

El transporte marítimo sigue recuperándose a pesar de las incertidumbres

Los mercados de fletes de carga seca a granel y contenedores gozan de buena salud mientras que los petroleros afrontan un año de fletes históricamente bajos y niveles de desguace muy elevados

Las futuras normas medioambientales y las políticas proteccionistas suponen riesgos, pero también generarán nuevas oportunidades en el sector marítimo

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE OTOÑO DE CLARKSONS

Un año más, el bróker Clarksons ha publicado su informe semestral de otoño en el que analiza la situación del sector del transporte marítimo en el entorno económico actual. El PIB crecerá un 3,7% en 2018, 2 décimas menos que lo estimado a comienzos de año, y la demanda de transporte marítimo un 3,1% hasta 11.961 millones de toneladas (Mt), una tasa sensiblemente menor que la del 4,2% registrada en 2017.

Los fletes de graneleros y portacontenedores se han mantenido en niveles saludables todo el año mientras que los de petroleros han continuado muy deprimidos, por lo que ha aumentado sensiblemente el desguace de este tipo de buques.

Entre enero y agosto se entregaron 857 buques nuevos con 56,8 Mtpm. La subida de los precios de las nuevas construcciones, junto a la incertidumbre generada por las próximas normas medioambientales, han generado un clima poco favorable para los encargos, que totalizaron 609 buques con 47,9 Mtpm. La cartera de pedidos, a 1 de septiembre de 2018, sumaba 2.660 buques con 194,5 Mtpm que suponen el 10,4% de la flota existente.

En los 8 primeros meses del año se enviaron a reciclar 399 buques con un total de 22,4 Mtpm de los que 203 fueron petroleros con 16,7 Mtpm, que suponen el 74,3% del tonelaje desguazado.

SUMARIO

Durante 2018, el sector del transporte marítimo ha continuado experimentando mejorías en casi todos sus segmentos. Los graneleros y portacontenedores han sido los más beneficiados, con fletes medios entre enero y agosto un 25% y 35% respectivamente superiores

a los promediados en el mismo periodo del año anterior. Los fletes de gaseros también han aumentado, mientras que los de ro-ros, ferries y cruceros continúan estables. En el lado opuesto, el mercado de petroleros se ha deteriorado aún más durante 2018, con fletes medios un 28% inferiores a los del pasado año, lo que

ha llevado a un sensible aumento del desguace de este tipo de buques.

Durante 2018, el FMI ha revisado a la baja sus perspectivas de crecimiento y, aunque estima que se mantendrá estable en el nivel de 2017, advierte que, durante el primer semestre de 2018, «el crecimiento mundial perdió parte del fuerte ímpetu que tuvo en el segundo semestre de 2017, y la expansión estuvo menos sincronizada entre los diferentes países».

Para 2018 y 2019 estima que el PIB mundial subirá un 3,7%, (0,2 puntos porcentuales por debajo de lo pronosticado en abril para ambos años).

Esta revisión a la baja es fruto de varios factores registrados desde comien-

DNV·GL

	PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS ⁽¹⁾		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS ⁽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
2004	1.455	7.784	1.390	7.866	2.498	10.349	361	1.358	911	4.469	762	3.737	7.377	35.564
2005	1.579	8.474	1.473	8.194	2.591	10.655	379	1.397	1.002	4.914	742	3.637	7.766	37.270
2006	1.676	9.036	1.532	8.809	2.664	10.985	408	1.530	1.092	5.329	724	3.531	8.096	39.219
2007	1.811	9.776	1.633	9.118	2.715	10.990	433	1.652	1.215	5.877	641	3.098	8.448	40.512
2008	1.912	10.268	1.604	8.807	2.730	11.216	440	1.721	1.272	6.118	695	3.346	8.653	41.476
2009	2.009	10.854	1.402	7.569	2.654	10.682	454	1.764	1.134	5.533	679	3.312	8.332	39.713
2010	2.234	12.154	1.588	8.735	2.756	11.261	510	2.015	1.291	6.261	730	3.538	9.109	43.966
2011	2.364	12.833	1.704	9.371	2.768	11.428	552	2.246	1.411	6.837	714	3.458	9.513	46.172
2012	2.563	13.902	1.738	9.616	2.822	11.838	555	2.270	1.458	6.960	752	3.592	9.888	48.178
2013	2.734	14.590	1.824	10.171	2.791	11.660	569	2.319	1.532	7.290	779	3.709	10.229	49.738
2014	2.964	15.700	1.852	10.652	2.757	11.656	585	2.391	1.622	7.712	808	3.843	10.588	51.956
2015	2.930	15.729	1.882	10.833	2.896	11.987	608	2.472	1.660	7.832	829	3.910	10.805	52.764
2016	3.010	16.132	1.882	11.058	3.015	12.668	640	2.589	1.734	8.151	852	4.006	11.133	54.604
2017	3.156	16.922	1.939	11.638	3.097	13.230	686	2.782	1.838	8.622	887	4.162	11.603	57.356
2018 (p)	3.231	17.364	1.995	12.103	3.141	13.546	739	3.010	1.937	9.031	918	4.280	11.961	59.334
18/17 (%)	2,4	2,6	2,9	4,0	1,4	2,4	7,7	8,2	5,4	4,7	3,5	2,8	3,1	3,4
2017* (e)	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* (p)	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
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

