuales de petroleros y graneleros 2015-2017. Fuente: Fearnleys.



Gráfico 6: Fletes de graneleros. Baltic Dry index (BDI). Últimos datos a 25 de mayo de 2018. Fuente: Baltic Exchange.