(e) Estimado - (p) Previsión.

Datos publicados en el informe de Clarksons de otoño de 2018.

Se incluyen también los datos publicados en el informe de primavera (*) para que sea posible apreciar la evolución de las previsiones.

(1) Carbón, mineral de hierro, grano.

(2) Gases licuados y productos químicos.

t: Millones de toneladas.

t-milla: Miles de millones de toneladas milla.

zos de 2018: el descenso de la actividad en algunas de las principales economías avanzadas, los efectos negativos de las medidas comerciales establecidas por varios países, así como perspectivas menos favorables para algunas economías de mercados emergentes debido a factores específicos de cada país, condiciones financieras más restrictivas, tensiones geopolíticas y mayores costes de importación de petróleo.

Según el FMI: «Pasados los dos próximos años, a medida que se cierran las diferencias entre PIB real y potencial y la política monetaria comience a normalizarse, el crecimiento de la mayoría de las economías avanzadas disminuirá, acercándose a las tasas potenciales, muy por debajo de los promedios alcanzados antes de la crisis financiera de hace una década. En general, las perspectivas a medio plazo siguen siendo favorables en las economías emergentes de Asia, pero siguen siendo débiles en algunas economías de mercados emergentes, especialmente por lo que se refiere al crecimiento per cápita, incluso en el caso de los exportadores de materias primas que continúan enfrentando necesidades sustanciales de consolidación fiscal o que están sumidos en guerras y conflictos».

Clarksons estima que, durante 2018, la demanda de transporte marítimo crecerá hasta 11.961 millones de toneladas (Mt), es decir, un 3,1%, tasa sensiblemente menor que la registrada en 2017

(4,2%). Medida en t-milla, la demanda de transporte marítimo aumentará un 3,4% hasta 59,3 billones. La imposición de aranceles a las importaciones de diversos productos por varios países, principalmente EE.UU. y China, ha afectado solo al 1,5% del comercio marítimo mundial, medido en toneladas, sobre datos de 2017, pero este impacto es diferente en cada sector: un 3,8% en la demanda de contenedores, un 1,8% en los graneles sólidos, 4,0% en los LPGs y 0,5% al LNG, mientras que el impacto es mínimo en los tráficos de mineral de hierro y crudo.

Entre enero y agosto de 2018, los encargos de buques nuevos aumentaron de forma sostenida, si bien con comportamientos dispares entre los diferentes segmentos. En conjunto, se encargaron 623 buques, que suman 47,9 millones de tpm (Mtpm). A pesar de que las condiciones del mercado de fletes han mejorado, la subida de los precios de las nuevas construcciones y la incertidumbre respecto a las próximas normas medioambientales han obligado a los arma-

dores a actuar con cautela. Los constructores navales siguen sometidos a gran presión y sólo 119 astilleros consiguieron encargos de buques por encima de 1.000 GT, una cifra sensiblemente inferior a los 174 que lo hicieron en 2017 o los 287 en 2015. A principios de septiembre, la cartera de pedidos totalizaba 199 Mtpm, un 6,8% menos que 12 meses antes y que supone solo el 10,1% de la flota existente. Los niveles de entregas cayeron, debido a los bajos niveles de encargos de los últimos años, de manera que, hasta finales de agosto, se entregaron 857 buques mercantes con 56,8 Mtpm, un 24% menos que en el mismo periodo de 2017.

El desguace de buques se mantuvo estable respecto a 2017, con 22,4 Mtpm. Las malas condiciones en el mercado de petroleros han favorecido que más del 74% del tonelaje desguazado correspondiera a este tipo de buques, mientras que el 12% eran graneleros y solo el 2,4% portacontenedores.

Como resultado de los bajos niveles de encargos y una firme actividad de des-

guace, la flota mundial crecerá un moderado 2,4% en 2018 y un 2,8% en 2019. El mercado de compraventa de buques sigue muy activo y, entre enero y agosto, se han vendido 57 Mtpm, de los que la mitad corresponde a graneleros.

La inminente entrada en vigor de nuevas normas medioambientales, en especial el nuevo límite del 0,5% de azufre el 1 de enero de 2020, obliga a los armadores a ir tomando decisiones sobre la adaptación de sus flotas. A lo largo del año se han disparado las instalaciones de scrubbers, con ya 1.600 buques. Aparecen otros elementos en el mercado: la posible falta de tiempo para adaptar los buques existentes que puede impulsar el desguace de los más antiguos y posibles cambios en el mercado de productos del petróleo. Además, a largo plazo, los objetivos de emisiones de CO₂ de la OMI traerán consigo la demanda de nuevas tecnologías, que incluyen combustibles alternativos, digitalización y buques inteligentes.

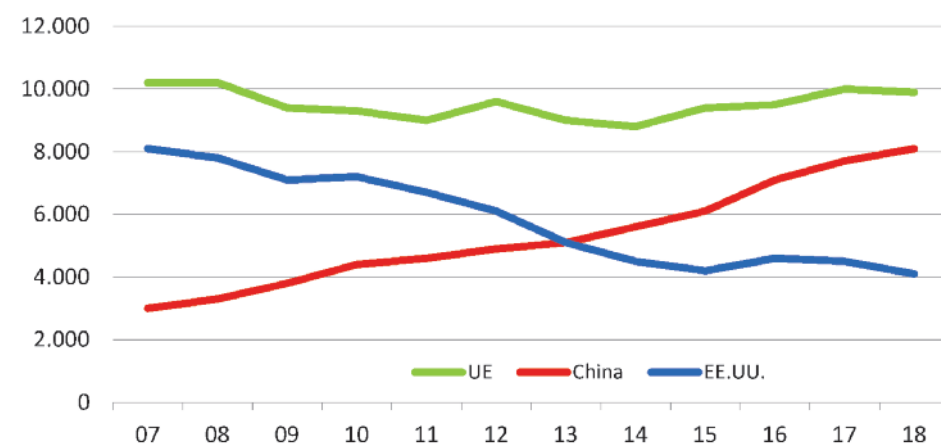
ENTORNO ECONÓMICO MUNDIAL

Según el informe 'Perspectivas de la economía mundial' publicado por el FMI en octubre, a lo largo de 2018, la actividad económica se moderó más de lo esperado en algunas grandes economías avanzadas, mientras que, en el grupo de economías de mercados emergentes, la expansión mantuvo el mismo ritmo que en 2017.

En 2018, el PIB mundial aumentará un 3,7%, igual que en 2017 y dos décimas menos que lo estimado en el informe de abril.

En las economías avanzadas, el PIB subirá un 2,4%, ligeramente por debajo de lo previsto a comienzos de año (2,5%). En la zona Euro y en el Reino Unido, el crecimiento ha sido exiguo, lo que ha obligado a revisar a la baja las previsiones, hasta un 2,0% y 1,4%, respectivamente. Las exportaciones han moderado su ritmo, tras la fuerte subida que habían experimentado en el último trimestre de 2017, lo que ha contribuido notablemente a la desaceleración en la zona Euro. Además, la subida de los precios de los productos energéticos contribuyó a reducir la demanda en los países importadores de energía, mientras que algunos países también se vieron afecta-

Miles de barriles diarios



Importaciones de crudo por vía marítima.

dos por la incertidumbre política o por medidas aplicadas en el sector industrial. En el Reino Unido, el PIB se moderó más de lo previsto en el primer trimestre, en parte debido a trastornos meteorológicos. La economía de EE.UU. mantuvo un crecimiento relativamente vigoroso, sobre todo en el segundo trimestre, y la actividad del sector privado se vio impulsada aún más por un cuantioso estímulo fiscal, por lo que se estima aumentará un 2,9% en 2018. Japón lo hará un 1,1% y España un 2,7%.

El PIB de las economías de mercados emergentes se estabilizó en el primer semestre de 2018 y alcanzará un 4,7%. En las economías emergentes de Asia, el crecimiento se mantuvo fuerte, respaldado por un repunte de la demanda interna en la economía de la India, cuyo PIB subirá un 7,3% en 2018, mientras China lo hará un 6,6%.

Para 2019, el FMI estima que el PIB mundial aumentará también un 3,7%, con crecimientos menores en los países de la OCDE (2,1%), EE.UU. (2,5%), la zona Euro (1,9%) y Japón (0,9%). Reino Unido mejorará ligeramente hasta 1,5%, mientras que China crecerá un 6,2% e India un 7,4%. Para España se prevé un aumento del 2,2%, sensiblemente menor que en 2018.

ANÁLISIS POR TIPOS DE MERCANCÍAS

Según Clarksons, la demanda de transporte marítimo aumentará en 2018 un 3,1% (una tasa sensiblemente menor a

la del 4,2% experimentada en 2017), hasta 11.961 Mt que equivalen a 1,57 t per cápita. Medida en t-milla, esta demanda será de 59,3 billones, un 4,3% más que en el año anterior. Las principales impulsoras de este aumento serán las importaciones asiáticas, aunque se han moderado conforme avanzaba el año.

El comercio mundial por vía marítima de los principales graneles sólidos (mineral de hierro, carbón y granos) subirá un 2,4% y en 2018 moverá 3.231 Mt, gracias principalmente al carbón, cuyo tráfico aumentará un 3,3%, hasta 1.245 Mt. La demanda de mineral de hierro alcanzará 1.503 Mt, solo un 2,0% más que en 2017, debido a que las importaciones chinas, que marcaban tasas del 7,3% en 2016 y del 5,0% en 2017, sólo se incrementarán un +1,8% en 2018, frenando el aumento de esta partida. Además, la guerra comercial entre China y EE.UU. ha frenado el aumento de la demanda de transporte marítimo de granos hasta el 1,0%, muy por debajo del 6,2% del año anterior, sumando 495 Mt. Medida en t-milla, la demanda de los principales graneles sólidos totalizará 17,4 billones, un 2,6% más que en 2017.

El comercio marítimo mundial de crudo y productos del petróleo aumentará un exiguo 1,4% en 2018, hasta 3.141 Mt. La demanda de transporte de crudo totalizará 2.039 Mt, solo un 1,3% sobre el año anterior, la menor tasa de los últimos 4 años, debido a que las importaciones chinas crecerán en 2018 más moderadamente, un 5,2% en 2018 frente al 8,5% y al 16,4% de 2017 y 2016 respectivamente, y a la caída de las importaciones estadounidenses (-8,9%) a medida que aumenta la producción de shale oil. También tienen gran influencia las interrupciones de suministro en Irán y Venezuela y el acuerdo de la OPEC para re-

cortar la producción, vigente en el primer semestre de 2018.

Los tráficos de productos de petróleo crecerán también moderadamente, un 1,6%, hasta 1.102 Mt, debido a las grandes reservas acumuladas en muchas regiones y al descenso de las exportaciones hacia el sudeste asiático y Brasil. En conjunto, la demanda de transporte de crudo y productos, en t-milla, se estima será de 13,5 billones, un 2,4% más que en 2017.

En el mercado de contenedores, la demanda de transporte marítimo sigue fuerte (+5,4%) y alcanzará 1.937 Mt (203 millones de TEU) gracias crecimiento firme en las rutas Norte-Sur e intra-asiáticas, todas entre el 6 y el 9,5% (excepto la que une Oceanía con Asia que aumentará un 3,7%), que compensan el menor incremento en las rutas entre Asia y Europa, (+2,7% en 2018). En t-milla, la demanda de transporte de contenedores será de 9,0 billones, un 4,7% superior a la del año anterior.

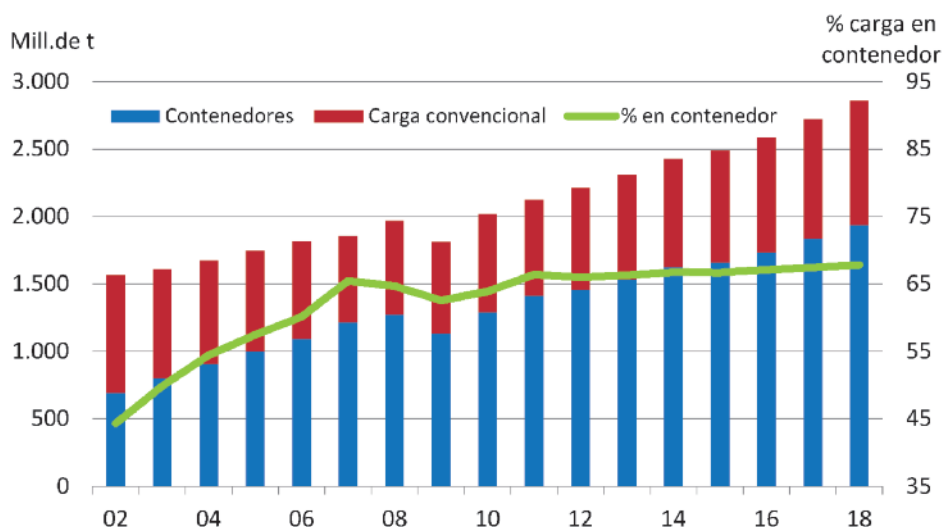
Cabe destacar, finalmente, que Clarksons estima que la demanda de transporte de GNL seguirá subiendo muy notablemente (11,3%) hasta 325 Mt.

MERCADO DE FLETES

A lo largo de 2018, el mercado de fletes ha evolucionado de forma desigual en los principales sectores. Los graneleros y portacontenedores han crecido firmemente, mientras que los fletes de petroleros se han debilitado hasta niveles históricamente bajos.

En el mercado de petroleros, la debilidad de la demanda de transporte, junto con el impacto del rápido aumento de esta flota, debido a los altos niveles de entregas en los últimos años, ha hundido aún más el mercado de fletes, incluso teniendo en cuenta los altos niveles de desguaces de este tipo de buques.

Los fletes spot de los petroleros, en T/C equivalente, han caído un 28% entre enero y agosto, hasta una media de unos 8.370 \$/día. En el segmento de los VLCC, en ese periodo, el flete medio en T/C a 1 año fue de 20.450 \$/día, un 25% inferior al flete medio de 2017 y muy por debajo del de 2015, 48.430 \$/día, el mayor flete medio desde 2008. En los fletes spot, la caída es más notable, del 61%, hasta 6.880 \$/día debido principalmente al descenso de las importaciones chinas y estadounidenses. En el caso de los suezmaxes, los fletes en T/C han descendido un 12%, con un valor medio entre enero y agosto de 16.280 \$/día. En el mercado spot, entre enero y agosto se registró un valor medio de 9.020 \$/día, con un descenso del 42% sobre la media de 2017. Los aframax han seguido la misma lí-



Distribución del comercio mundial de carga general.



Índices de fletes de Clarkson.

nea, con un flete medio en T/C de 14.120 \$/día, un 9% inferiores a la media de 2017. En el mercado spot, el flete medio en los 8 primeros meses del año fue de 10.710 \$/día, un 23% por debajo de la media de 2017.

Los fletes de graneleros han seguido evolucionando positivamente y, en los 8 primeros meses del año, los niveles spot se incrementaron un 9% promediando en 12.020 \$/día gracias principalmente al aumento de la demanda combinado con la moderación del aumento de la flota en los últimos años. Los fletes spot de capesizes han seguido una tendencia

moderadamente creciente, con un aumento del 5% hasta 14.090 \$/día gracias al incremento de las exportaciones de mineral de hierro de Brasil a los destinos más lejanos, a la mayor oferta de mineral de hierro australiano y a la buena salud del mercado de carbón. Los fletes de los panamax aumentaron un notable 16% sobre la media de 2017, gracias al moderado incremento de la flota (1,8% en 2018) y la demanda firme en los mercados de carbón con destino Asia y las exportaciones brasileñas de grano, alcanzando un valor medio de 12.220 \$/día en los primeros 8 meses de 2018. En el seg-

mento de los handysize, los fletes spot promedio fueron de 12.410 \$/día, un 16% más que la media del año anterior, gracias a la demanda firme en los tráficos de carbón, granos y graneles menores.

El mercado de fletes de portacontenedores también ha experimentado recuperaciones en todos sus segmentos durante los primeros 8 meses del año, aunque de distinta magnitud en función de las rutas, aumentando de media un 27%, hasta unos 13.620 \$/día. Los fletes T/C para los buques de menor porte (2.750 TEU) fueron de 10.960 \$/día a finales de agosto, un 25% superiores a la media de 2017. Los fletes de los antiguos panamax, de unos 4.400 TEU, aumentaron un 49% hasta 11.480 \$/día y en el segmento de 9.000 TEU los fletes a finales de agosto eran de unos 33.310 \$/día, creciendo un 23% sobre la media de 2017.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA

A comienzos de septiembre, la flota mercante mundial estaba formada por 70.286 buques que sumaban 1.873 Mtpm. La de petroleros totalizaba 10.465 buques con 563,2 Mtpm. El descenso en el tonelaje entregado (19,5 Mtpm) combinado con el elevado nivel de desguaces (16,7 Mtpm) han conducido un aumento de esta flota de solo el 0,3% en estos 8 meses, si bien no ha servido para compensar la enorme inyección de tonelaje registrada en los 3 últimos años, 70 Mtpm desde el 1 de enero de 2015 hasta el 1 de enero de 2018. Clarksons estima que la flota de petroleros aumentará un 3,2% en 2019. La de petroleros de crudo crecerá un 3,5% en tpm en 2019 y la de productos un 2,6%.

La flota de graneleros totalizaba, en esa misma fecha, 11.282 buques con 834,5 Mtpm, lo que supone un aumento del 2,1% desde enero de 2018, que se estima llegará al 2,7% a finales de año. Durante 2019 se prevé que el crecimiento siga siendo moderado, en torno al 2,8%.

La flota de buques portacontenedores incluía, a principios de septiembre, 5.262 buques con 263,0 Mtpm, un 4,0% más que en enero de 2018. En TEU, el incremento fue algo mayor, 4,5% y sumaba 21,8 millones, concentrándose especialmente en el segmento de los buques de mayor porte. Clarksons estima

Año	Petroleros Millones de tpm	Graneleros Millones de tpm	Portacontenedores Miles de TEU
1995	260	228	2.494
2000	284	267	4.477
2005	313	322	7.282
2010	418	462	13.053
2011	434	541	14.284
2012	459	621	15.415
2013	477	687	16.331
2014	485	727	17.220
2015	491	759	18.359
2016	506	777	19.816
2017	536	794	20.063
2018	561	817	20.832
sep 2018	563	835	21.762
sep 18/ene 18 (%)	+0,3	+2,1	+4,5

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

que el año terminará con un aumento del +5,7% en TEU y para 2019 será inferior, en torno al 3,5%.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Hasta finales de agosto se encargaron 609 buques de nueva construcción con 47,9 Mtpm, un nivel similar al del año pasado. A pesar de que en varios sectores el mercado ha mejorado a lo largo del año, el aumento en los precios de las nuevas construcciones, combinado con la incertidumbre generada por las próximas normas medioambientales han generado un clima poco favorable para los encargos. El 37,0% de los buques contratados fueron petroleros, el 36,7% graneleros y el 14,3% portacontenedores.

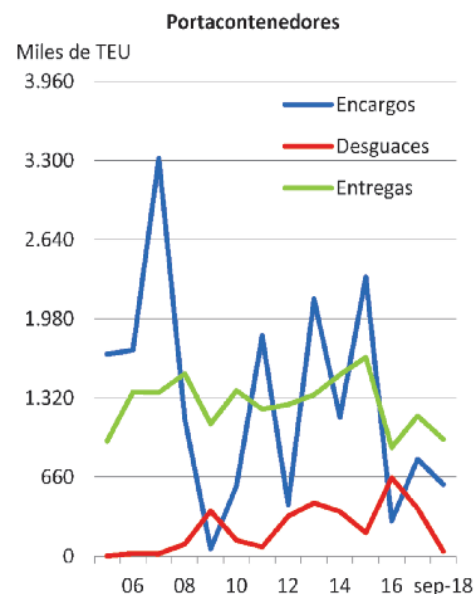
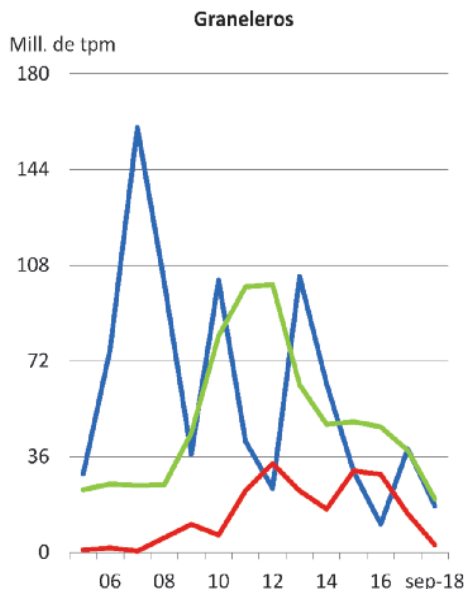
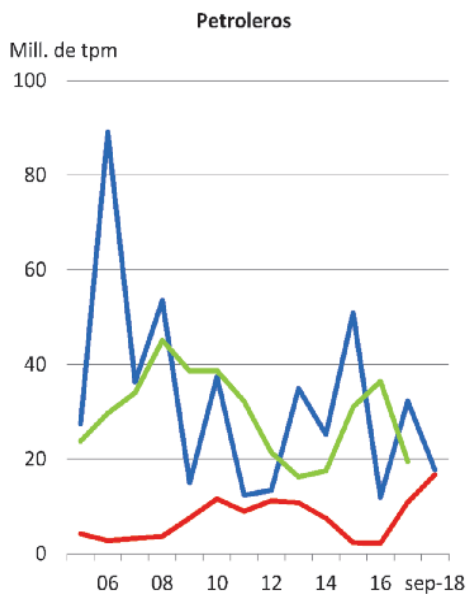
En ese mismo periodo se entregaron 857 buques con 56,8 Mtpm, de las que el 34,3% corresponde a petroleros, el 35,4% a graneleros y el 10,6% a portacontenedores. La cartera de pedidos totalizaba, a 1 de septiembre de 2018, 2.660 buques con 194,5 Mtpm que suponen el 10,4% de la flota existente. Para 2018, el porcentaje de entregas retrasadas será del 24% en tpm, algo menor que en 2017 (29%) pero todavía significativo.

Entre enero y agosto se han encargado 256 nuevos graneleros, que totalizan 17,6 Mtpm, un ritmo menor que el del año anterior debido a las causas ya

mencionadas y a la incertidumbre sobre la demanda. Se entregaron 211 buques con un tonelaje de 20,1 Mtpm. La actividad de desguace ha sido aún más baja que en 2017, año en el que se reciclaron 14,7 Mtpm y, hasta principios de septiembre solo 39 buques, con 2,8 Mtpm fueron enviados al desguace. La cartera de pedidos de graneleros sumaba, a principios de septiembre, 81,4 Mtpm y 738 unidades, un 4,8% menos, en tonelaje, que a comienzos de año, y que supone el 9,8% de la flota existente.

En el segmento de los petroleros, los encargos totalizaron 121 unidades con 17,7 Mtpm, un nivel similar al de hace un año. Las entregas se redujeron aún más, totalizando 203 buques y 19,5 Mtpm, frente a los 27,2 Mtpm del mismo periodo del pasado año. A comienzos de septiembre la cartera de pedidos era algo menor que la de hace un año, con 526 unidades y 65,8 Mtpm, que suponen el 11,7% de la flota existente.

Los encargos de portacontenedores entre enero y agosto totalizaron 104 unidades y 6,8 Mtpm (0,6 MTEU), principalmente concentrados en los segmentos de menos de 3.000 TEU y entre 8.000 y 15.000 TEU. Hasta septiembre, las entregas totalizaron 10,6 Mtpm, un valor similar a las de todo el año 2016, de los que el 85% corresponden a buques de más de 8.000 TEU. La cartera de pedidos incluía, a comienzos de septiembre, 363 portacontenedores, con 26,5 Mtpm (2,5 MTEU) que suponían el 10,1% de la flota existente de este tipo de buques, en tpm. En septiembre, se han confirmado encargos de 44 buques, que suman 0,4 MTEU entre los que figuran 12 portacontenedores de 23.000 TEU con lo que la cartera de pedidos sube al 12,7% de la flota existente.



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

En los 8 primeros meses del año se enviaron a reciclar 399 buques con un total de 22,4 Mtpm de los que 203 fueron petroleros, totalizando 16,7 Mtpm, que suponen el 74,3% del tonelaje desguazado. El segmento de los graneleros envió a reciclar 2,8 Mtpm, el 12,6% del tonelaje desguazado. En el caso de los portacontenedores, la buena salud del mercado redujo los desguaces a 0,5 Mtpm (unos 40.900 TEU) que suponen el 2,4% del total.

El sector de la construcción naval sigue sometido a gran presión, si bien el aumento del precio de los buques nuevos, debido al encarecimiento del acero y la fluctuación de las divisas, han dado cierto respiro. Entre enero y agosto, solo 119 astilleros consiguieron cerrar un contrato por un buque de más de 1.000 GT y, a comienzos de septiembre, 334 astilleros tenían al menos un buque de más de 1.000 GT en su cartera de pedidos, frente a los 421 registrados a comienzos de 2018. La capacidad de los astilleros se ha reducido un 30% desde el pico alcanzado en 2011 (64 millones de CGT, MCGT) y suma ahora 44 MCGT, si bien Clarksons estima que se aún reducirá otro 10 o 15% en 2019.

Los astilleros chinos tienen una cuota del 36% de la cartera de pedidos, segui-

dos por los coreanos (24%) y japoneses (18%). Los europeos suman el 15% de la cartera en CGT, si bien prácticamente todo el tonelaje (98%) corresponde a buques de crucero. China, Corea y Japón consiguieron, en conjunto, el 86% de los nuevos encargos en CGT, con un total del 15,3 MCGT y 525 buques. Los astilleros coreanos consiguieron la mayor cuota en CGT (42%), mientras que los chinos contrataron el mayor número de buques (43% del total).

Los precios de las nuevas construcciones se han elevado a lo largo de 2018 con un precio medio para los petroleros VLCC de 90 M\$ en agosto, frente a 81,5 millones de media en 2017, aunque todavía muy por debajo de los máximos históricos alcanzados en 2007-2008 con 148 M\$.

CONCLUSIÓN

En el mercado de los petroleros, Clarksons prevé que, a corto plazo, el exceso de flota acumulado en los últimos años mantendrá la presión a la baja sobre los fletes. Para 2019, el notable aumento de la capacidad de refino en Asia y el aumento de las exportaciones estadounidenses impulsará la demanda de transporte de crudo hasta alrededor del 2,0% mientras que la flota se mantendrá estable en 2018 y crecerá un 3,5% en 2019.

La demanda de productos del petróleo subirá un 3,0% mientras que la flota lo hará un 2,6% por lo que Clarksons espera que este mercado empiece a equilibrarse. Además, la llegada, el 1 de enero de 2020, del límite global de azufre, tendrá un impacto en estos mercados en forma de cambios en los flujos del comercio de productos y en el funcionamiento de las refinerías, el uso de buques como almacén y el desguace debido a la falta de tiempo para adaptar los buques existentes.

La demanda de los principales graneleros se estima que crecerá durante 2019 un 2,2%, mientras que la flota lo hará algo más, un 2,8%. Clarksons prevé que, aunque existen ciertos temores de que las importaciones chinas de mineral de hierro y carbón puedan ser más débiles y pueda haber problemas en el mercado de granos, la oferta y la demanda se compensarán equilibrando el mercado.

Las perspectivas siguen siendo positivas para los portacontenedores, cuya flota crecerá alrededor del 3,5% el próximo año mientras que la demanda se espera lo haga un 5,1%, aunque se debe tener en cuenta, sobre todo en determinados tráficos, que se debe gestionar bien la capacidad existente para mantener los fletes.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.